



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA, C.P.A.**

TÍTULO:
**EL IMPUESTO VERDE Y LA REDUCCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA
PROVINCIA DE CHIMBORAZO, DURANTE EL PERIODO 2016**

AUTOR:
LUIS FERNANDO NEIRA ALTAMIRANO

TUTOR:
MGS. VÍCTOR HUGO VÁSCONEZ SAMANIEGO

RIOBAMBA-ECUADOR

2017

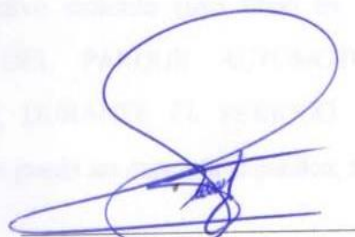
CALIFICACIÓN DEL TRABAJO ESCRITO

Proyecto de investigación con el tema el Impuesto verde y la reducción del Parque Automotor en la provincia de Chimborazo, durante el periodo 2016, realizado por Luis Fernando Neira Altamirano, aprobado por el Tribunal y ratificado con sus firmas.


MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Ms. Jhonny Coronel

MIEMBRO 1:



FIRMA



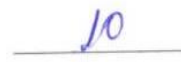
NOTA

Ms. Marco Moreno

MIEMBRO 2:



FIRMA



NOTA

Ms. Víctor Vásconez

TUTOR:



FIRMA



NOTA

NOTA: 10 (SOBRE 10)

VISTO BUENO DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor, luego de haber revisado el desarrollo de la investigación elaborado por el Sr. Luis Fernando Neira Altamirano tengo a bien informar que el trabajo investigativo indicado cuyo título es: “EL IMPUESTO VERDE Y LA REDUCCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO, DURANTE EL PERIODO 2016”, cumple con los requisitos exigidos para que pueda ser expuesta al público, luego de ser evaluada por el Tribunal designado.

Riobamba, Septiembre del 2017

Atentamente:



Ms. Víctor Hugo Váscquez Samaniego

TUTOR

DERECHOS DE AUTORÍA

Las ideas, contenidos y expresiones emitidos en la presente investigación sobre el tema: EL IMPUESTO VERDE Y LA REDUCCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO, DURANTE EL PERIODO 2016, son de exclusiva responsabilidad de Luis Fernando Neira Altamirano y los derechos de autoría pertenecen a la Universidad Nacional de Chimborazo.



Luis Fernando Neira Altamirano
C.C. 0605532209

DEDICATORIA

Este proyecto de investigación va dedicado en primer lugar a mis padres, quienes con paciencia, dedicación y esfuerzo han sabido guiar mi camino darme su apoyo constante, la educación y guía primordial que son los valores expresados y demostrados en la vida, el regalo más grande que me pudieron dar después de la vida.

A mi familia, por el soporte elemental ante esta sociedad, ser el pilar fundamental de mi vida.

A mi mejor amiga y compañera la persona más importante en mi vida Joselyn Esperanza Martínez Lata por su paciencia, consejos, por creer en mí y hacer una mejor persona de mi cada día.

Luis Fernando Neira Altamirano

AGRADECIMIENTO

Mi lista de personas que debo agradecer es muy amplia y no podría enumerarlas en orden de importancia ya que de una u otra manera cada uno ha influido y ha sabido a guiarme en la vida universitaria que con sus traspiés y problemas se han superado todos hasta culminarlos.

A mis padres por ser el pilar fundamental en esta etapa de mi vida por brindarme su apoyo y recursos necesarios para lograr cumplir esta de la mejor manera.

A mi gran amigo, docente, Tutor y Jefe, Ms. Víctor Hugo Vásquez Samaniego, por no solo enseñarme sus conocimientos, sino también para la vida a saber comprender mis equivocaciones e inspirarme a superarme, estar en esos momentos de mayor necesidad brindándome un apoyo y una voz de aliento.

A mi mejor amiga, compañera la persona más importante en mi vida Joselyn Esperanza Martínez Lata, la vida te puso en mi camino cuando menos te esperaba y terminaste siendo todo lo que necesitaba, gracias por ser la luz en este camino, mi apoyo y mi guía.

A mis amigos y docentes Ms. Rodrigo Velarde, Dr. Leonardo Sánchez, Ms. Alfredo Figueroa, Ms. Marco Moreno, Ms. Jhonny Coronel, que con sus enseñanzas han logrado de mí una mejor persona y un futuro gran profesional.

Luis Fernando Neira Altamirano

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	I
CALIFICACIÓN DEL TRABAJO ESCRITO.....	II
VISTO BUENO DEL TUTOR.....	III
DERECHOS DE AUTORÍA.....	IV
DEDICATORIA.....	V
AGRADECIMIENTO	VI
ÍNDICE GENERAL.....	VII
ÍNDICE DE TABLAS.....	IX
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	X
RESUMEN	XI
ABSTRACT	XII
INTRODUCCIÓN.....	1
OBJETIVOS.....	2
GENERAL.....	2
ESPECÍFICOS.....	2
ESTADO DEL ARTE	3
GENERALIDADES DE LA LEY FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE INGRESOS DEL ESTADO	3
IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV).....	6
EXENCIONES	6
REDUCCIONES:.....	6
REBAJAS ESPECIALES.....	6
IMPUESTO VERDE A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV).....	7
OBJETO DEL IMPUESTO.....	7
HECHO GENERADOR.....	7
BASE IMPONIBLE	7
FORMA DE CÁLCULO.....	7
IMPUESTO ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS	9
OBJETO DEL IMPUESTO.....	9

HECHO GENERADOR.....	9
BASE IMPONIBLE	9
FORMA DE CÁLCULO.....	9
EJEMPLO PRÁCTICO	10
METODOLOGÍA.....	11
TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	11
DISEÑO.....	12
POBLACIÓN Y MUESTRA	13
POBLACIÓN	13
MUESTRA.....	13
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS.....	13
TÉCNICAS.....	13
INSTRUMENTOS	14
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	15
IMP. AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR 2012-2016 CHIMBORAZO	15
IMP. AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR 2016 CHIMBORAZO ANÁLISIS POR CANTÓN.....	16
IMPUESTO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS CHIMBORAZO 2012 - 2016	17
IMPUESTO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS CHIMBORAZO 2016 ANÁLISIS POR CANTÓN.....	18
PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO 2016.....	19
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	27
CONCLUSIONES.....	27
RECOMENDACIONES	28
BIBLIOGRAFÍA	29
ANEXOS	30

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Base imponible por cilindraje.....	7
Tabla 2 Base imponible por años de antigüedad	7
Tabla 3 Ejemplo Impuesto a la Contaminación Vehicular.....	8
Tabla 4 Base imponible para el cálculo a la adquisición de vehículos.....	9
Tabla 5 Ejemplo Impuesto a Adquisición de Vehículos	10
Tabla 6 Población Direcciones de Movilidad de la provincia de Chimborazo	13
Tabla 7 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2012-2016 Chimborazo.....	15
Tabla 8 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2016 Chimborazo Análisis por cantón	16
Tabla 9 Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2012 -2016.....	17
Tabla 10 Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2016 Análisis por cantón.....	18
Tabla 11 Parque Automotor de la provincia de Chimborazo 2016	19
Tabla 12 ¿El GAD cuenta con un departamento o Dirección de Movilidad?	21
Tabla 13 ¿Se ha incrementado o reducido el parque automotor en el cantón?	21
Tabla 14 Seleccione el nivel de incremento o reducción	22
Tabla 15 ¿Cree que el impuesto verde ha ayudado a la reducción del parque automotor?	23
Tabla 16 ¿En su trayecto diario el parque automotor que visualiza ha pasado su vida útil?	23
Tabla 17 ¿Se aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación?.....	24
Tabla 18 ¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos?.....	25
Tabla 19 ¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003?	25

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico 1 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2012-2016 Chimborazo.....	15
Grafico 2 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2016 Chimborazo Análisis por cantón.....	16
Grafico 3 Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2012 -2016.....	17
Grafico 4 Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2016 Análisis por cantón.....	18
Grafico 5 Parque Automotor de la provincia de Chimborazo 2016.....	19

RESUMEN

El impuesto verde y la reducción del parque automotor en la provincia de Chimborazo nos presentan un análisis desde dos diferentes puntos de vista uno por parte del Servicio de Rentas Internas y por otro lado el de la Agencia Nacional de Tránsito, con datos que se complementan y soportan los diferentes datos para la aplicación adecuada de cada uno de sus deberes como instituciones este análisis permitió recabar cifras y graficas de interpretación primordial.

Mostrando la gran importancia de la investigación para verificar la efectividad del impuesto verde y de la reducción del parque automotor y la contribución de estos recursos para medidas de salvaguardar el ambiente a través de campañas o políticas de remediación.

Los métodos de investigación utilizadas fueron la observación que se llevó a partir del análisis de los datos junto al método deductivo para mediante la comprensión de conceptos aplicar el método analítico y proceder al análisis, tabulación de datos junto al sistema SAIKU de graficas multidireccionales del SRI y los datos de Ecuador en Cifras sobre tránsito para establecer cambios y variaciones en la recaudación del impuesto a la contaminación vehicular, la adquisición de vehículos y el parque automotor en la provincia de Chimborazo.

Con un análisis de la normativa y formas de cálculo para comprender cómo funcionan estos impuestos y el hecho generador que lo produce, para con ello partir al análisis de datos recopilados y analizados sobre la recaudación dentro de la provincia con el impuesto a la contaminación vehicular, impuesto a la adquisición de vehículos, para plasmar los datos y complementarlos con los obtenidos por la Agencia Nacional de Tránsito en Chimborazo, con una investigación de los vehículos por modelo para verificar el estado del parque automotor en los diferentes departamentos de movilidad de los GAD'S de Chimborazo.

Palabras clave:

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN

La investigación busco determinar la reducción del parque automotor en la provincia de Chimborazo, durante el 2016, para lo cual se determinó el parque automotor actual con una comparación de años anteriores para buscar la incidencia de matriculación de autos nuevos como renovación de la matrícula.

Se evaluó la efectividad del impuesto verde para la compra de vehículos y la falta de matriculación de los vehículos más contaminantes, para describir la situación del parque automotor versus el nivel de recaudación de estos impuestos.

Analizando cada uno de los preceptos legales, hecho generador y forma de cálculo con ejemplos para entender el funcionamiento y desempeño de cada uno de los impuestos que conllevan o forman parte del impuesto verde.

Nos muestra un análisis de los diversos impuestos analizados como son el impuesto a la contaminación vehicular, impuesto a la adquisición de vehículos nuevos y el impuesto a la transferencia de vehículos usados en la provincia de Chimborazo durante el 2016, con un análisis de los diferentes cantones que lo componen siendo la ciudad de Riobamba la más representativa de los mismos.

Para complementar el análisis de lo presentado se muestra un análisis de los vehículos motorizados de la provincia por modelo y vehículos matriculados para mostrar así el incremento de los mismos y estado del parque automotor en la provincia datos que nos ayudaran a comprender que porcentaje del mismo paga un impuesto por la contaminación vehicular y que porcentaje pago el impuesto por la adquisición de vehículos.

Al comprender estos dos grandes preceptos y cruzar los datos entre las 2 entidades llegar a establecer el instrumento de investigación necesario para recabar datos en cada uno de los cantones que componen la provincia para recabar la opinión de los mismos para establecer un resultado unificado final sobre la investigación.

OBJETIVOS

GENERAL

Investigar sobre el impuesto verde y la reducción del parque automotor de la provincia de Chimborazo, durante el período 2016.

ESPECÍFICOS

- Analizar el parque automotor de la provincia de Chimborazo durante el período 2016.
- Evaluar la efectividad del impuesto verde.

ESTADO DEL ARTE

La aplicación del impuesto verde para la reducción del parque automotor es fundamental ya que permite el cuidado del ambiente a través de la disminución de la contaminación de CO2 atreves de dar de baja los vehículos más contaminantes que han cumplido su vida útil incentivando la compra de vehículos nuevos pro ambiente o a su vez de la recaudación de recursos financieros para mitigar los resultados que conlleva la contaminación vehicular en todas sus formas.

Oñate, L (2016), en su proyecto de investigación titulado: “El impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador”, concluye que “Identificar el impacto del impuesto ambiental en el mercado automotriz para un análisis de aceptabilidad del impuesto ” se pudo observar que más del 78% de concesionarias están en desacuerdo con dicho impuesto por el motivo que los valores son muy altos y no se cumplía con el objetivo por el cual fue creado este impuesto, también un 86 % de las encuestas dice que el método de aplicación del impuesto es mala o regular por este motivo podemos analizar que este impuesto tiene rechazo por la mayor parte de los encuestados.”

Por lo que es importante y necesario realizar la investigación el Impuesto verde y la Reducción del Parque Automotor en la Provincia de Chimborazo durante el periodo 2016.

GENERALIDADES DE LA LEY FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACIÓN DE INGRESOS DEL ESTADO

ANTECEDENTES

Esta ley nace a partir de una propuesta “Impuestos Verdes: ¿una alternativa viable para el Ecuador?”, la que fue realizada por un grupo multidisciplinario compuesto con funcionarios del Servicio de Rentas Internas (SRI), Asociación de Economía Ecológica en España y Pontificia Universidad Católica del Ecuador, donde abordaron diversos puntos a nivel nacional como internacional para la aplicación de futuras normas y regulaciones dentro de la ley, esta propuesta publicada en abril del 2011.

Según (Impuestos Verdes, 2011, pág. 20), “La reforma fiscal verde conlleva un primer beneficio la mejora del medio ambiente porque crea incentivos para patrones de consumo y producción menos contaminantes y más eficientes en el uso de recursos”, con lo cual observamos que de los principales objetivos para el nacimiento de la ley fue la disminución de contaminantes, como el CO2.

“El 24 de noviembre del 2011, el Secretario General de la Asamblea Nacional, registro el proyecto **de Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado**, calificado de apremiante en materia económica, mediante oficio No. T. 5975-SNJ-11-1347, para la aprobación de esta ley se basaron en el artículo 140 de la Constitución de la República del Ecuador.” (NACIONAL, 2011)

Partió la creación de esta ley a través de una propuesta del ejecutivo calificado de urgente en materia económica, lo que hizo es que la ley fuera aprobada sin debates ni modificación y publicada para la aplicación a nivel país, lo cual nos lleva al posterior análisis de los artículos a analizar y las bases sustentadoras de la ley a favor del ambiente.

“Que para atender el mandato constitucional de reconocer el patrimonio genético del país y su ecosistema, la preservación del deterioro del ambiente y el recobro de los espacios naturales más desgastados, el Estado ha propuesto una serie de reformas a diversos cuerpos legales que controlan dichas operaciones”. (ECUADOR, 2011)

Nos convertimos en uno de los pioneros en Latinoamérica en reconocer los derechos de la naturaleza dentro de la constitución y además con esto precautelar el bienestar de la población mediante la preservación del medio ambiente y la remediación medioambiental con la propuesta de varias medidas pro ambiente al reconocer el derecho de la población de vivir en un ambiente ecológicamente saludable y equilibrado, preservando el medioambiente y su biodiversidad.

Es el complemento y análisis de los conceptos anteriores el cual con los beneficios económicos buscamos que mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, porque con un

ambiente sano mejorará el nivel de vida de la población haciéndoles entrar en conciencia sobre un sistema de fabricación eco amigable que garantice la utilidad para las empresas. Así garantizando la salud de la comunidad.

“Cuando eso ocurre se deben generar las medidas necesarias para disminuir la producción y el consumo de bienes más contaminantes y respaldar un cambio en las matrices productivas y de hábitos de consumo.” (NACIONAL, 2011)

En la búsqueda de un equilibrio se da el siguiente precepto de quien más contamina más paga; además, de incentivos o exoneraciones a quienes apliquen medidas que disminuyan la contaminación, con la finalidad de mitigar la producción de bienes altamente contaminantes y propiciar líneas de producción amigables con el ambiente.

Con la recaudación de estos tributos no son sólo de recaudación para el Estado, para las áreas de mayor prioridad como son educación, salud, viabilidad; con estos recursos se busca incentivar una cultura ecológica socialmente responsable para todos los ciudadanos concientizando que cuidar el medio ambiente es responsabilidad de todos.

“El estado propone un impuesto a los vehículos que más contaminan, que son los de más alto cilindraje y que superen su vida útil (mayor a 5 años). Toda la organización tributaria propone estimular la compra de vehículos híbridos de bajo cilindraje, que disminuyan las emisiones nocivas de CO₂.” (NACIONAL, 2011)

Por lo que se vio la necesidad de estipular un impuesto al CO₂ a través de los vehículos que más contaminan, ya sea por su vida útil o su cilindraje con incentivos de adquisición de vehículos menos contaminantes con la utilización de combustibles alternativos o híbridos que usen 2 medios de combustión o con la adquisición de vehículos con un cilindraje menos, con esto disminuir la emisión de contaminantes al ambiente.

IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV)

EXENCIONES

“Tienen derecho a exenciones del 100% :

- a) Las entidades del estado contemplado en el art. 225 de la constitución 2008.
- b) Los de choferes profesionales y de transporte público.
- c) Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.
- d) Los automotores clásicos.
- e) Los automotores eléctricos.
- f) Los automotores de entidades internacionales y diplomáticos.
- g) Los automotores de personas de la tercera edad.
- h) Los automotores directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente.
- i) Las ambulancias y los hospitales rodantes.” (NACIONAL, 2011)

REDUCCIONES:

Establece las siguientes rebajas:

“Los de transporte de servicio público de personas o carga no contemplados dentro de los vehículos de transporte público y choferes profesionales, tendrán una disminución del ochenta por ciento (80%) del impuesto causado; y, los de 1 tonelada o más, de propiedad de personas o de empresas, que los utilicen exclusivamente en sus actividades productivas o de comercio como es el caso de transporte colectivo de trabajadores, materias primas, productos industrializados, víveres, combustibles y agua, tendrán una disminución del ochenta por ciento (80%) del impuesto causado.” (ECUADOR, 2011)

REBAJAS ESPECIALES

“En el caso de los automotores de propiedad de personas de la tercera edad y de los discapacitados, para establecer la base imponible, se considerará una disminución especial de ocho mil dólares americanos. Este tratamiento se efectuará a razón de un solo automotor por cada titular.” (ECUADOR, 2011)

IMPUESTO VERDE A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR (IACV)

OBJETO DEL IMPUESTO

Grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de automotores de transporte terrestre.

HECHO GENERADOR

Es la contaminación ambiental producida por los automotores de transporte terrestre.

BASE IMPONIBLE

Corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla:

Tabla 1
Base imponible por cilindraje

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

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado

La base imponible es un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado por los automotores de transporte terrestre, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo, conforme el siguiente cuadro:

Tabla 2
Base imponible por años de antigüedad

No.	Tramo de antigüedad (años) – automóviles	factor
1	menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado

FORMA DE CÁLCULO

La liquidación de este impuesto la realizará el SRI; para tal efecto, se aplicara el siguiente cálculo:

$$IACV = [(b - 1500) t] (1 + FA)$$

Donde:

B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

T = valor de imposición específica

FA= Factor de ajuste

En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al cuarenta por ciento del avalúo del respectivo automotor, que conste en la base de datos del SRI, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto.

EJEMPLO PRÁCTICO

Tabla 3
Ejemplo Impuesto a la Contaminación Vehicular

Vehículo:	Marca:	CHEVROLET		
Modelo:	2008			
Tipo:	PICK UP	5.000	CC	
Avalúo:	\$ 35.000,00			
Desarrollo:	Por ser modelo	2008	tiene un Factor de Ajuste del	5%
La fórmula dice:				
IACV: (b – 1.500) t (1 + FA)				
b = Base Imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)				
t = Valor de Imposición Específica				
FA = Factor de Ajuste				
IACV =	(5.000 – 1.500) 0.12(1 + 0.05)			
IACV =	(3.500 x 0.12) (1,05)			
IACV =	420 x 1,05			
IACV =	441,00	Valor que debe pagar el propietario de este vehículo por concepto del Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular.		

Fuente: El Servicio de Rentas Internas

IMPUESTO ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS

OBJETO DEL IMPUESTO

Créase el Impuesto Adquisición de Vehículos que grava la compra de unidades nuevas adquiridas para el transporte terrestre.

HECHO GENERADOR

Es a la adquisición de vehículos motorizados de transporte terrestre.

BASE IMPONIBLE

Corresponde al avalúo que tiene el automotor nuevo, al momento de su compra expresado en la factura o contrato de compra venta se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla:

Tabla 4

Base imponible para el cálculo a la adquisición de vehículos

BASE IMPONIBLE (AVALÚO)		TARIFA	
Desde US\$ (fracción básica)	Hasta US\$	Sobre la fracción básica (USD)	Sobre la fracción excedente (%)
0	4.000	0	0.5
4.001	8.000	20	1.0
8.001	12.000	60	2.0
12.001	16.000	140	3.0
16.001	20.000	260	4.0
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Fuente: Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado

FORMA DE CÁLCULO

La liquidación de este impuesto la realizará el SRI; para tal efecto, se aplicará la siguiente fórmula:

$$IAV = ((A-FB) \times FE) + TSB$$

Donde:

A = Avalúo.

FB= Fracción básica.

DA.FB= Diferencia de avalúo menos fracción básica.

FE= Fracción excedente.

TSB= Tarifa sobre la fracción básica.

EJEMPLO PRÁCTICO

Tabla 5
Ejemplo Impuesto a Adquisición de Vehículos

Vehículo:	Marca:	CHEVROLET	
Modelo:	2017		
Tipo:	PICK UP	4.000	CC
Avaluó:	\$ 22.000,00		
Desarrollo :	Es un carro de casa el avaluó se obtuvo de la factura		
La fórmula dice:			
IAV = ((A-FB) X FE)+TSB			
A = Avaluó			
FB= Fracción básica			
FE= Fracción excedente			
TSB= Tarifa sobre la fracción básica			
IAV =	((22,000.00-20,001.00)x 5%)+420.00		
IAV =	(1,999.00 x 5%)+420.00		
IAV =	99,50+420.00		
IAV =	519,95	Valor que debe pagar el propietario de este vehículo por concepto del Impuesto Adquisición Vehicular.	

Fuente: El Servicio de Rentas Internas

METODOLOGÍA

“Estudio de los métodos, su desarrollo, explicación y justificación. Su finalidad es comprender el proceso de investigación y no los resultados de la misma, las cuales responden de distinta manera a cada una de las preguntas y cuestionamientos que se plantea la propia metodología”, (Maya, 2014) por lo que en la investigación se aplicarán los siguientes métodos:

Observación. – “Observar supone una conducta deliberada del observador, cuyos objetivos van en la línea de recoger datos en base a los cuales poder formular o verificar hipótesis” (Maya, 2014). En la provincia de Chimborazo se aplicó en la visita a cada una de las en cada uno de los GAD’S de la provincia para analizar los procesos y actividades que realizan.

Deductivo.- “Es una forma de razonamiento que parte de una verdad universal para obtener conclusiones particulares. En la investigación científica, este método tiene una doble función” (Maya, 2014). El método Deductivo, se aplicó en la comprensión de conceptos, definiciones, leyes y normas generales que rodean a la investigación del Impuesto Verde y la Reducción del Parque Automotor, para demostrarlos.

Analítico.- “Que distingue las partes de un todo y procede a la revisión ordenada de cada uno de los elementos por separado” (Maya, 2014). Se aplicó con énfasis en el reconocimiento de la problemática de la provincia, así como en la determinación de conclusiones y recomendaciones en base a los resultados obtenidos.

TIPO DE INVESTIGACIÓN

Al referir acerca de los tipos de investigación, se puede mencionar que: “La forma común de clasificar las investigaciones es aquella que pretende ubicarse en el tiempo (según dimensión cronológica) y distingue la investigación de las cosas pasadas (histórica), de las cosas del presente (descriptiva)” (Avila, 1999).

Descriptiva. – El tipo de investigación descriptiva: “busca especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que

sea sometido a análisis. Es decir únicamente pretenden recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refieren” (Avila, 1999). Esta investigación se aplicó al momento de describir y detallar el análisis y los resultados encontrados en la Investigación del Impuesto Verde y la Reducción del Parque Automotor en la provincia de Chimborazo.

DISEÑO

“El diseño, se refiere al plan o estrategia concebida para obtener la información que se desea. El diseño señala al investigador lo que debe hacer para alcanzar sus objetivos de estudio y para contestar las interrogantes que se ha planteado” (Avila, 1999)

Documental.- “La investigación documental es una técnica que consiste en la selección y recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, de bibliotecas, hemerotecas, centros de documentación e información.” (AVILA, 1999). Se aplicó al recopilar información general de la provincia a lo que se refiere al parque automotor e impuesto verde, fundamentar el marco teórico y establecer la propuesta, ya que para determinar hallazgos es necesario revisar la documentación registrada en los GAD’S de Chimborazo y Servicio de Rentas Internas.

De campo.- “Se caracteriza porque el mismo objeto de estudio sirve de fuente de información para el investigador. Consiste en la observación directa y en vivo de las cosas y la conducta de personas, fenómenos, etcétera” (Maya, 2014). Esta investigación fue aplicada por cuanto se trabajó directamente con los involucrados que son los GAD’S de la provincia de Chimborazo, el Servicio de Rentas Internas y se investigó en el lugar de los hechos.

POBLACIÓN Y MUESTRA

POBLACIÓN

Tabla 6
Población Direcciones de Movilidad de la provincia de Chimborazo

POBLACIÓN	NÚMERO
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD ALAUSI	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD CHAMBO	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD CHUNCHI	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD COLTA	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD CUMANDA	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD GUAMOTE	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD GUANO	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD PALLATANGA	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD PENIPE	1
Dirección de Movilidad Tránsito y Transporte GAD RIOBAMBA	1
TOTAL	10

Fuente: Gobiernos Autónomos Descentralizados

MUESTRA

No se extrae una muestra ya que se trabajó con todos los representantes de cada una de las Direcciones de Movilidad de Tránsito y Transporte de cada GAD de la provincia de Chimborazo.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

TÉCNICAS

“La noción de recolección se refiere al proceso y el resultado de recolectar (reunir, recoger o cosechar algo). Un dato, por su parte, una información que permite generar un cierto conocimiento.” (Maya, 2014), por lo cual para el estudio se trabajará con:

Encuesta.- La encuesta fue dirigida a los representantes de las Direcciones de Movilidad de Tránsito y Transporte de cada GAD, permitiendo recoger información valiosa para la investigación.

INSTRUMENTOS

“Un instrumento de recolección de datos es en principio cualquier recurso de que pueda valerse el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer de ellos información.” (Maya, 2014), así en el trabajo de investigación se aplicaron los siguientes instrumentos:

Cuestionario.- “Un cuestionario es un conjunto de preguntas que se confecciona para obtener información con algún objetivo en concreto. Existen numerosos estilos y formatos de cuestionarios, de acuerdo a la finalidad específica de cada uno.” (Maya, 2014). Un banco de preguntas cerradas debidamente elaboradas, fue detallado para los representantes de las Direcciones de Movilidad de Tránsito y Transporte de cada GAD

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

IMP. AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR 2012-2016 CHIMBORAZO

Tabla 7

Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2012-2016 Chimborazo

Chimborazo	2.012	1.953.645,12	17,4
	2.013	2.408.123,02	21,4
	2.014	2.339.529,68	20,8
	2.015	2.305.305,49	20,5
	2.016	2.224.543,60	19,8
	Total	11.231.146,92	100,0

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

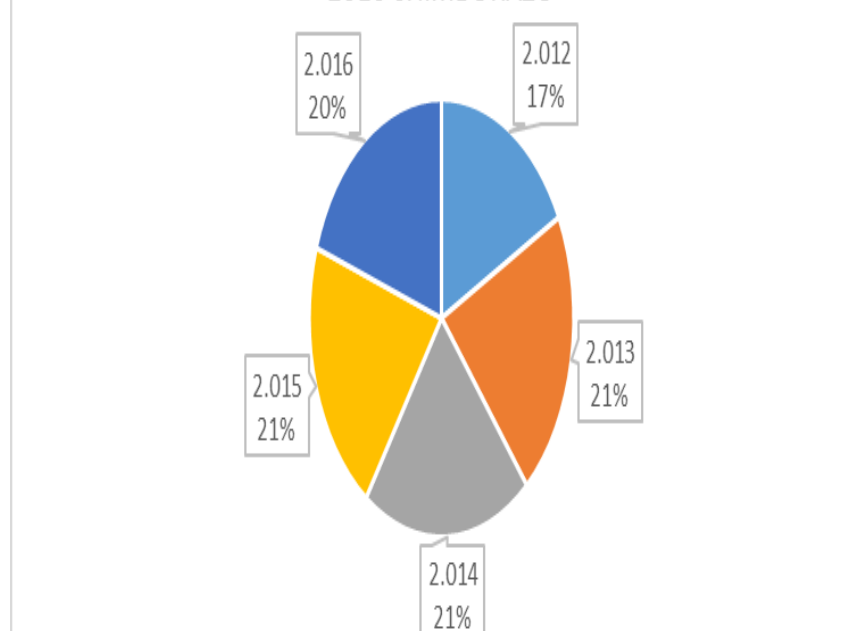


Gráfico 1 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2012-2016 Chimborazo

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: En la presente gráfica observamos el nivel de recaudación por año desde su creación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular desde el 2012, teniendo su menor año de recaudación el mismo año de su creación con un 17,4% hasta reforzar su implementación en el año 2013, siendo este su año más alto de recaudación con el 21,4%, a partir de ahí se muestra una reducción año a año, lo que muestra que el parque automotor que está sobrepasando la vida útil de 5 años ha ido reduciéndose, lo que muestra la efectividad de este impuesto cambiando por vehículos nuevos menos contaminantes, ya que para el año 2016 se muestra la recaudación en un 19,8%, reduciéndose año a año como puede apreciarse.

IMP. AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR 2016 CHIMBORAZO ANÁLISIS POR CANTÓN

Tabla 8

Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2016 Chimborazo Análisis por cantón

CANTÓN	AÑO	MONTO	%
Alausí	2.016	123.145,03	5,5
Chambo	2.016	98.944,42	4,4
Chunchi	2.016	63.748,45	2,9
Colta	2.016	70.937,78	3,2
Cumandá	2.016	47.500,19	2,1
Guamote	2.016	65.737,92	3,0
Guano	2.016	153.894,77	6,9
Pallatanga	2.016	40.490,53	1,8
Penipe	2.016	20.761,52	,9
Riobamba	2.016	1.539.382,99	69,2
Total		2.224.543,60	100,0

Fuente: Gráficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

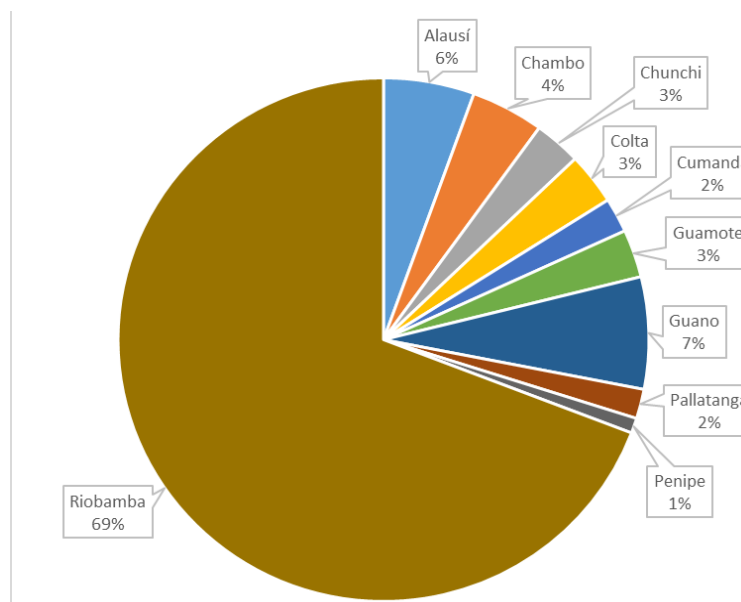


Gráfico 2 *Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2016 Chimborazo Análisis por cantón*

Fuente: Gráficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Se observa que en el 2016, en el cantón Riobamba se encuentra el mayor aporte del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, esto va a la par con la ubicación de la población y manteniéndose la tendencia a que los vehículos que han sobrepasado los 5 años de su vida útil dentro de la provincia con un 69%; en segundo lugar el cantón Guano con un 7%; en tercer lugar el cantón Alausí con el 6%; en tercer lugar el cantón Chambo con el 4%; en cuarto lugar los cantones Chunchi, Colta, Guamote con el 3%; en quinto lugar los cantones de Cumandá, Pallatanga con el 2% y en sexto lugar el cantón Penipe con el 1%.

IMPUESTO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS CHIMBORAZO 2012 -2016

Tabla 9
Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2012 -2016

Chimborazo	2.012	3.216.354,70	19,9
	2.013	3.378.886,94	21,0
	2.014	3.263.661,18	20,2
	2.015	3.284.822,78	20,4
	2.016	2.984.251,05	18,5
Total		16.127.976,65	100,0

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

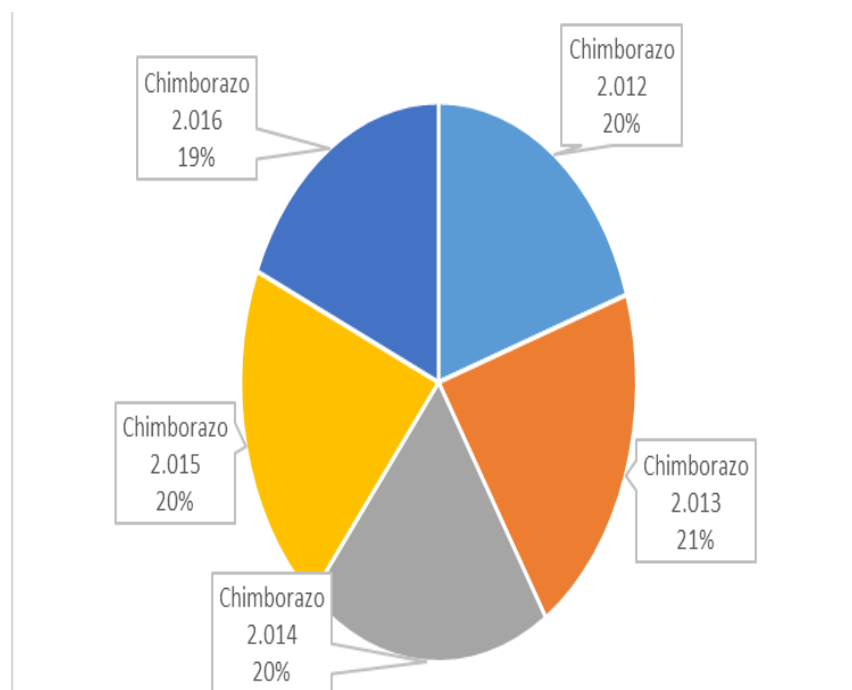


Gráfico 3 Impuesto a la Adquisición de Vehículos nuevos Chimborazo 2012 -2016

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Se observa el nivel de recaudación desde el 2012 del impuesto a la adquisición de vehículos nuevos en la provincia de Chimborazo, teniendo su menor año de recaudación el 2016 con un 19% en el año 2013 siendo este su año más alto de recaudación con el 21%; a partir de ahí se muestra una tendencia a mantenerse en un 20% los siguientes años, lo que muestra que varias personas decidieron adquirir nuevos vehículos muchos de ellos cambiando a su vehículo que sobrepasó los 5 años de vida útil con vehículos menos contaminantes.

IMPUESTO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS CHIMBORAZO 2016 ANÁLISIS POR CANTÓN

Tabla 10
Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2016 Análisis por cantón

CANTÓN	AÑO	MONTO	%
Alausí	2.016	101.099,40	3,4
Chambo	2.016	74.610,08	2,5
Chunchi	2.016	37.890,08	1,3
Colta	2.016	51.741,94	1,7
Cumandá	2.016	43.053,59	1,4
Guamote	2.016	36.596,83	1,2
Guano	2.016	122.839,76	4,1
Pallatanga	2.016	25.706,38	0,9
Penipe	2.016	22.385,50	0,8
Riobamba	2.016	2.468.327,49	82,7
Total		2.984.251,05	100,0

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

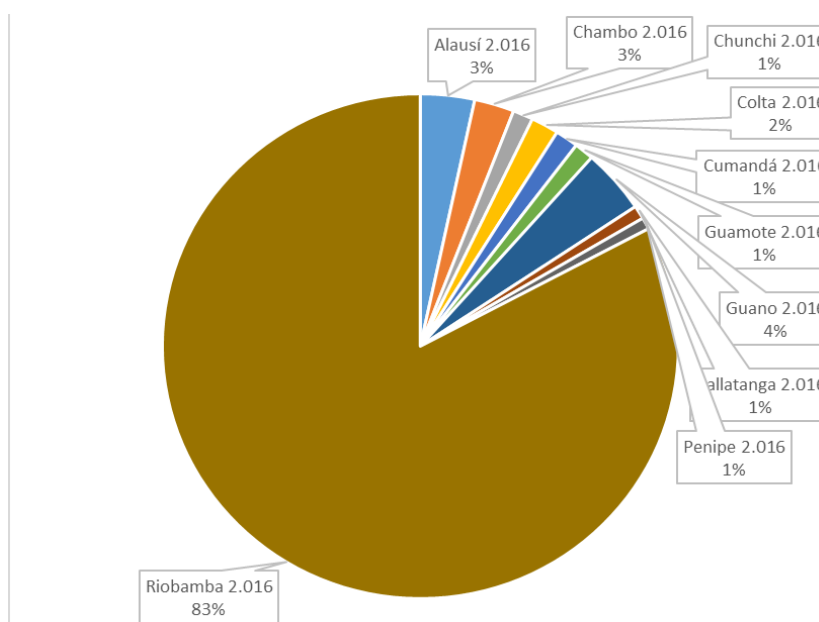


Gráfico 4 *Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2016 Análisis por cantón*

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Se observa que en el 2016, en el cantón Riobamba se encuentra el mayor aporte del impuesto adquisición de vehículos nuevos, esto va a la par con la ubicación de la población y manteniéndose la tendencia a que los vehículos dentro de la provincia con un 83%; en segundo lugar el cantón Guano con un 4%; en tercer lugar el cantón Alausi con el 3%; en tercer lugar el cantón Chambo con el 3%, en cuarto lugar el cantón Colta con el 2% y en quinto lugar los cantones de Chunchi, Cumandá, Guamote, Pallatanga, Penipe con el 1%.

PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO 2016

Tabla 11

Parque Automotor de la provincia de Chimborazo 2016

CHIMBORAZO 2016	
Modelo	Vehículos Matriculados
2.003 y Anteriores	18705
2.004	1589
2.005	2201
2.006	2481
2.007	2661
2.008	2541
2.009	3523
2.010	3177
2.011	4344
2.012	4211
2.013	5801
2.014	4380
2.015	3590
2.016	3723
2.017	537
TOTAL	61640

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

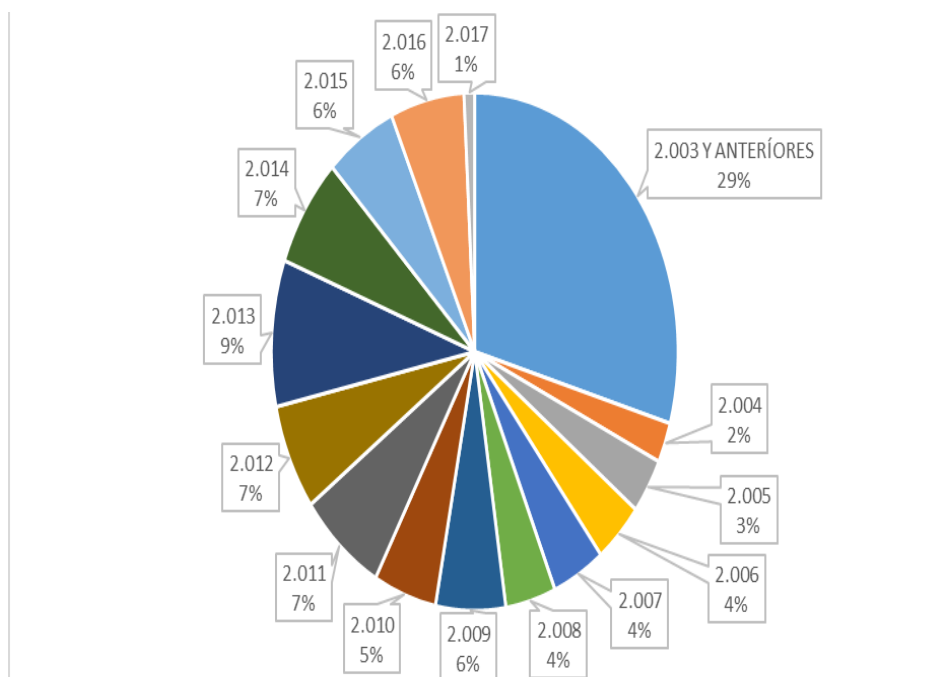


Gráfico 5 Parque Automotor de la provincia de Chimborazo 2016

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

Interpretación: Los vehículos matriculados en la provincia de Chimborazo en el año 2016, los vehículos modelo 2003 o anteriores, ocupan el primer lugar entre el parque automotor con

el 29% del parque automotor total; en segundo lugar los vehículos modelo 2013 con 9% del parque automotor total; en tercer lugar los vehículos modelo 2014, 2012, 2011 con un 7% del parque automotor total; en cuarto lugar los vehículos modelo 2016, 2015 con un 6% del parque automotor total, 2009, en quinto lugar los vehículos modelo 2010 con el 5% del parque automotor total, en sexto lugar los vehículos modelo 2008, 2007, 2006; en séptimo lugar los vehículos modelo 2005 con un 3% del parque automotor total; en octavo lugar los vehículos modelo 2004 con el 2% del parque automotor total y en noveno lugar los vehículos modelo 2017 con el 1%.

TABULACIÓN

1. ¿El GAD cuenta con un departamento o Dirección de Movilidad?

Tabla 12

¿El GAD cuenta con un departamento o Dirección de Movilidad?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	100
No	0	0
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

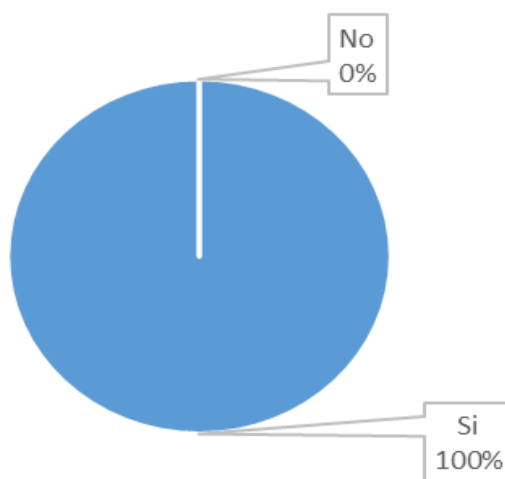


Gráfico 6 *¿El GAD cuenta con un departamento o Dirección de Movilidad?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 100% de los GAD'S de la provincia de Chimborazo, cuentan con departamentos de dirección y movilidad.

2. ¿Se ha incrementado o reducido el parque automotor en el cantón?

Tabla 13

¿Se ha incrementado o reducido el parque automotor en el cantón?

	Frecuencia	Porcentaje
Reducido	6	60
Incrementado	4	40
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

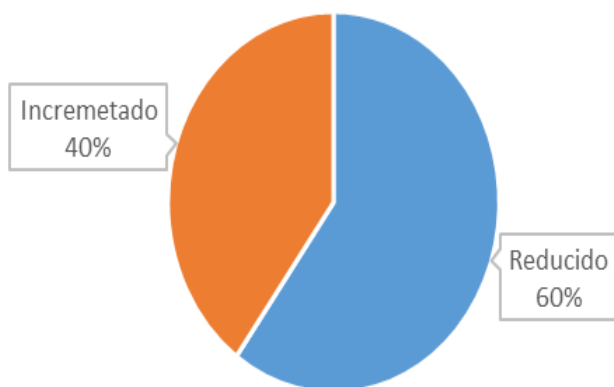


Gráfico 7 *¿Se ha incrementado o reducido el parque automotor en el cantón?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: En el 60% de los cantones de la provincia de Chimborazo se ha reducido el parque automotor mientras que en el 40% de los cantones de la provincia de Chimborazo se han incrementado.

Seleccione el nivel de incremento o reducción

Tabla 14
Seleccione el nivel de incremento o reducción

	Frecuencia	Porcentaje
0 %- 5 %	7	70
5 %- 10 %	2	20
15 %- 20 %	1	10
25%- en adelante	0	0
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

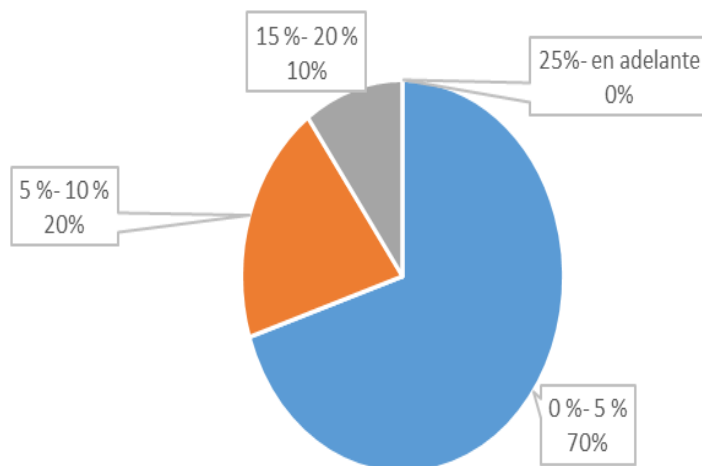


Gráfico 8 *Seleccione el nivel de incremento o reducción*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: En el 70% de los GAD'S de la provincia de Chimborazo ha variado entre 0% al 5% mientras que en el 20% de los GAD'S de la provincia de Chimborazo ha variado entre 5% al 10%, mientras que el 10% de los GAD'S de la provincia de Chimborazo ha variado entre 15% al 20%.

3. ¿Cree que el impuesto verde ayudado a la reducción del parque automotor?

Tabla 15

¿Cree que el impuesto verde ha ayudado a la reducción del parque automotor?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	4	40
No	6	60
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

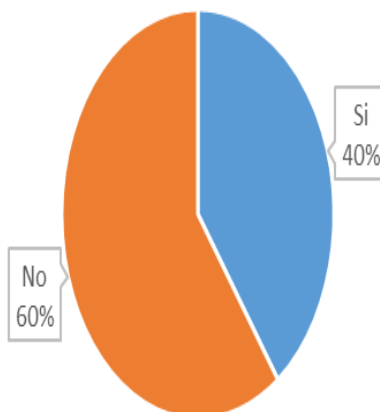


Ilustración 9 *¿Cree que el impuesto verde ha ayudado a la reducción del parque automotor?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 70% de los directores de movilidad cree que el impuesto verde ha ayudado a la reducción del parque automotor mientras que en el 30% cree que el impuesto verde no ha ayudado a la reducción del parque automotor.

4. ¿En su trayecto diario el parque automotor que visualiza ha pasado su vida útil?

Tabla 16

¿En su trayecto diario el parque automotor que visualiza ha pasado su vida útil?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	7	70
No	3	30
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

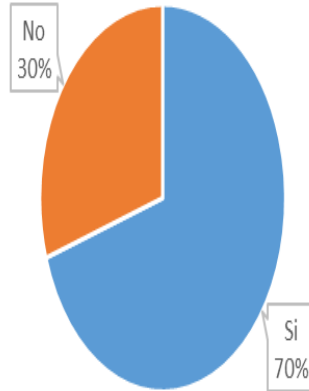


Gráfico 10 *¿En su trayecto diario el parque automotor que visualiza ha pasado su vida útil?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 70% de los directores de movilidad, visualizan que el parque automotor ha sobrepasado su vida útil mientras que en el 30% que el parque automotor ha sobrepasado su vida útil.

5. ¿Se aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación?

Tabla 17

¿Se aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	4	40
No	6	60
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

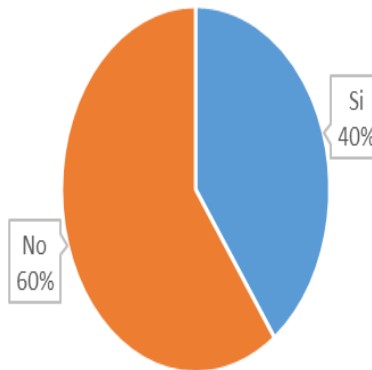


Gráfico 11 *¿Se aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 60% de los directores de movilidad, si aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación; mientras que en el 40%, no aplicó.

6. ¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos?

Tabla 18

¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	10	100
No	0	0
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

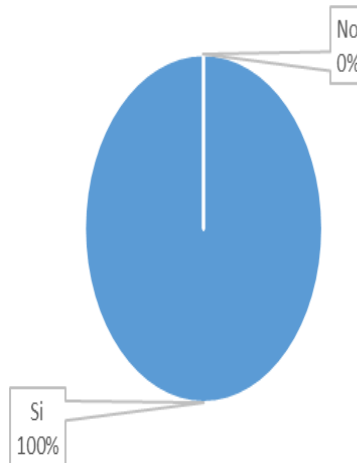


Gráfico 12 *¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 100% de los directores de movilidad afirman que se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos.

7. ¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003?

Tabla 19

¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003?

	Frecuencia	Porcentaje
Si	5	50
No	3	30
Se ha mantenido	2	20
Total	10	100

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

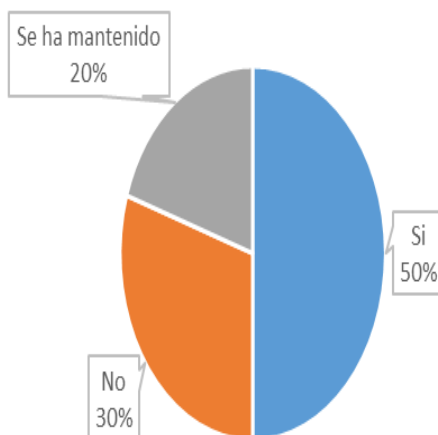


Gráfico 13 *¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003?*

Fuente: GAD'S de la provincia de Chimborazo

Interpretación: El 50% de los directores de movilidad, afirman que se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003; mientras que en el 30% no se ha incrementado y 20% afirman que se han mantenido.

8. ¿Qué opina que la provincia del Pichincha ya no deje matricular vehículos con más de 15 años de fabricación?

- No se puede limitar de esta manera hay muchos carros en perfecto estado.
- No se implementa RTV (Revisión técnica vehicular) plazo 25/10/2017.
- Existen países que regularizan los años de vida de los vehículos, sin embargo, otros implementan políticas de mantenimiento mecánico de los vehículos como Perú, Colombia y no dejan de afectar por las consecuencias de tránsito viales.
- La provincia de Pichincha cuenta con un centro de revisión técnica automatizada, la cual todas las direcciones a nivel nacional deben implementar hasta el 27/10/2017, dicha revisión es más precisa y sólo vehículos en buen estado la pueden pasar.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- El parque automotor en la provincia de Chimborazo en el año 2016 ha sobre pasado la vida útil en un 65% de modelos a partir del 2011 al 2003 y anteriores, que tendrán que pagar indistintamente de su año de fabricación o cilindraje, siendo así los que más contaminan más pagan, por lo que podríamos evaluar al parque automotor de la provincia que ah sobre pasado su vida útil los cuales pagan un impuesto a la contaminación vehicular, con diferencia de un 45% que son vehículos con estándares ambientales y menos contaminantes que están exentos de este pago por no cumplir todavía con el hecho generador de este impuesto; el 7% del parque automotor pagó el impuesto a los vehículos nuevos siendo estos los modelos 2016, 2017.
- El impuesto verde en la provincia de Chimborazo es efectivo, se ha reducido el 1%, lo que del parque automotor más contaminante de la tendencia que se mantuvo en los últimos 3 años por lo que en el análisis del Impuesto a la contaminación vehicular ha influido en el cambio del parque automotor que ha sobrepasado su vida útil por vehículos nuevos que apliquen estándares medioambientales.
- El parque automotor más contaminante en la provincia de Chimborazo, se ha reducido en 1% por cada año del 2014 al 2016 de una tendencia de los últimos 3 años; además de haberse reducido el incremento de vehículos del 2015, presentando una variación de 5 puntos de incremento vehicular en el año 2015, contra un 0,8 del incremento en el año 2016 por lo que se muestra una reducción en el 2016 de 4,2 con diferencia del 2015.
- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la provincia de Chimborazo, no aplican normas de control ambientales de una mejor más óptima para reforzar el cuidado del ambiente al momento de la revisión vehicular.

RECOMENDACIONES

- Reforzar los controles a los vehículos en la provincia de Chimborazo para reforzar el cuidado al ambiente, especialmente a los vehículos más contaminantes.
- Mantener y fortalecer la presión fiscal sobre el pago al impuesto verde, para que así haya una disminución del parque automotor más contaminante.
- Aplicar normas internacionales de control para la revisión vehicular normando el nivel máximo de matriculación por modelo de vehículo, exceptuando a los vehículos considerados clásicos.
- Implementar La aplicación de normas de control ambiental al momento de la revisión vehicular por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la provincia de Chimborazo.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- INVESTIGACION, I. A. (1999). *AVILA HECTOR*. MEXICO: EUMED.
- LENGUA, R. A. (2017). *DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA*. Madrid: ROTAPAE S.L.
- Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de investigación*. Mexico: UNAM.
- NACIONAL, A. (24 de 11 de 2011). LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACION DE INGRESOS DEL ESTADO. *IMPUESTO VERDE*. QUITO, PICHINCHA, ECUADOR: REGISTRO OFICIAL N° 583 Jueves 24 de Noviembre del 2011.
- Nicolás Oliva Pérez - Ana Rivadeneira Alava - Alfredo Serrano Mancilla - Sergio Martín Carrillo - Vanessa Cadena Aldaz. (ABRIL de 2011). *Impuestos Verdes: ¿una alternativa viable para el Ecuador?* 20. ECUADOR: Offset Gráficas Araujo.

LINKOGRAFÍA

- Servicio de Rentas Internas (2017) graficas multidimensionales. www.sri.gob.ec *Recuperado de* <https://declaraciones.sri.gob.ec/saiku-ui/>
- Ecuador en Cifras Datos del transporte (2017) Agencia Nacional de transito Chiborazo *Recuperado de* <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- ECUADOR, A. N. (Diciembre de 2011). Reglamento para la Aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. 1. Ecuador: www.registroficial.gob.ec.

ANEXOS

POBLACIÓN DE CHIMBORAZO

Tabla 20
Población de Chimborazo

Cantón	Cabecera cantonal	Población	%
Alausí	Alausí	64.059	10
Chambo	Chambo	17.089	3
Chunchi	Chunchi	20.587	3
Colta	Cajabamba	50.431	8
Cumandá	Cumandá	18.129	3
Guamote	Guamote	46.659	8
Guano	Guano	56.254	9
Pallatanga	Pallatanga	18.327	3
Penipe	Penipe	13.655	2
Riobamba	Riobamba	306.231	50
Total pob.		611.421	100

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos

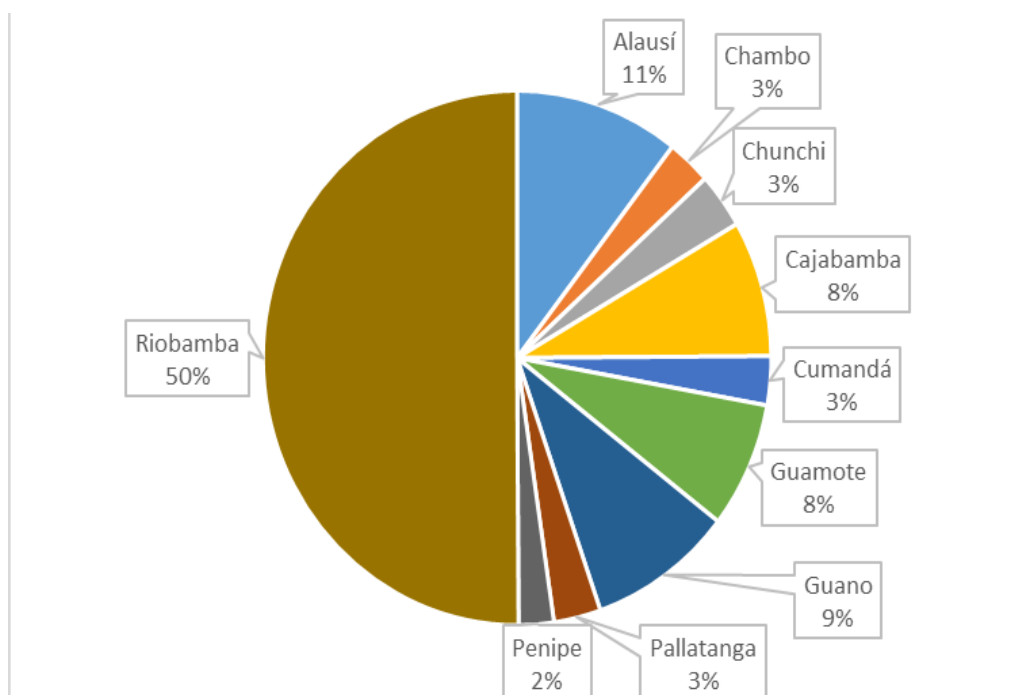


Gráfico 14 Población de Chimborazo

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos

Interpretación: En la provincia de Chimborazo más del 50% de la población se ubica en el cantón de Riobamba, alcanzando así una ponderación primordial para la investigación al ser el punto principal y céntrico a tomarse en cuenta para mayor facilidad de tabulación de los datos; además de ser el cantón más desarrollado de la provincia y donde se centraliza la mayor

capacidad productiva y comercial; en segundo lugar se encuentra Alausí con un 11% de la población; en tercer lugar Guano con el 9% de la población; en cuarto lugar con el 8% Guamote y Cajabamba; en quinto lugar con el 3% de la población Chambo, Chunchi, Cumandá, Pallatanga; con el sexto lugar Penipe con el 2% de la población, lo cual es el punto de partida de análisis para el análisis de la ubicación de que el mayor parte del parque automotor está ubicado en el cantón Riobamba.

IMP. AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR PROVINCIA DE CHIMBORAZO 2012-2016

Tabla 21

Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular Chimborazo 2012-2016 Análisis por Cantón

CANTÓN	AÑO	MONTO	%	TOTAL	TOTAL
Alausí	2.012	100.770,19	18,0	558.806,62	5,0
	2.013	110.900,05	19,8		
	2.014	101.885,03	18,2		
	2.015	122.106,32	21,9		
	2.016	123.145,03	22,0		
Chambo	2.012	71.800,68	14,3	502.253,73	4,5
	2.013	126.815,91	25,2		
	2.014	111.237,07	22,1		
	2.015	93.455,64	18,6		
	2.016	98.944,42	19,7		
Chunchi	2.012	60.751,59	19,1	318.372,22	2,8
	2.013	76.725,52	24,1		
	2.014	62.139,16	19,5		
	2.015	55.007,51	17,3		
	2.016	63.748,45	20,0		
Colta	2.012	57.252,11	15,4	370.684,17	3,3
	2.013	73.467,26	19,8		
	2.014	81.496,91	22,0		
	2.015	87.530,12	23,6		
	2.016	70.937,78	19,1		
Cumandá	2.012	49.347,99	17,8	276.951,78	2,5
	2.013	64.291,17	23,2		
	2.014	67.222,04	24,3		
	2.015	48.590,39	17,5		
	2.016	47.500,19	17,2		
Guamote	2.012	41.647,80	15,4	270.686,95	2,4
	2.013	51.558,78	19,0		
	2.014	47.972,81	17,7		
	2.015	63.769,63	23,6		
	2.016	65.737,92	24,3		
Guano	2.012	93.544,30	13,3	703.205,08	6,3
	2.013	129.587,74	18,4		
	2.014	157.937,79	22,5		
	2.015	168.240,48	23,9		
	2.016	153.894,77	21,9		

Pallatanga	2.012	48.419,20	19,2	252.305,50	2,2
	2.013	55.541,78	22,0		
	2.014	57.612,82	22,8		
	2.015	50.241,17	19,9		
	2.016	40.490,53	16,0		
Penipe	2.012	13.618,81	12,3	110.660,19	1,0
	2.013	23.407,02	21,2		
	2.014	27.820,98	25,1		
	2.015	25.051,86	22,6		
	2.016	20.761,52	18,8		
Riobamba	2.012	1.416.492,47	18,0	7.867.220,69	70,0
	2.013	1.695.827,79	21,6		
	2.014	1.624.205,07	20,6		
	2.015	1.591.312,36	20,2		
	2.016	1.539.382,99	19,6		
TOTAL				11.231.146,92	100,00

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

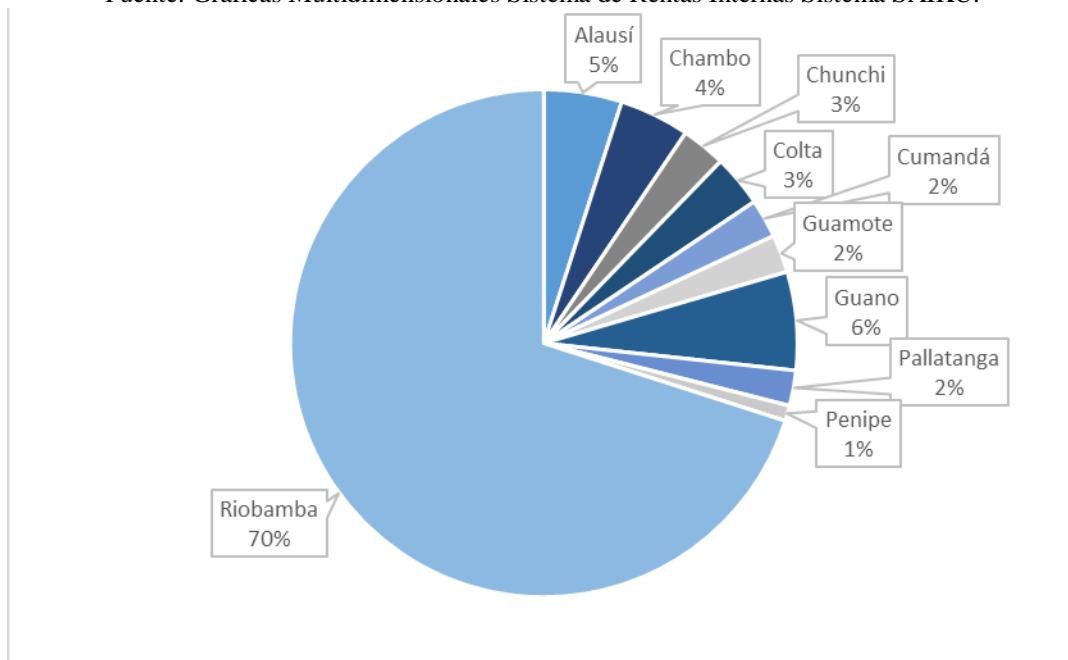


Gráfico 15 Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular 2012-2016 Chimborazo

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Para determinar la efectividad y nivel de recaudación de Impuesto a la Contaminación Vehicular en la provincia de Chimborazo, realizamos una proyección de datos desde el inicio de esta ley, lo que nos dice que el cantón Riobamba es el principal contribuyente de este impuesto con un 70% del total de recaudación hasta el 2016, lo que

muestra que un gran número de la población de vehículos con una vida útil superior a los 5 años se encuentra dentro del cantón Riobamba; en segundo lugar el cantón Guano con el 6%; en tercer lugar el cantón Alausí con un 5%; en tercer lugar el cantón Chambo con el 4%; en cuarto lugar los cantones Chunchi, Colta con el 3%; en quinto lugar el cantón Guamote con el 2% y en sexto lugar el cantón Penipe con el 1%.

Lo cual denota que el cantón Riobamba cuenta con el mayor número de automotores con una vida de útil superior a 5 años, por lo cual empieza a pagar el Impuesto Ambiental a la Contaminación Ambiental.

IMPUESTO A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS PROVINCIA DE CHIMBORAZO 2012-2016

Tabla 22

Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2012 -2016

CANTÓN	AÑO	MONTO	%	TOTAL	TOTAL
Alausí	2.012	105.348,88	20,1	524.336,09	3,3
	2.013	97.715,00	18,6		
	2.014	109.246,01	20,8		
	2.015	110.926,80	21,2		
	2.016	101.099,40	19,3		
Chambo	2.012	63.040,24	17,7	356.759,98	2,2
	2.013	88.921,03	24,9		
	2.014	69.641,32	19,5		
	2.015	60.547,31	17,0		
	2.016	74.610,08	20,9		
Chunchi	2.012	40.669,14	15,1	270.136,33	1,7
	2.013	72.823,97	27,0		
	2.014	68.202,67	25,2		
	2.015	50.550,47	18,7		
	2.016	37.890,08	14,0		
Colta	2.012	53.301,74	18,8	283.593,84	1,8
	2.013	52.202,05	18,4		
	2.014	64.358,25	22,7		
	2.015	61.989,86	21,9		
	2.016	51.741,94	18,2		
Cumandá	2.012	56.108,45	19,5	287.196,54	1,8
	2.013	70.238,39	24,5		
	2.014	59.020,66	20,6		
	2.015	58.775,45	20,5		
	2.016	43.053,59	15,0		
Guamote	2.012	44.339,65	21,1	209.769,84	1,3
	2.013	50.017,18	23,8		
	2.014	36.533,52	17,4		
	2.015	42.282,66	20,2		
	2.016	36.596,83	17,4		
Guano	2.012	113.784,78	15,9	713.982,23	4,4
	2.013	149.541,58	20,9		
	2.014	159.051,06	22,3		
	2.015	168.765,05	23,6		
	2.016	122.839,76	17,2		

Pallatanga	2.012	38.604,86	23,0	167.877,92	1,0
	2.013	40.411,44	24,1		
	2.014	37.269,92	22,2		
	2.015	25.885,32	15,4		
	2.016	25.706,38	15,3		
Penipe	2.012	27.622,49	18,0	153.635,61	1,0
	2.013	41.296,53	26,9		
	2.014	30.519,62	19,9		
	2.015	31.811,47	20,7		
	2.016	22.385,50	14,6		
Riobamba	2.012	2.673.534,47	20,3	13.160.688,27	81,6
	2.013	2.715.719,77	20,6		
	2.014	2.629.818,15	20,0		
	2.015	2.673.288,39	20,3		
	2.016	2.468.327,49	18,8		
Total				16.127.976,65	100,00

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

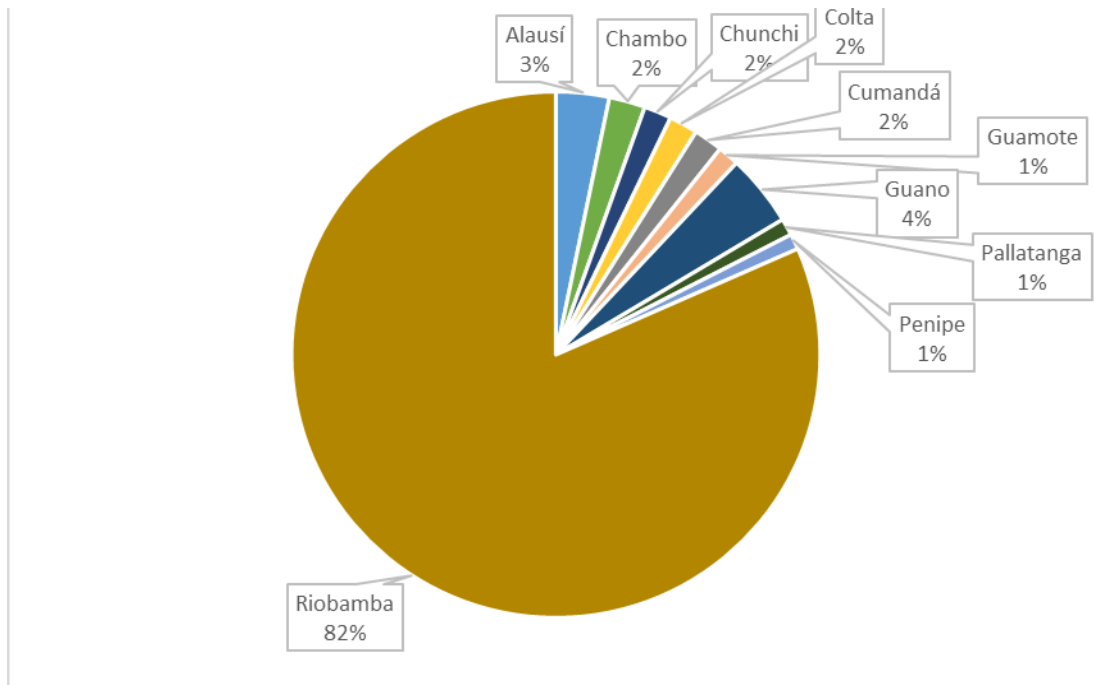


Gráfico 16 Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos Chimborazo 2012 -2016

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Para determinar la efectividad y nivel de recaudación del Impuesto a la Adquisición de Vehículos Nuevos en la provincia de Chimborazo realizamos una proyección de datos desde el 2012, lo que nos indica que el cantón Riobamba es el principal contribuyente

de este impuesto con un 82% del total de recaudación hasta el 2016, siendo el cantón con más población donde se ubican los sectores comerciales, industriales; en segundo lugar el cantón Guano con el 4%; en tercer lugar el cantón Alausí con un 3%; en tercer lugar los cantones de Chambo, Chunchi, Colta, Cumandá con el 2%, y en cuarto lugar los cantones de Guamote, Pallatanga, Penipe con el 1%.

Lo cual denota que el cantón Riobamba, cuenta con el mayor número de automotores nuevos por encontrarse una mayor presencia de la población y factores económicos para mantenerse.

IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE DOMINIO 1% VEHÍCULOS USADOS CHIMBORAZO 2012-2016

Tabla 23

Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados Chimborazo 2012-2016

CANTÓN	AÑO	MONTO	%	TOTAL	TOTAL
Alausí	2.012	14.082,81	16,3	86.232,26	3,9
	2.013	12.185,05	14,1		
	2.014	16.158,98	18,7		
	2.015	23.560,77	27,3		
	2.016	20.244,65	23,5		
Chambo	2.012	9.908,62	16,8	59.082,20	2,6
	2.013	9.752,91	16,5		
	2.014	13.672,56	23,1		
	2.015	12.151,78	20,6		
	2.016	13.596,33	23,0		
Chunchi	2.012	8.047,96	18,2	44.245,33	2,0
	2.013	8.626,96	19,5		
	2.014	10.569,66	23,9		
	2.015	9.325,15	21,1		
	2.016	7.675,60	17,3		
Colta	2.012	7.018,47	13,2	53.043,63	2,4
	2.013	8.321,77	15,7		
	2.014	10.400,54	19,6		
	2.015	13.405,08	25,3		
	2.016	13.897,77	26,2		
Cumandá	2.012	5.404,15	14,6	36.918,88	1,7
	2.013	6.660,71	18,0		
	2.014	8.867,80	24,0		
	2.015	7.829,83	21,2		
	2.016	8.156,39	22,1		
Guamote	2.012	6.910,85	15,8	43.653,71	2,0
	2.013	7.581,76	17,4		
	2.014	8.490,93	19,5		
	2.015	10.417,01	23,9		
	2.016	10.253,16	23,5		
Guano	2.012	15.217,86	14,0	108.770,74	4,9
	2.013	18.242,72	16,8		
	2.014	25.231,54	23,2		
	2.015	24.522,60	22,5		
	2.016	25.556,02	23,5		

Pallatanga	2.012	2.402,84	10,4	23.110,36	1,0
	2.013	3.849,89	16,7		
	2.014	4.067,66	17,6		
	2.015	6.569,80	28,4		
	2.016	6.220,17	26,9		
Penipe	2.012	2.001,27	13,4	14.902,55	,7
	2.013	2.678,67	18,0		
	2.014	5.201,31	34,9		
	2.015	2.708,43	18,2		
	2.016	2.312,87	15,5		
Riobamba	2.012	288.752,15	16,4	1.763.167,32	79,0
	2.013	315.940,91	17,9		
	2.014	393.235,77	22,3		
	2.015	417.951,99	23,7		
	2.016	347.286,50	19,7		
TOTAL				2.233.126,98	100,00

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

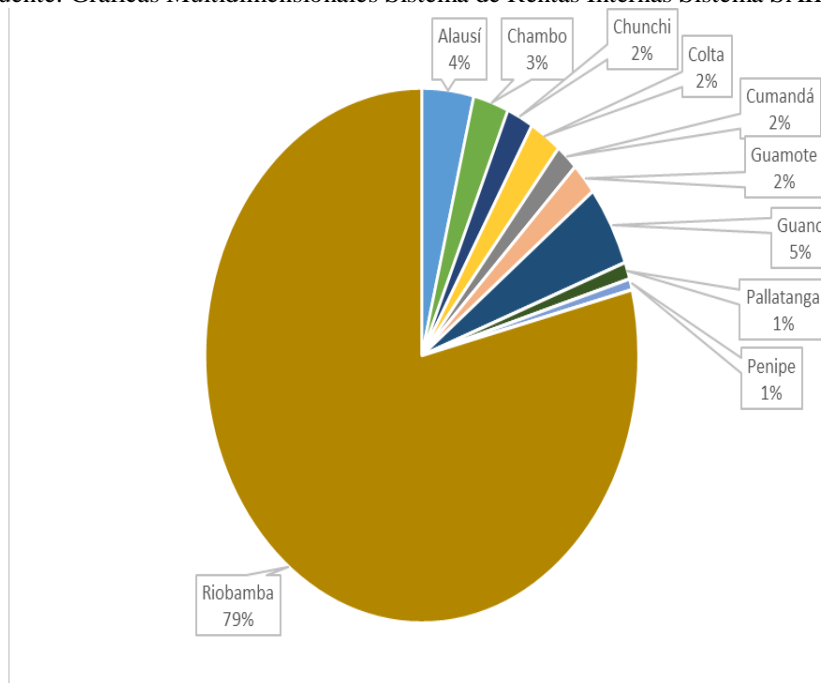


Gráfico 17 Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados Chimborazo Análisis por cantón 2012-2016

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Para determinar la efectividad y nivel de recaudación de Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% vehículos usados en Chimborazo realizamos una proyección de datos desde el 2012, lo que nos indica que el cantón Riobamba es el principal contribuyente de este impuesto con un 79% del total de recaudación hasta el 2016, siendo el cantón con más

población donde se ubica los sectores comerciales e industriales, en segundo lugar el cantón Guano con el 5%; en tercer lugar el cantón Alausi con un 4%; en tercer lugar el cantón Chambo con el 3%; en cuarto lugar los cantones de Chunchi, Colta, Cumandá, Guamote y en quinto lugar los cantones de Pallatanga, Penipe con el 1%.

Lo cual denotamos que el cantón Riobamba cuenta con el mayor número de automotores usados por encontrarse con una mayor presencia de la población y factores económicos para mantenerse, lo cual ayuda a asociar el Impuesto a la Contaminación Vehicular.

IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE DOMINIO 1% VEHÍCULOS USADOS 2012-2016 EN LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO

Tabla 24

Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados 2012-2016 en la provincia de Chimborazo

CANTÓN	AÑO	MONTO	%
Chimborazo	2.012	359.746,98	16,1
	2.013	393.841,35	17,6
	2.014	495.896,75	22,2
	2.015	528.442,44	23,7
	2.016	455.199,46	20,4
TOTAL		2.233.126,98	100,0

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

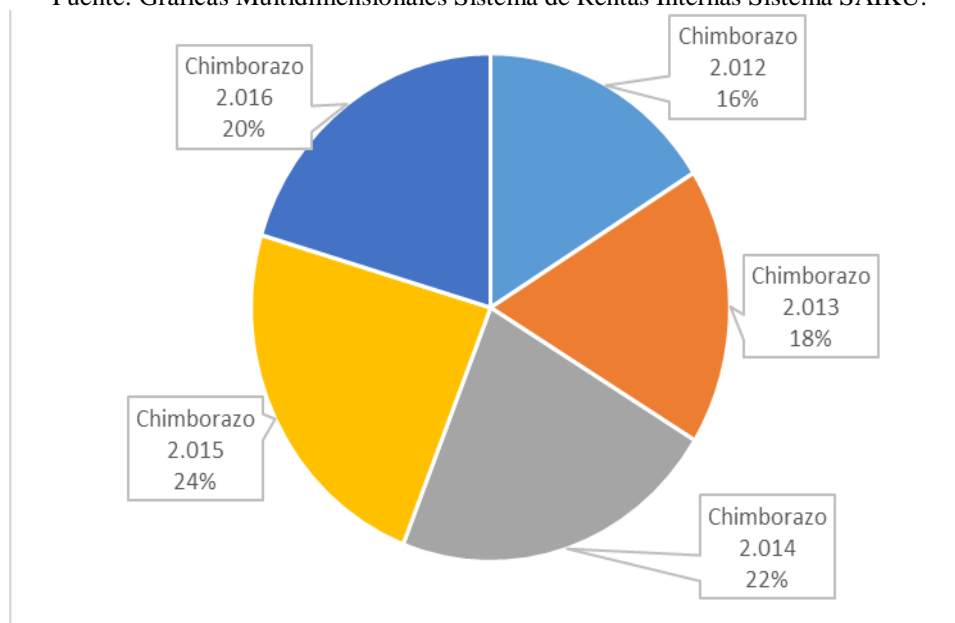


Gráfico 18 Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados Chimborazo 2012-2016

Fuente: Graficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: Observamos el nivel de recaudación desde el 2012 del Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% para Vehículos Usados en la provincia de Chimborazo, teniendo su menor año de recaudación el 2012 con un 16% en el año 2015 siendo este su año más alto de recaudación con el 24%, en el año 2016 con una disminución al 20%, a partir de ahí se muestra una tendencia a mantenerse en un 18% al 22%; los siguientes años lo que muestra que varias personas decidieron adquirir vehículos usados, siendo este un dato complementario para el Impuesto a la Contaminación Vehicular, ya que muchos de estos sobrepasan los 5 años de vida útil, lo que conlleva el pago de este impuesto.

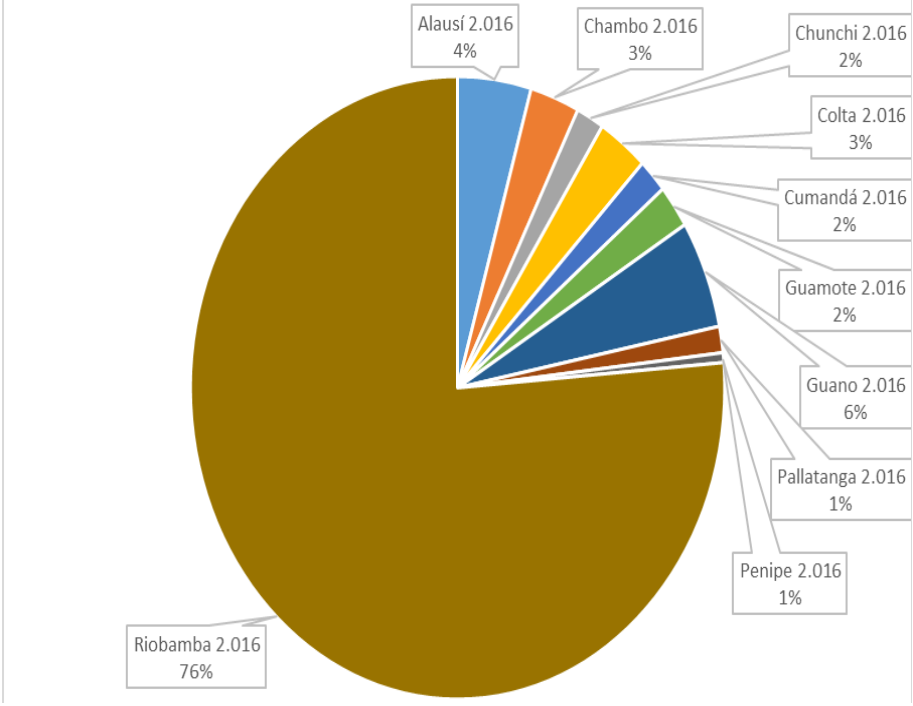
IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE DOMINIO 1% VEHÍCULOS USADOS CHIMBORAZO 2016 ANÁLISIS POR CANTÓN

Tabla 25

Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados Chimborazo 2016 Análisis por cantón

CANTÓN	AÑO	MONTO	%
Alausí	2.016	20.244,65	4,4
Chambo	2.016	13.596,33	3,0
Chunchi	2.016	7.675,60	1,7
Colta	2.016	13.897,77	3,1
Cumandá	2.016	8.156,39	1,8
Guamote	2.016	10.253,16	2,3
Guano	2.016	25.556,02	5,6
Pallatanga	2.016	6.220,17	1,4
Penipe	2.016	2.312,87	,5
Riobamba	2.016	347.286,50	76,3
TOTAL		455.199,46	100,0

Fuente: Gráficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.



Gráficos 19 Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% Vehículos Usados Chimborazo 2016 Análisis por cantón

Fuente: Gráficas Multidimensionales Sistema de Rentas Internas Sistema SAIKU.

Interpretación: En el 2016, el cantón Riobamba se encuentra el mayor aporte del Impuesto a la Transferencia de Dominio 1% vehículos Usados, esto va a la par con la ubicación de la

población y manteniéndose la tendencia a que los vehículos dentro de la provincia con un 76%; en segundo lugar el cantón Guano con un 6%; en tercer lugar el cantón Alausí con el 4%; en tercer lugar los cantones de Chambo, Colta con el 3%; en cuarto lugar los cantones de Chunchi, Cumandá, Guamote con el 2% y en quinto lugar los cantones de Pallatanga, Penipe con el 1%.

VEHÍCULOS MATRICULADOS EN CHIMBORAZO AÑO 2016 USO DEL VEHÍCULO TIPO DE COMBUSTIBLE

Tabla 26

Vehículos matriculados en Chimborazo año 2016 uso del vehículo tipo de combustible

TIPO DE COMBUSTIBLE	TOTAL	USO DEL VEHÍCULO					
		PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPIO	GOBIERNOS SECCIONALES	OTROS
TOTAL	61.640	55.674	4.495	1.223	200	46	2
DIÉSEL	8.149	7.164	1.806	459	120	28	-
GASOLINA	53.352	48.375	2.689	762	80	18	-
HÍBRIDO	107	107	-	-	-	-	-
GAS LICUADO DE PETRÓLEO	12	10	-	2	-	-	-
NO REGISTRADO	20	18	-	-	-	-	2

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

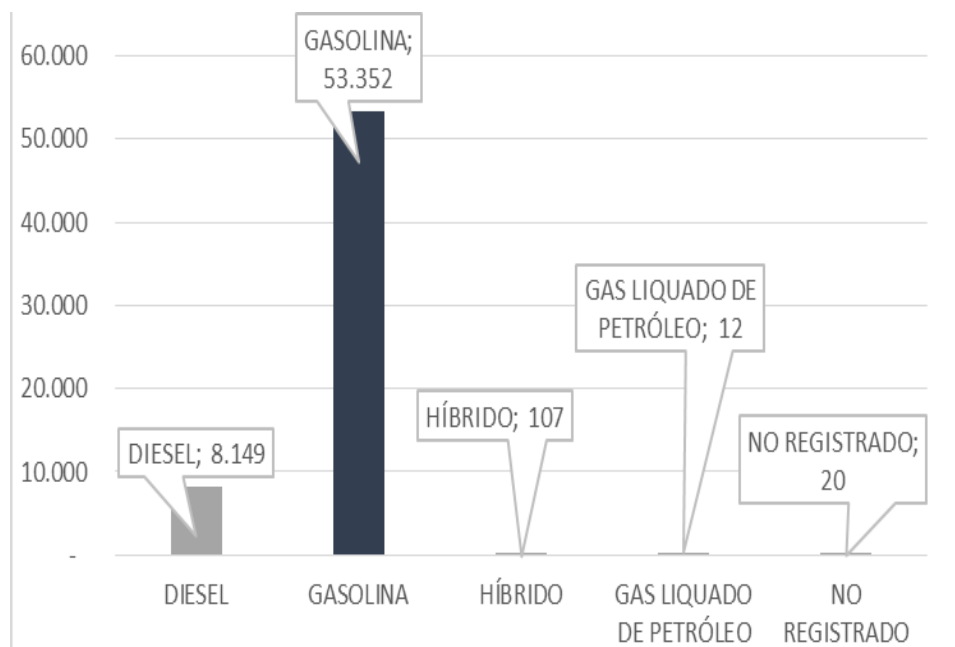


Gráfico 20 Vehículos matriculados en Chimborazo año 2016 uso tipo de combustible

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

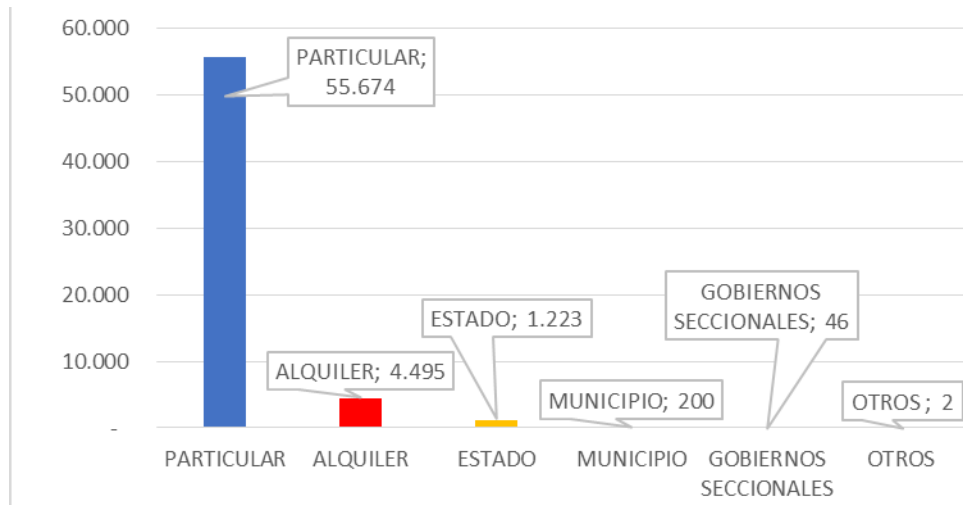


Gráfico 21 Vehículos matriculados en Chimborazo año 2016 uso del vehículo
 Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

Interpretación: El tipo de combustible que se utiliza en mayor parte es gasolina para combustión de los vehículos con el 87% del total del parque automotor; en segundo lugar los vehículos de combustión a diésel con el 12% y compartiendo el 1% los vehículos de combustión híbrida, gas licuado de petróleo y vehículos no registrados.

Lo que muestra que no ocupa ni el 1% los vehículos híbridos en Chimborazo, los que son beneficiarios de la exención al pago de impuesto a la contaminación vehicular y la adquisición de vehículos.

Entre el uso de vehículos tenemos que en primer lugar se encuentran los vehículos particulares con el 90%; en segundo lugar se encuentra los vehículos de alquiler con el 7%; en tercer lugar los vehículos del Estado con 2% y en cuarto lugar compartiendo 1% gobiernos seccionales y otros.

VEHÍCULOS MATRICULADOS POR MODELO EN LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO 2014 – 2016

Tabla 27

Vehículos matriculados por modelo en la provincia de Chimborazo 2014 - 2016

PROVINCIA	MODELO															TOTAL
	2.003 Y ANTERIORES	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	
CHIMBORAZO 2016	18.705	1.589	2.201	2.481	2.661	2.541	3.523	3.177	4.344	4.211	5.801	4.380	3.590	3.723	537	61640
CHIMBORAZO 2015	19.224	1.633	2.262	2.550	2.763	2.611	3.397	3.064	4.189	4.061	5.594	4.224	3.462	604	59.638	
CHIMBORAZO 2014	17.378	1.473	1.979	2.150	2.391	2.206	3.034	2.629	3.307	3.241	3.040	2.970	1266		47.064	

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

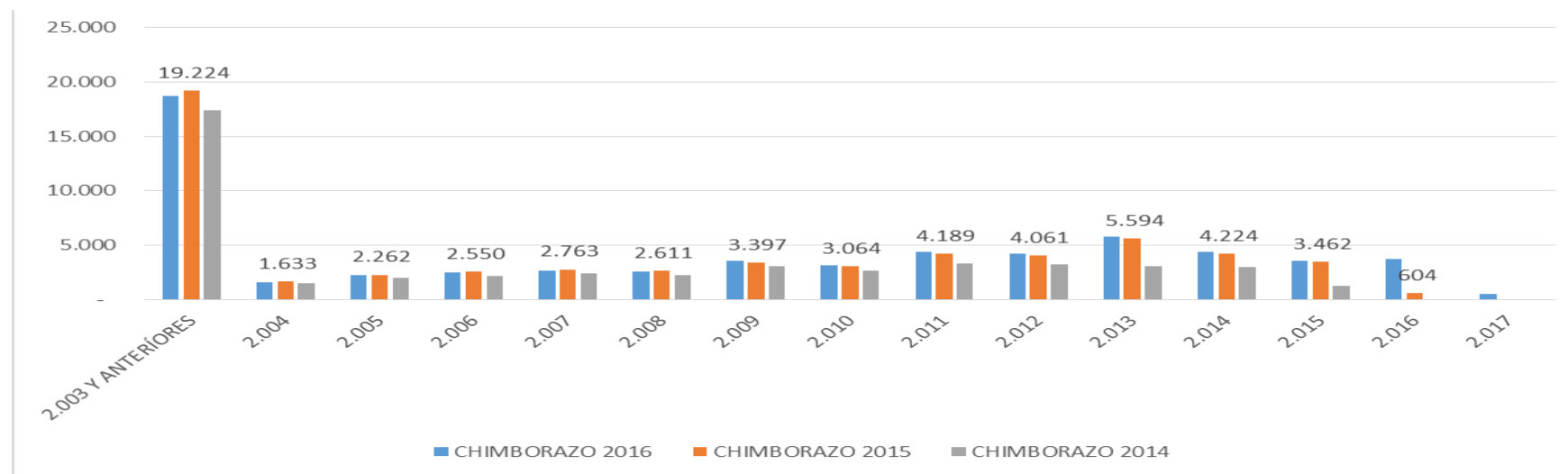


Gráfico 22 Vehículos matriculados por modelo en la provincia de Chimborazo 2014 - 2016

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

Interpretación: Existe una proyección del 2014 al 2016 de los vehículos según su modelo, estando en primer lugar los de 2003 y anteriores ocupan el primer lugar entre el parque automotor; en segundo lugar los vehículos modelo 2013; en tercer lugar los vehículos modelo 2014, 2012, 2011; en cuarto lugar los vehículos modelo 2016, 2015; en quinto lugar los vehículos modelo 2010; en sexto lugar los vehículos modelo 2008, 2007, 2006; en séptimo lugar los vehículos modelo 2005; en octavo lugar los vehículos modelo 2004 y en noveno lugar los vehículos modelo 2017, en una proyección de los 3 años observamos una tendencia a mantenerse los modelos de los vehículos y que el año que aumentó más el parque automotor fue en el año 2015.

VEHÍCULOS MATRICULADOS EN CHIMBORAZO POR USO DEL VEHÍCULO 2012- 2016

Tabla 28

Vehículos matriculados en Chimborazo por uso del vehículo 2012- 2016

USO DEL VEHÍCULO									
AÑO	PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPIO	GOBIERNOS SECCIONALES	OTROS	%	TOTAL	VARIACIÓN
2.016	55674	4495	1223	200	46	2	24,61	61640	0,80
2.015	53.859	4.348	1.183	200	46	2	23,81	59.638	5,02
2.014	43.786	2.089	860	284	45		18,79	47.064	1,42
2.013	40.541	1.863	835	272			17,37	43.511	1,94
2.012	35.823	1.870	744	215			15,43	38.652	
TOTAL							100,00	250.505	

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

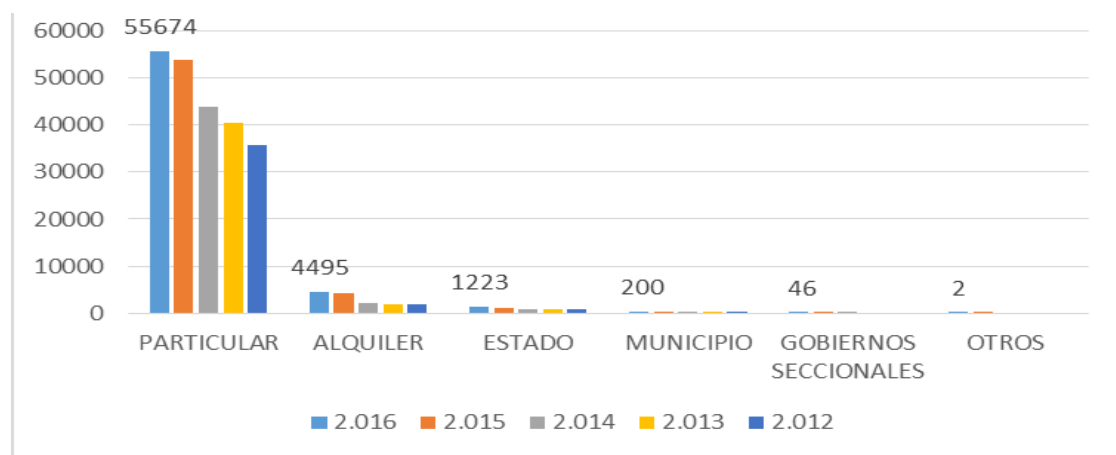


Gráfico 23 Vehículos matriculados en Chimborazo por uso del vehículo 2012- 2016

Fuente: Ecuador en Cifras – Transito 2016

Interpretación: Se ha mantenido una tendencia de que los vehículos particulares siendo con mayor número de vehículos matriculados, mostrando un crecimiento año a año, siendo el más fuerte el año 2015, con una variación de más de 5 puntos con diferencia de otros años; en segundo lugar se encuentran los vehículos de alquiler, manteniéndose la variación para el año 2015 como el más significativo; en tercer lugar los de usos del Estado, manteniéndose un uso de 1200 vehículos por parte del Estado; en cuarto lugar lo vehículos del municipio, gobiernos seccionales y otros.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

Encuesta aplicada a Directores de Movilidad Tránsito y Transporte de la provincia de Chimborazo por cada cantón.

OBJETIVO: Recabar información sobre el impuesto verde y la reducción del parque automotor en la provincia de Chimborazo durante el periodo 2016.

CANTÓN: _____

NOMBRE: _____

CUESTIONARIO:

1. ¿El GAD cuenta con un departamento o Dirección de Movilidad?

SI () NO ()

En caso de su respuesta ser negativa que GAD está haciéndose cargo de esta función

2. ¿Se ha incrementado o reducido el parque automotor en el cantón?

Reducido () Incrementado ()

Seleccione el nivel de incremento o reducción

0 %- 5 % ()

5 %- 10 % ()

15 %- 20 % ()

25%- en adelante ()

3. ¿Cree que el impuesto verde ha ayudado a la reducción del parque automotor?

SI () NO ()

4. ¿En su trayecto diario el parque automotor que visualiza ha pasado su vida útil?

SI () NO ()

5. ¿Se aplicó para la revisión vehicular medidas técnicas para evaluar el nivel de contaminación?

SI () NO ()

6. ¿Se ha incrementado la matriculación de vehículos nuevos?

SI () NO ()

7. ¿se ha incrementado la matriculación de vehículos modelos 2012- 2003?

SI () NO () SE HA MANTENIDO ()

8. ¿Qué opina que la provincia del Pichincha ya no deje matricular vehículos con más de 15 años de fabricación?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN