



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

DOBLE IMPOSICIÓN AL TRIBUTO DE LA PROPIEDAD DEL VEHÍCULO

Autor

Paula Andrea Játiva Muñoz

Año

2020



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

DOBLE IMPOSICIÓN AL TRIBUTO DE LA PROPIEDAD DEL
VEHÍCULO

Trabajo de titulación presentado en conformidad con los requisitos
establecidos para obtener el título de Abogada de los Tribunales y
Juzgados de la República.

Profesor guía:

José Dionicio Suing Nagua

Autor:

Paula Andrea Játiva Muñoz

Año

2020

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

Declaro haber dirigido el trabajo, la doble imposición al tributo de la propiedad del vehículo a través de reuniones periódicas con la estudiante Paula Andrea Játiva Muñoz en el semestre 202010, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.



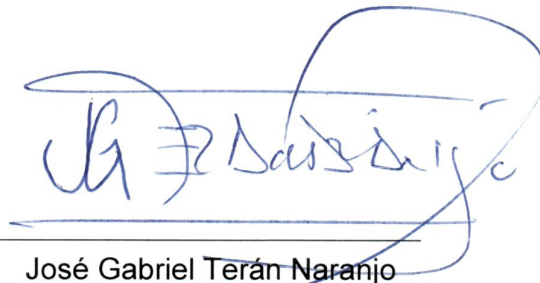
José Dionicio Suing Nagua

Doctor en Derecho.

C.C: 1706860440

DECLARACIÓN DEL PROFESOR CORRECTOR

"Declaro haber revisado este trabajo, doble imposición al tributo de la propiedad del vehículo, de la estudiante Paula Andrea Játiva Muñoz, en el semestre 202010, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación".



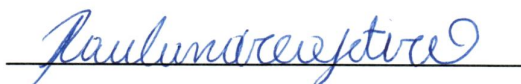
José Gabriel Terán Naranjo

Magister en Derecho de la Empresa y de los Negocios

C.C.: 050227279-2

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

Declaro que este trabajo es original, de mi autoría que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.

A handwritten signature in blue ink, reading "Paula Andrea Játiva Muñoz", is written over a horizontal line.

Paula Andrea Játiva Muñoz

C.C. 1724623911

AGRADECIMIENTOS

A Dios por su bendición y por ayudarme cada día a salir adelante. A mi madre por su comprensión, paciencia, apoyo incondicional y por ser mi felicidad en cada paso. A mis mejores amigos Debbye y Christian por estar siempre en cada meta de mi vida, a mi colega y amor por el apoyo y la motivación. Al doctor José Suing por su ayuda, paciencia, comprensión y conocimiento.

DEDICATORIA

A mi mama quien ha sido la bendición, la inspiración y la felicidad de cada uno de mis pasos, por su lucha constante, por no desfallecer nunca, por darme todo el amor y las herramientas suficientes para ser como ella, una heroína y un ejemplo de vida para mí y para las personas que la rodean.

Siempre estaremos juntas...

RESUMEN

La República del Ecuador es un país con ingresos y patrimonio cuantificable, por lo cual mantiene un sistema impositivo que necesita gravar la renta en base a las actividades económicas y al patrimonio de los contribuyentes; en este caso, el patrimonio se considera el conjunto de bienes propios de una persona o de una institución, susceptibles de estimación económica; por ello, encuentra factible que la propiedad del vehículo sea considerada sujeta a las imposiciones establecidas por el Estado.

La facultad del Estado es recaudar ingresos para financiar el gasto público; así lo hace por medio del impuesto nacional y del impuesto seccional a la propiedad de los vehículos.

Respecto de la propiedad de los vehículos existen dos impuestos que gravan el mencionado bien mueble. Uno de ellos es el Impuesto a los Vehículos que se regula en la Ley de Reforma Tributaria publicada en el Registro Oficial Suplemento 325 del 14 de mayo del 2001 este es un Impuesto Nacional; por otro lado, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización publicado en el Registro oficial 303 del 19 de octubre de 2010 regula el impuesto denominado Impuesto a los Vehículos, que otorga facultad a los municipios para realizar los respectivos cobros mediante ordenanzas.

Lo mencionado permite verificar que existe un bien mueble que forma parte del patrimonio de un contribuyente y que está gravado por dos impuestos con elementos similares como son el sujeto pasivo y el hecho generador a pesar de la existencia de diferentes elementos como son el sujeto activo, las exenciones y la base imponible únicamente en la aplicación de la tarifa.

Igualmente existen vulneraciones a varios principios constitucionales del derecho tributario como son el principio de eficiencia, el principio de suficiencia recaudatoria y el principio de capacidad contributiva que evidencian la afectación que provoca la doble imposición.

ABSTRACT.

The Republic of Ecuador is a country with quantifiable income and equity, so it maintains a tax system that needs to tax income and in turn the taxpayers' equity; In this case, equity is considered as the set of property belonging to a person or an institution, susceptible to economic estimation; Therefore, it is feasible that the ownership of the vehicle be considered subject to the impositions established by the State.

The faculty of the State is to collect income to finance public spending; this is done through the national tax and the sectional tax on vehicle ownership.

Regarding the ownership of vehicles there are two taxes that levy the aforementioned personal property. One of them is the vehicle tax that is regulated in the Tax Reform Law published in the Official Supplement Registry 325 of May 14, 2001. This is a National Tax; on the other hand, the Organic Code of Territorial Organization, Autonomy and Decentralization published in the Official Registry 303 of October 19, 2010 regulates the tax called Vehicle Property Tax, which grants the municipality the power to make the respective charges through the issuance of ordinances.

The aforementioned allows verifying that there is a movable asset that is part of the assets of a taxpayer and that it is taxed by two taxes with similar elements such as the taxable person and the generating event despite the existence of different elements such as the active subject, the exemptions and the tax base only in the application of the rate.

There are also violations of various constitutional principles of tax law, such as the principle of efficiency, the principle of collection sufficiency and the principle of contributory capacity that show the impact caused by double taxation.

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
1.CAPITULO I. LOS PRINCIPIOS GENERALES, CONSTITUCIONALES Y TRIBUTARIOS DE LA DOBLE IMPOSICIÓN.	2
1.1. Definición y función de los principios generales.	2
1.2. Principios Generales.	2
1.3. Principios Constitucionales.	3
1.4. Principios Tributarios.....	4
1.5. Principio de Eficiencia.....	7
1.6. Principio de Suficiencia Recaudatoria.....	8
1.7. Principio de Capacidad Contributiva.	9
2. CAPITULO II. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPUESTOS A LA PROPIEDAD DEL VEHÍCULO.....	10
2.1. Antecedentes de los impuestos a la propiedad del vehículo.	10
2.2. Impuestos a la propiedad del vehículo vigentes.	12
2.3. . Definición de Hecho Generador.	13
2.4. Definición y aplicación de la base imponible.....	15
2.5. Hecho generador en el Impuesto Nacional.	17
2.6. Base imponible en el impuesto nacional.....	17
2.7. Hecho generador en el Impuesto Municipal.....	18
2.8. Base imponible en el impuesto municipal.....	20
3. CAPITULO III. ELEMENTOS, CARACTERÍSTICAS Y DEFINICIONES QUE EVIDENCIAN LA DOBLE IMPOSICIÓN.	21

3.1. Aplicación del elemento denominado sujeto pasivo en los dos impuestos.	21
3.2. Aplicación del elemento denominado hecho generador en los dos impuestos.	22
3.3. El Impuesto a la propiedad del vehículo nacional.	23
3.4. El impuesto a la propiedad de los vehículos seccional.....	25
3.5. La doble imposición efectuada por parte de las administraciones: nacional y seccional.	26
3.6. Ejemplos de aplicación de impuesto nacional e impuesto seccional a la propiedad de los vehículos.	29
3.7. Vulneración de los principios de Eficiencia, suficiencia recaudatoria y capacidad contributiva.....	34
4. CONCLUSIONES	36
REFERENCIAS.....	37
ANEXOS.....	39

INTRODUCCIÓN

Existen dos impuestos a la propiedad de los vehículos, como son: 1) El Impuesto a los vehículos de igual forma impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos denominado también impuesto nacional; y, 2) El Impuesto a los Vehículos calificado de igual forma Impuesto sobre los vehículos denominada también como impuesto municipal, a partir de su descripción se analizará si se configura una doble imposición interna, por medio de sus elementos comunes como son: el hecho generador, la base imponible, el sujeto pasivo, el sujeto activo y las tarifas.

En el ensayo se desarrollará la definición de los principios generales, principios constitucionales tributarios y principios que podrían resultar vulnerados en caso de probar la doble imposición como son el principio de suficiencia recaudatoria y el principio de capacidad contributiva; y, de igual forma se realizará una descripción sobre el objeto y función de los elementos que componen la relación jurídica- tributaria que permiten la existencia de la obligación de los dos impuestos como son el hecho generador y la base imponible y elementos que configurarían doble imposición como son el sujeto pasivo y el hecho generador; a partir de ello, se efectuará una comparación entre los dos elementos mencionados de los dos impuestos y una vez se logre una comparación de las normas y en base a la doctrina se evidenciara la existencia de dos elementos exactamente iguales descritos en las normas, finalmente se probará la doble tributación interna describiendo no solamente información en función a la ley sino también en base a la doctrina evidenciando la doble imposición en ejemplos teóricos y prácticos.

En conclusión, a partir de la información mencionada se formará un criterio a partir de la ley y la doctrina para evidenciar la existencia de doble imposición en la similitud del sujeto pasivo y el hecho generador y se describirá la vulneración de los principios inicialmente mencionados por la existencia de la doble imposición.

1. CAPITULO I. LOS PRINCIPIOS GENERALES, CONSTITUCIONALES Y TRIBUTARIOS DE LA DOBLE IMPOSICIÓN.

1.1. Definición y función de los principios generales.

1.2. Principios Generales.

Los principios son aquello que: 1) Dan realidad a una cosa; 2) Permiten conocerla, explicarla e interpretarla; y, 3) Le otorga cierto sentido normativo, ordenador y de forma legítima un desenvolvimiento de esa misma cosa, por tal razón y en concordancia con el punto tres su función es que el principio adjetivamente es jurídico; el cual explica, informa y opera sobre el ordenamiento jurídico. (Asorey y otros, 2003, p.220) La Real Academia Española define al principio como *“base, origen, razón fundamental, sobre la cual se procede discurrendo en cualquier materia”* que sirven de guía para las distintas ramas del derecho y algunos de ellos se enfocan principalmente en las normas constitucionales.

José Luis Terán Suarez define a los principios como *“verdaderas normas que contienen mandatos obligatorios y exigibles de modo inmediato”*; es decir que su aplicación y cumplimiento son de carácter obligatorio y vinculante; por lo cual no existe norma en contrario que pueda violar su aplicación. Las ramas del derecho utilizan a los principios como *“nomas de carácter general, aplicables al universo de casos y sin restricción por especialización jurídica”* por lo tanto son de aplicación *sui generis* y son fuente de funcionamiento de pleno derecho. Alejandro Nieto define al principio jurídico como: *“el ánimo que forma parte del sentimiento de una colectividad”*; es decir que es la base de un grupo de normas que equilibran a la sociedad; por lo tanto, los principios son una regulación de la formación, aplicación, funcionamiento y capacidad normativa de la sociedad.

Juan Martín Queralt establece en su libro *“Curso de derecho financiero y tributario”* que los principios tienen la función de *“comprender todo el conjunto”*

normativo no formulado, o sea, aquel impuesto por la comunidad que no se manifiesta en forma de ley o costumbre”; es decir que son fuentes de derecho que contribuyen a la estabilidad y orden de la sociedad; por tal razón, son considerados como elementos del derecho natural separado del derecho positivo; sin embargo, son utilizados por legisladores, jueces y juristas en general.

1.3. Principios Constitucionales.

Los principios del régimen tributario en la Constitución de la República del Ecuador se encuentran en el artículo 300 y son los siguientes:

“Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos...”

Rodrigo Patiño Ledesma menciona que: *“los principios constitucionales son aquellas declaraciones o valores que una vez singularizados en la norma suprema, configuran el fundamento mismo de la existencia de un orden jurídico”*; por lo cual se deduce que los principios constitucionales son norma suprema en el orden jerárquico del resto de normas; los cuales se forman en base a una superlegalidad porque son aplicados dentro del derecho en general. Dino Jarach menciona en su libro *“Hecho Imponible, Teoría General de Derecho Tributario Sustantivo”* que los principios constitucionales tributarios son: *“normas positivas cuyos destinatarios son los poderes del Estado y que ninguno de ellos en razón de su competencia podrán infringirlos ni contribuir con la invalidez de los actos.”* Por lo tanto, son un equilibrio social y económico entre la limitación de la potestad tributaria que tiene el Estado para la creación y recaudación de tributos y la obligación de cumplimiento por parte del contribuyente.

Los principios del derecho tributario por su parte y de acuerdo a lo que establece José Luis Terán Suarez en su libro *“principios constitucionales y jurídicos de la*

tributación es que “los principios tributarios, deben tener siempre un basamento o soporte constitucional, permitiendo de esta manera dotarlos de una jerarquía superior que debe ser respetada y a la cual deberá someterse la normativa interna de menor jerarquía”. Por lo tanto, mediante los principios mencionados se subordina al Estado a la voluntad general de la sociedad, protegiendo a la misma de cualquier arbitrariedad del uso de poder estatal en el ejercicio de la potestad tributaria. (Terán, J, 2014, p. 76).

A partir de la definición y aplicación de la existencia de los principios generales y los principios constitucionales, se procede a definir a los principios tributarios que se apliquen en el poder del Estado para la creación y recaudación de los impuestos a la propiedad del vehículo y que se considerarán indispensables para la protección del sujeto pasivo en las declaraciones, recaudaciones y pagos correspondientes.

1.4. Principios Tributarios.

Rodrigo Patiño Ledesma en su libro “sistema tributario ecuatoriano: principios del derecho tributario y régimen tributario administrativo” considera que la función de los principios tributarios es “fomentar el desarrollo económico de un país, dado que la forma de imponer y recaudar los tributos existentes, sus modificaciones o la creación de otros nuevos, incidan directamente en el patrimonio personal” y respecto de la existencia de los dos impuestos que provocan la doble imposición, se grava directamente el patrimonio de un contribuyente ya que se habla de un bien mueble específicamente el vehículo. José Luis Terán Suarez considera que la existencia de los principios contribuyen para establecer, comprender e interpretar la funcionalidad de una norma; es así como él declara que existen los siguientes principios tributarios: principio de legalidad, principio de no confiscación quien logra identificar la aplicación de algunos de estos estableciendo que en la práctica están “tácitamente incorporados” y otros funcionan respecto de la aplicación del procedimiento administrativo tributario y contencioso tributario. (Terán, J, 2014, p. 81).

Por otro lado, el Código Orgánico Tributario en su artículo 5 señala lo siguiente: *“el régimen tributario se regirá por los principios de legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad”*. Estos principios son los seleccionados para equilibrar la economía social, controlando que la creación de tributos sea justa para la sociedad y necesarias para el Estado; por lo cual, la comunidad debe responder de forma oportuna y eficaz a sus obligaciones en función de su capacidad económica. Patricio Masbernat Muñoz manifiesta lo siguiente: “todos tienen el deber de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos en términos de igualdad y la medida de la igualdad es la capacidad económica, que puede implicar la progresividad en el impuesto, la que a su vez presenta un límite mínimo-zona de inmunidad fiscal, donde se entiende que se carece de capacidad económica (riqueza disponible)- cuál es el mínimo existencial y un límite máximo, constituido por la prohibición de confiscatoriedad (donde un tributo que viola la capacidad económica constituye un tributo confiscatorio)”. Es decir que existe un poder estatal tributario que realiza recaudaciones desde una base económica ínfima hasta un límite máximo el cual debe estar descrito en la ley considerando el patrimonio y renta de cada ciudadano; en caso de que este poder supere el límite máximo de recaudaciones y abuse de su potestad tributaria se entenderá la existencia de acciones confiscatorias evidenciando el abuso de poder del Estado.

Las normas que regulan las declaraciones, recaudaciones y el pago de impuestos, tasas y contribuciones deben aplicar la funcionalidad de los principios constitucionales ya que, si no existe la norma para fundamentar el nacimiento de los tributos, no se podrá justificar la creación e imposición de la obligación tributaria. (Terán, J; 2014; p. 84); por tal razón se conocerá la definición, funcionamiento que tienen algunos principios respecto de los impuestos a la propiedad del vehículo y si están siendo afectados en razón de la doble imposición.

Una vez descrita la definición general de los principios y la función de los principios constitucionales se procederá a establecer una definición de lo que es

un impuesto; el cual funcionará como elemento para reconocer la creación de los impuestos a la propiedad del vehículo. José Suing Nagua manifiesta que un impuesto es “una especie de genero tributo que consiste en una prestación coactiva que el Estado o un ente público tiene derecho a exigir de las personas que por ley están llamadas a cubrir tal obligación cuando se realizan determinados presupuestos (hecho generador) reveladores de capacidad económica del sujeto obligado para contribuir al sostenimiento del gasto del Estado”. En el ordenamiento jurídico se pueden reconocer impuestos directos e indirectos en función de quien asuma la carga impositiva (Suing, J, 2017, p. 138). Frente a esta definición de impuesto, sus clases y su función en la sociedad se podrá establecer definiciones, funciones y objetivos de los principios de eficiencia, suficiencia recaudatoria y capacidad contributiva; así se podrá verificar la vulneración respecto de la existencia de los impuestos a la propiedad del vehículo.

Para evidenciar la existencia de la doble imposición en los impuestos a la propiedad del vehículo se deberá describir los mismos en el tiempo y espacio respectivos. La propiedad vehicular forma parte del patrimonio de un sujeto pasivo; por lo tanto, cumple con los requisitos para ser gravada en base a la norma. El impuesto a los vehículos se caracteriza porque grava el patrimonio en consideración a la capacidad económica del contribuyente; 1) Ser real es otra de sus características porque solamente utiliza el patrimonio de la persona natural o jurídica; 2) Es objetivo porque recae sobre la carga tributaria, gravamen y/o avalúo del vehículo; y, 3) Es periódico porque se recauda anualmente, estas son las características que tienen los dos impuestos, tanto el nacional como el municipal.

En consideración a lo descrito respecto de las características de los impuestos a la propiedad del vehículo para fundamentar su existencia, aplicar su cobro y generar la recaudación, se procederá a definir los principios que se considerarían vulnerados en caso de probar la doble imposición.

1.5. Principio de Eficiencia

Para empezar Valdés Acosta menciona que el Principio de Eficiencia se aplica para mantener un equilibrio económico entre el Estado y los contribuyentes; ya que la eficiencia es una capacidad de asignación de recursos de la economía y la misma actúa como un principio regulador de las normas tributarias que crean obligaciones; José Luis Terán Suarez define lo siguiente: *“el principio de la eficiencia se refleja tanto en el diseño de los Impuestos por el Legislador, como en su recaudo por la administración”*, la finalidad de la eficiencia tributaria es realizar la recaudación de tributos bajo el menor costo de operación, de igual manera se puede considerar como: *“... principio tributario que guía al legislador para conseguir que la imposición acarree el menor costo social para el contribuyente en el cumplimiento de su deber fiscal”*. Por lo cual, este principio busca que la creación de impuestos por parte del legislador que generan recaudación por parte de las competentes instituciones públicas cubra el gasto público y que este cobro tenga un impacto positivo sin perjudicar la capacidad económica y financiera del contribuyente.

La misión del principio de eficiencia es tener un buen sistema tributario y de igual forma que busque como objetivo principal un método de recaudación rápido y ordenado tomando en cuenta que la proporción de lo recaudado será utilizado en el futuro en el área económica del país; es decir, que la recaudación general cubra el gasto público a largo plazo en consideración con el periodo de pago de impuestos por parte de los contribuyentes; los impuestos recaudados deben ser proporcionales a la necesidad del Estado; por lo tanto, desde la perspectiva jurídica debe considerarse que tanto la administración tributaria como la ciudadanía conozcan la relación que mantienen las dos partes frente a la recaudación, la demanda y los recursos.(Patiño, R; 2010, p. 20).

1.6. Principio de Suficiencia Recaudatoria.

El Principio de Suficiencia Recaudatoria está enfocado en el gasto público como objetivo para la creación de tributos, se entiende como suficiencia desde la visión meramente económica social al *“sistema de resultados referidos al cumplimiento de ciertas metas de crecimiento que se caracterizan por la corrección en fasto, calidad en el servicio, beneficio colectivo y satisfacción de los usuarios”* (Pacheco, S, 2010, p. 36).

La función primaria del principio de suficiencia recaudatoria es que la administración tributaria consiga recabar ingresos suficientes para contribuir con el presupuesto estatal considerando que todos esos ingresos cumplan con la meta principal; la cual es cubrir el gasto público presente y futuro, manteniendo una recaudación con políticas que tengan responsabilidad fiscal y una transparente rendición de cuentas. (Ordoñez, P; 2012, p.48)

La definición concreta establecida por el Dr. José Luis Terán Suarez es la *“Aptitud efectiva del contribuyente para ser sujeto pasivo de obligaciones tributarias, esta aptitud es inherente a la presencia de hechos reveladores de riqueza”*; por lo tanto, se infiere que todos los ciudadanos deben ser capaces de realizar pagos de impuestos y que el Estado recaudador no puede determinar dichos impuestos en base a información extra fiscal del contribuyente. El ciudadano entre sus deberes tiene la obligación de contribuir al sustento del gasto público que se estudiará en base a su capacidad económica, el presente principio tiene dos vertientes como son el fundamento legítimo que mantiene el poder fiscal, es decir la obligación de realizar un cobro a través de la norma y el deber de repartir proporcionalmente la recaudación, que significa repartir en proporción a la necesidad económica por medio de la aplicación de los impuestos, sin perjudicar a ningún contribuyente. (Terán, J; 2014, p, 215).

1.6. Principio de Capacidad Contributiva.

La capacidad contributiva tiene como objetivo principal que el Estado genere ingresos a partir de la creación de impuestos; los cuales deben ser correctamente administrados. Héctor Villegas establece que las combinaciones de los siguientes principios conservan la existencia y la aplicación del principio de capacidad contributiva como son “equidad”, “igualdad” y “proporcionalidad”; Menciona que la igualdad funciona como base de los impuestos en general, es decir que todos los ciudadanos deben contribuir; sin embargo, lo deben hacer de acuerdo a su capacidad económica, que a su vez se vincula con la proporcionalidad la cual regula la cantidad de riqueza gravada y por último la equidad para que la imposición sea justa y gravable, es decir que no existan imposiciones que vulneren la capacidad económica del contribuyente (Arias, E, 2009, p. 47).

El principio de capacidad contributiva es considerado como el calificador del funcionamiento económico del derecho tributario ya que estudia la capacidad económica que tiene el ciudadano para solventar el gasto público a partir de su renta y patrimonio; otra de sus capacidades es la diferenciación entre la naturaleza tributaria y los recursos públicos que se puede aplicar; de esta forma se puede conocer el presupuesto del estado y justificar la creación de los tributos que se cobraran a los ciudadanos. (Arias, E, 2009, p. 42).

Cesar Montaña por otro lado menciona que la capacidad contributiva es el límite máximo de la exacción; es decir que no se podrá agotar la capacidad de acudir a los gastos públicos poniendo en riesgo la pervivencia de la economía privada; por lo tanto, se debe acudir plenamente a la recaudación que realiza el estado; en razón de la generalidad e igualdad que se mantiene al cobrar impuestos; por lo tanto, se debe verificar los ingresos abundantes del Estado. (Arias, E, 2009, p. 42).

En conclusión, existen parámetros para calcular la porción a pagar de cada

contribuyente que en ocasiones imposibilita al individuo de cubrir necesidades elementales personales; por esa razón el principio de capacidad contributiva sustenta en la teoría que deben existir estudios sobre elementos como: 1) el costo de vida del país al que pertenece; 2) el grado de desarrollo; y, 3) bienestar alcanzado por la sociedad en la que se encuentra el individuo y los servicios asistenciales que presta el Estado para crear normas que generen obligaciones a pagar por parte del contribuyente.

2. CAPITULO II. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPUESTOS A LA PROPIEDAD DEL VEHÍCULO.

2.1. Antecedentes de los impuestos a la propiedad del vehículo.

El Centro Interamericano de Administraciones Tributarias “CIAT” presenta en su artículo: los Principios de Equidad, Capacidad Contributiva e Igualdad; en el que establece que los elementos respecto de las personas físicas para calcular su base gravada son: 1. la “renta” que se obtiene; y, 2. El “capital” o patrimonio que el sujeto pasivo posee; desde la perspectiva de los Impuestos a la Propiedad del Vehículo; se utiliza al segundo elemento, es decir el patrimonio que posee el contribuyente refiriéndose estrictamente al vehículo y su avalúo para aplicar los impuestos establecidos en las distintas normas; sin embargo se deben utilizar los dos elementos para constituir factores que permitan calcular la realidad financiera y económica de las personas.(Velásquez, S, 2017).

La comunidad tiene la obligación de pagar los impuestos a la propiedad del vehículo considerando su patrimonio y su capacidad económica; por esa razón se tendrá que describir los antecedentes de los impuestos a la propiedad del vehículo y desde esa perspectiva analizar si la vigencia y aplicación de los dos impuestos actuales ocurrió en el mismo tiempo o espacio.

El Impuesto a los Vehículos Nacionales se presentó por primera vez en el año 1999 en la Reforma a las Finanzas Públicas, posteriormente por medio de la Ley

No. 2001-41 publicada en el Suplemento del Registro Oficial 325 del 14 de mayo del año 2001 el Congreso Nacional estableció la Ley de Reforma Tributaria que dentro de su capítulo uno (1) determina el Impuesto a los Vehículos en la cual se encontraban todos los elementos para configurar la existencia del Impuesto: objeto, sujeto activo y pasivo, base imponible, tarifa, exenciones, pago y destino del impuesto. El 23 de noviembre del año 2001 por medio del Decreto Ejecutivo número 2085 se publicó el Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados en el Registro Oficial número 4640 dentro del cual se encuentran elementos sobre la creación de base de datos para identificar los automotores como el valor del avalúo, la transferencia de dominio y la dirección de las recaudaciones, todo esto en referencia al Impuesto Nacional. (Albán, S, 2014, p.16).

Respecto al nacimiento del Impuesto Municipal Vehicular se puede describir que la reforma a la LORM de 2004 restituyó el impuesto al rodaje que había sido derogado en el 2001 con la puesta en vigencia del impuesto a los vehículos motorizados municipales bajo una nueva denominación como es la de impuesto a los vehículos (Suing, J, 2017, p. 168), por lo mencionado de igual forma se establecerán los inicios del impuesto y su historia nació en el año 1988 y se promulgo por medio de la Ley publicada en el 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 uso público, Ley que se reformo por la Ley 30 publicada en el suplemento al Registro Oficial 199 del 28 de mayo de 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, de uso particular y de servicio público durante el año 2004, mediante la ley 2004-44 publicada en el Suplemento de Registro Oficial 429, de 27 de septiembre de 2004, se expide la Ley Orgánica Reformatoria de 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.

A partir de la expedición del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, "COOTAD" que deroga a la Ley Orgánica de Régimen Municipal, el Impuesto a los Vehículos Motorizados pasa a ser regulado por este cuerpo legal.

En concordancia con la descripción de los antecedentes tanto del impuesto nacional como del impuesto seccional, se deberá describir los elementos que configuran la relación objetivo- jurídica entre el sujeto activo y el sujeto pasivo y continuar configurando las razones de la existencia de la doble imposición.

Capítulo II. Los elementos de los impuestos a la propiedad del vehículo.

I. Elementos de las normas.

2.2. Impuestos a la propiedad del vehículo vigentes.

Por lo mencionado sobre los elementos que se tomarán en cuenta para realizar el cobro de impuestos y en especial el elemento que se utiliza para analizar los impuestos a la propiedad de vehículos, debemos establecer detalladamente cuales son los impuestos a la propiedad del vehículo en la actualidad después de haber descrito sus antecedentes. En primer lugar, está el Impuesto a la Propiedad del Vehículo que se encuentra dentro del siguiente cuerpo normativo: Ley de Reforma Tributaria, el cual tiene los siguientes elementos: El sujeto activo es el Servicio de Rentas Internas; su hecho generador describe que se recauda un 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; el sujeto pasivo siempre será el contribuyente quien es dueño del vehículo y como último elemento la base imponible que es el valor a pagar que establezca la institución a cargo de recaudarlo, el presente Impuesto es el denominado de beneficio nacional. El

segundo impuesto es el denominado Impuesto a los Vehículos que se encuentra dentro del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sus elementos son los siguientes: El sujeto activo es el Municipio del cantón donde este registrado el vehículo el cual tendrá su respectiva ordenanza para realizar el cobro y recaudación del mismo, su hecho generador establece que todo propietario de un vehículo debe pagar anualmente, el sujeto pasivo se refiere exclusivamente a la persona quien este registrada como dueña del vehículo y su base imponible es el valor del avalúo del vehículo que debe estar registrado en la base de datos tanto del Servicio de Rentas Internas como en los organismos de tránsito correspondientes; este impuesto se determina como el Impuesto de beneficio municipal.

A partir de lo descrito sobre los impuestos vigentes de la propiedad del vehículo, se debe considerar lo siguiente respecto de sus elementos principales que configuran su vigencia y su determinación como son hecho generador y base imponible.

2.3. . Definición de Hecho Generador.

La función del hecho generador es permitir la creación de una norma y posteriormente el nacimiento de un impuesto que deriva a que exista una obligación pendiente; SAINZ DE BUJANDA define al hecho generador como: *“conjunto de circunstancias hipotéticamente previstas en la norma, de cuya realización surge una obligación tributaria completa”*; de igual forma la legislación ecuatoriana en el artículo dieciséis (16) del Código Tributario lo define como:

“Art. 16.- Hecho generador. - Se entiende por hecho generador al presupuesto establecido por la ley para configurar cada tributo”

Por lo mencionado sobre el concepto del hecho generador se puede establecer que es una acción tributaria que otorga capacidad al Estado de crear

Impuestos, tasa y contribuciones; de igual forma, actúa como un elemento que relaciona a los sujetos denominado activo y pasivo; dichos elementos se presentan como el encargado de la creación de normas que recaudan impuestos; por lo cual tiene una serie de aspectos para conseguir el objetivo de la creación de la norma. SAINZ DE BUJANDA establece que para realizar la recaudación se debe tener: *“un sistema riguroso de derecho tributario y exige que el tratamiento de los problemas se produzca en el indicado orden, ya que sin análisis cuidadoso y previo existencia del hecho que genera la obligación, no sería posible después explicar científicamente la vida de aquella”*. Por lo tanto, el hecho generador de un impuesto debe ser debidamente estudiado antes de crear la norma que produzca una obligación ya que sin el estudio pertinente la obligación no será cubierta y no existirá el cubrimiento económico que se necesita por parte del contribuyente, por esa razón y en base al estudio que se debe realizar sobre el presente elemento se deben describir los aspectos de estudio.

El hecho generador tiene tres tipos de aspectos: el primero de ellos es el aspecto material; el cual funciona con dos diferentes divisiones: la genérica y la específica; la primera división es aquella donde las normas jurídicas consideran que se graven actividades como exportaciones o importaciones en lo que se refiere estrictamente al comercio, es decir un aspecto general. La segunda se enfoca a lo que ya está establecido es decir aspectos específicos como una actividad en especial o un patrimonio que contenga un bien mueble o inmueble en especial, es decir que no pueden existir cambios sin sustento que afecten al contribuyente como sería el caso de la existencia de los impuestos a la propiedad del vehículo (Pérez, J., Pérez, M, 2015, p. 97). El segundo aspecto es el espacial; el cual se refiere principalmente a los territorios en donde se aplica la norma; dentro de este aspecto se reconoce la delimitación objetiva que se mantiene para aplicar la ley que circunscribe dentro de dicho lugar para la aplicación del poder fiscal, de esta manera se entenderá como, de qué manera y en donde se aplican la norma que produce la obligación tributaria (Pérez, J., Pérez, M, 2015, pp. 106-110) en el caso de los impuestos a la

propiedad del vehículo se destina de la siguiente forma: el impuesto nacional a todo el país y el impuesto de beneficio municipal solamente a los municipios donde este registrado el vehículo a simple vista se puede evidenciar los pagos que realiza el sujeto pasivo respecto del aspecto espacial del hecho generador.

El tercer aspecto es el temporal que considera directamente el nacimiento de la acción de cobro y de igual forma desde cuando cabe la posibilidad para exigir el pago; por lo tanto, los momentos esenciales del aspecto temporal son: el momento de la creación, aplicación y sustanciación de la obligación tributaria; por lo tanto los impuestos a la propiedad del vehículo se crean en base a lo mencionado sobre la historia de cada uno, se aplican una vez publicados en sus registro oficiales igualmente descritos y la sustanciación de la obligación tributaria es el pago por parte del contribuyente posterior a la creación de la obligación.

2.4. Definición y aplicación de la base imponible.

Por lo mencionado sobre el concepto y las funciones del hecho generador de los dos impuestos a la propiedad del vehículo se procede a definir la base imponible que debe ser analizada desde la funcionalidad del principio de capacidad contributiva en la que necesariamente debe intervenir la capacidad económica de los contribuyentes para que respondan a la obligación tributaria establecida en los cuerpos normativos antes mencionados. La base imponible es la que forma la medición y el cálculo del porcentaje a pagar por concepto de impuestos a la propiedad del vehículo; por lo cual, la base imponible funciona como la manifestación económica del hecho generador; es decir, que se presenta como un elemento esencial del tributo para la aplicación del valor a pagar sobre el bien mueble conocido como vehículo.

Por lo mencionado la Dra. Maita Lida Pazmiño Mena, considera que la base imponible es: *“la respuesta a la necesidad de cuantificar el presupuesto del hecho a fin de aplicar un porcentaje progresivo a la cantidad de la cual surgirá*

el importe del impuesto.” Es decir que se presenta un cálculo económico en base a varios elementos; uno de los elementos en este caso es el vehículo del cual el contribuyente es propietario; la base imponible actúa como fundamento económico del Impuesto que tiene la capacidad de verificar que existe sustancialmente una forma de gravar el descrito bien mueble por medio del peso, la unidad, avalúo y de esta forma concluir el valor a ser pagado. (Pazmiño, M; 2003, p. 74).

La base imponible desde la visión de Pascuale Russo, es constitutiva del nacimiento de la obligación tributaria y del correlativo derecho de crédito; por lo tanto, sin un hecho generador no existe una base imponible que genere un cálculo para el pago de un impuesto en razón de la capacidad económica. El sujeto activo de los Impuestos a la Propiedad del Vehículo tiene poderes, deberes y derechos que permiten que exista una obligación. Bravo Arteaga establece que la base imponible es considerada como: *“base gravada, expresión del hecho gravable en cantidades, en general monetarias con el único objeto de establecer un valor a una obligación tributaria creada bajo el hecho generador, el mismo que se establece por medio de tarifas y se impone una cuantía de una obligación”*. (Pazmiño, M; 2003, p. 64).

Por medio de La base imponible se establecen dos tipos de elementos: el primero de ellos es el elemento objetivo o material; aquel que se refiere a la actividad realizada, que se diferencia de cualquier conexión personal. El segundo es el elemento subjetivo que a diferencia del objetivo es el que enlaza a una persona con el título que tiene sobre algún bien mueble o alguna actividad que le proporcione un ingreso, es decir la propiedad en este caso como factor de relación entre el bien mueble y el contribuyente. Los aspectos que se toman en cuenta para la aplicación de la base imponible son el aspecto espacial que se refiere específicamente al territorio por medio del cual se delimita la aplicación del tributo que se relaciona directamente con la soberanía de los Estados para configurar criterios políticos o personales; es decir que la base imponible existe en referencia a lo establecido por las instituciones

públicas sea el Servicio de Rentas Internas o cualquier municipio por medio de la ley y las ordenanzas. El aspecto temporal de la base imponible es la formación del tributo frente al contribuyente respecto de los bienes muebles que tiene en su patrimonio refiriéndonos exclusivamente al vehículo; en razón de la existencia del aspecto temporal se configura que es anualmente el pago de los dos impuestos a la propiedad del vehículo.

2.5. Hecho generador en el Impuesto Nacional.

El Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados tiene sus inicios en las Ley para la Reforma de Finanzas Públicas desde el año 1999, desde este momento se empieza con la recaudación del impuesto frente a los contribuyentes como sujetos pasivos frente al Estado como sujeto activo; poco después se crea la mencionada Ley de Reforma Tributaria; la cual establece que el impuesto deberá ser pagado anualmente por los propietarios de los vehículos motorizados expresado en el artículo uno (1) de la Ley de Reforma Tributaria.

“Art. 1.- Objeto del impuesto. - Establécese el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público”.

El hecho generador dentro de la Ley de Reforma Tributaria es plenamente la propiedad de un sujeto pasivo sobre cualquier vehículo, de transporte público o privado de personas o de carga particular o de uso público; el cual será declarado y recaudado anualmente.

2.6. Base imponible en el impuesto nacional

Por lo manifestado sobre el hecho generador se procede a detallar su fundamento económico y la procedencia del cálculo para el pago de la

obligación que es la base imponible respecto de los impuestos a la propiedad de los vehículos como son el nacional y el de beneficio municipal. En lo que respecta al Impuesto Nacional su justificación para establecer una obligación se menciona en la Ley de Reforma Tributaria en el artículo cuatro (4):

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

Se debe tomar en cuenta que uno de los elementos indirectos de la base imponible en el Impuesto nacional de la propiedad a los vehículos es el avalúo, que está cargo del Servicio de Rentas Internas de acuerdo al artículo dos (2) del Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados, que de igual forma dentro de su artículo uno (1) menciona las relaciones que tiene el Servicio de Rentas Internas con las bases de datos de las siguientes instituciones : Dirección Nacional de Transito de la Policía Nacional, Comisión de Transito de la Provincia del Guayas y Corporación Aduanera Ecuatoriana, por medio de las cuales se reflejara el avalúo de los vehículos, el cual será utilizado por el Servicio de Rentas Internas para aplicar la porción a pagar tanto de los vehículos nuevos como usados; los primeros tendrán que determinar su avalúo respecto de la información de precios de venta al público, factores que se presentaran hasta el 30 de noviembre del año anterior por parte de fabricantes, en el segundo caso los vehículos de años anteriores deducirán la depreciación anual del veinte por ciento (20%), el valor residual no será inferior al diez por ciento (10%). De esta manera se evidencia la importancia del avalúo ya que en caso de cambios dentro de las características del vehículo se solicitará el nuevo cálculo de avalúo respecto de daños o adición de elementos para mejoras del bien mueble.

2.7. Hecho generador en el Impuesto Municipal.

Una vez mencionados los elementos que permiten la existencia del impuesto a

los vehículos nacional se procederá a describir al impuesto a los vehículos municipal descrito en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización el cual manifiesta que es un tributo calificado como directo porque grava la propiedad de todo vehículo, en función al cantón o distrito que se encuentre registrado, por lo tanto, se considera como previamente se indicó un impuesto de beneficio municipal, el cual configura que su hecho generador se aplica específicamente en la propiedad del vehículo, sin diferenciar el tipo de propietario o el servicio que preste. (Montaño, C; Mogrovejo, J; 2014; p.183). El presente hecho generador se encuentra fijado en el artículo quinientos treinta y ocho (538) del Código Orgánico de Organización Territorial, autonomía y descentralización, que manifiesta lo siguiente:

“Art. 538.- Forma de Pago. - Todo propietario de todo vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este Código.

Comenzando un año se deberá pagar el impuesto correspondiente al mismo, aun cuando la propiedad del vehículo hubiere pasado a otro dueño, quién será responsable si el anterior no lo hubiere pagado. Previa la inscripción del nuevo propietario en la jefatura de tránsito correspondiente se deberá exigir el pago de este impuesto”.

De igual forma la administración municipal justifica su competencia sobre la recaudación del Impuesto a la Propiedad del Vehículo en su artículo quinientos cuarenta (540) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD” en el cual configura que existen ordenanzas que determinan la facultad del cobro por medio del sujeto activo municipal:

“Art. 540.- Ordenanza para este impuesto. - Todo lo relativo al cobro del impuesto se establecerá en la ordenanza respectiva”

2.8. Base imponible en el impuesto municipal

En referencia al hecho generador del Impuesto a los Vehículos de beneficio municipal, se procede a describir su base imponible la cual se calcula en razón del avalúo de los vehículos y su registro se encuentra dentro del registro de las bases de datos del Servicio de Rentas Internas y de la comisión de Tránsito del Ecuador, en la cual se evidencia la naturaleza directa del presente tributo ya que menciona al patrimonio como magnitud económica. El impuesto de beneficio municipal incluye una tabla de determinación que está en el artículo 539 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y descentralización "COOTAD"; sin embargo, el Municipio presenta la misma base imponible que el impuesto nacional en razón del avalúo descrito en la base de datos del Servicio de Rentas Internas, pero considerando diferentes tarifas y cambiando las mismas de acuerdo a ordenanzas que se presenten en los diferentes municipios de los cantones donde se encuentren los vehículos y sus propietarios registrados.

En conclusión, la presente base imponible solamente existe por descripciones como el año de fabricación y características como: estado y peso. El cobro se aplica en base a un precio subjetivo, un tiempo de vida sin contar el uso que se le reconozca anualmente y su estado sin importar los arreglos a largo plazo. En tal razón la información que reflejan las bases de datos del Servicio de Rentas Internas sobre vehículo se puede inferir que la base imponible es la misma para los dos impuestos ya que se encuentra dentro de la información interna de cada institución y es utilizada por cualquiera de los autorizados a recaudar. Por lo tanto, la única diferencia que se encuentra dentro del cálculo que se realiza para pagar el impuesto es la tarifa.

3. CAPITULO III. ELEMENTOS, CARACTERÍSTICAS Y DEFINICIONES QUE EVIDENCIAN LA DOBLE IMPOSICIÓN.

I. Similitud de los elementos en los Impuestos a la Propiedad del vehículo.

Los impuestos a la propiedad del vehículo fueron mencionados anteriormente junto con los elementos que hacen posible la relación jurídico tributaria entre el sujeto pasivo y el sujeto activo; el primero de ellos es el hecho generador que permite la existencia de la norma, produce la obligación jurídica y la capacidad para que el sujeto activo tenga la potestad tributaria de recaudarlo y el segundo es la base imponible que logra fundamentar la manera en la que se realizará el cálculo del impuesto y bajo que parámetros de información, utilizando de igual forma un elemento distinto como es la tarifa; por lo tanto se fija la existencia formal de los dos impuestos, de ellos se deben describir los siguientes elementos para configurar la existencia de la doble imposición hecho generador y sujeto pasivo que de acuerdo a Calderón Carrero concurre doble imposición cuando dos o más entes jurídicos públicos autónomos dotados de poder tributario yuxtaponen impuestos idénticos sobre un mismo hecho imponible realizado en un mismo momento temporal, gravando al mismo contribuyente y objeto imponible. (Calderón Carrero, J, 2005, p. 294); por lo tanto, si existe similitud en los elementos mencionados dentro de las normas que describen los impuestos antes mencionados se podrá evidenciar la doble imposición:

3.1. Aplicación del elemento denominado sujeto pasivo en los dos impuestos.

El sujeto pasivo es una persona natural o jurídica que está obligada de acuerdo a la ley al cumplimiento de la prestación tributaria principal, así como las formalidades inherentes a la misma; por lo tanto, el sujeto pasivo de un tributo es siempre el contribuyente. El presente sujeto pasivo está integrado por tres elementos diferentes; a) Es el deudor principal; es decir que es el obligado

respecto del ente público a pagar en su propio nombre y a su propio cargo la obligación tributaria antes de su vencimiento; b) Es el elemento subjetivo del hecho generador por lo cual es el titular sobre la propiedad de su vehículo; y, tercera y última c) Es el sujeto del Impuesto, el deudor tributario y el realizador de la base imponible respecto del tipo de vehículo que tenga, es decir referente a su renta y patrimonio se evidencia su capacidad económica; por lo mencionado se podrá configurar que el contribuyente es el sujeto pasivo de los impuestos a la propiedad del vehículo no solamente por los tres elementos antes mencionados, sino también por la mera existencia del hecho generador que permite la existencia de la norma y de la base imponible que se considera la base para el cálculo del impuesto y para reflejar la capacidad contributiva es decir el tipo de vehículo que tenga dentro del patrimonio. (Pérez, J., Pérez, M, 2015, pp. 118-119).

En razón de lo mencionado se puede entender que el sujeto pasivo como contribuyente es el responsable de cubrir una parte del presupuesto del Estado; en base al gravamen sobre su patrimonio individual. La correcta definición dentro de las normas de quien es el sujeto pasivo obligado a responder por el impuesto tendrá un impacto positivo tanto para el ciudadano como para el Estado tomando en cuenta la capacidad contributiva del sujeto para declarar de forma positiva por sus obligaciones.

Las normas que se mencionarán en el siguiente capítulo deberán describir quien es el sujeto pasivo de sus obligaciones y evidenciar que es el contribuyente considerado como propietario de un vehículo, titular de la obligación tributaria de los impuestos descritos en cada una de las normas.

3.2. Aplicación del elemento denominado hecho generador en los dos impuestos.

En las normas mencionadas se evidencia la existencia del impuesto a la propiedad de los vehículos, en las cuales debe estar expresamente establecido

el hecho generador que de acuerdo a cualquier norma legal debe existir ya que es un hecho de la realidad o la relación social que la norma prevé para reflejar la disposición o mandato para el cobro y recaudación del impuesto; por lo tanto es fundamental la presencia del mismo para que exista una norma que genere una obligación y a su vez la capacidad de pago del tributo, en resumen en tanto exista el hecho jurídico se produce el nacimiento de una obligación tributaria “lato sensu” esto quiere decir que cada vez que se realiza un hecho imponible surge una obligación tributaria; sin embargo la misma debe contar con todos los elementos de un hecho imponible; (Alvarado, M, 2005, pp. 168-175) por lo establecido quiere decir que una vez creada la norma que refleje la existencia de una obligación para el pago de los impuestos a la propiedad del vehículo existe la responsabilidad de responder a la deuda y en función a lo descrito previamente en el capítulo dedicado al hecho generador los dos impuestos reflejan la condición de subsistencia y producen una obligación tributaria.

II. La comparación de los elementos utilizados por las administraciones para la aplicación de los impuestos a la propiedad del vehículo.

3.3. El Impuesto a la propiedad del vehículo nacional.

Con el objetivo de identificar la imposición nacional del Impuesto a la Propiedad del Vehículo; se debe detallar lo siguiente el impuesto nacional se denomina: impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, que se encuentra dentro de la Ley de Reforma Tributaria desde el artículo uno (1) al artículo trece (13) a partir del mismo se deberán enfocar los elementos establecidos en el capítulo anterior como son el hecho generador y el sujeto pasivo para evidenciar si existe o no la doble imposición interna, de igual forma se detallará quien es el sujeto activo y principal recaudador de cada uno de los impuestos para evidenciar la diferencia sobre el destino del impuesto y su tarifa respecto de la base imponible para realizar el respectivo pago.

El hecho generador como se estableció durante los capítulos anteriores es

aquel que permite el nacimiento de la obligación tributaria que nace por una situación jurídica que debe ser respondida por parte del sujeto pasivo, en ese caso el hecho generador del presente impuesto se encuentra en el artículo uno (1) de la Ley de Reforma Tributaria que manifiesta de manera resumida que la obligación tributaria nace por el simple hecho de tener propiedad sobre un vehículo, la misma que debe ser cubierta anualmente y se aplica sobre vehículos motorizados destinados al transporte de personas o carga, sean de uso particular o público; por lo tanto se evidencia la situación jurídica que es la propiedad del vehículo.

“Art. 1.- Objeto del impuesto. - Establécese el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público”

Los sujetos del impuesto nacional se encuentran dentro de la referida Ley de Reforma Tributaria en su artículo tres (3) donde se encuentra de manera expresa que el sujeto pasivo es el contribuyente propietario del vehículo, es decir aquella persona natural o jurídica que dentro de los registros de datos del vehículo conste como dueño del vehículo:

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

Igualmente se debe configurar que el sujeto activo del impuesto nacional es el Servicio Nacional de Rentas Internas, quien es el recaudador principal del presente impuesto de acuerdo con lo que manifiesta el artículo dos (2) de la Ley de Reforma Tributaria:

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

3.4. El impuesto a la propiedad de los vehículos seccional.

El impuesto de beneficio municipal también denominado como Impuesto a los Vehículos se encuentran detallado desde el artículo 538 al artículo 543 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) considerando la existencia de los siguientes elementos:

El primer elemento y el que permite la formación del Impuesto es el hecho generador, el cual describe al tributo como impuesto directo, ya que grava la propiedad de todo vehículo, pero se realiza en función del cantón o distrito en el cual el vehículo se encuentra registrado, por lo cual el hecho generador constituye que se grave la propiedad del vehículo y de manera inmediata se origine la obligación tributaria. En la ley no se realiza ninguna distinción que permita identificar la clase de vehículo, el tipo de propietario, el servicio que preste o cualquier condición e la que se encuentre. (Montaño, C; Mogrovejo, J; 2014, p. 183), la norma describe la existencia del impuesto de beneficio municipal en el artículo 538 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

“Art. 538.- Forma de Pago. - Todo propietario de todo vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este código.

Comenzando un año se deberá pagar el impuesto correspondiente al mismo, aun cuando la propiedad del vehículo hubiere pasado a otro dueño, quién será responsable si el anterior no lo hubiere pagado. Previa inscripción del nuevo propietario en la jefatura de tránsito correspondiente además se deberá exigir el pago de este impuesto. Se considera sujeto pasivo a todo contribuyente, persona natural o jurídica que mantengan la propiedad de un vehículo y el mismo se encuentre registrado en el Municipio de cualquier cantón. (Montaño, C; Mogrovejo, J; 2014, p. 183). De igual forma en función a lo establecido por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) el sujeto pasivo es aquel que tiene el título de propietario sobre el

vehículo; es decir la persona que consta en la base de datos como dueño del bien mueble dentro del artículo 538 en el cual se establece el nacimiento de la obligación de pago del impuesto se evidencia de igual manera que el contribuyente obligado a pagar es “todo propietario de un vehículo”.

“Art. 538.- Forma de Pago. - Todo propietario de todo vehículo deberá satisfacer el impuesto anual que se establece en este Código...”

Respecto a lo mencionado sobre el nacimiento de la obligación y el sujeto pasivo en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) se debe establecer el sujeto activo del impuesto, quien es el Municipio, Distrito Metropolitano o cualquier municipio que ejercerá un gravamen sobre la propiedad de los vehículos.

3.5. La doble imposición efectuada por parte de las administraciones: nacional y seccional.

En referencia a lo mencionado en los capítulos anteriores se procederá a establecer cuáles de los elementos coinciden en las dos normas y porque se evidencia la doble imposición. Cuando se habla de doble imposición se refiere a aludir a supuestos en los cuales un mismo contribuyente es gravado atendiendo a un mismo hecho imponible, por dos o más impuestos similares o a su vez idénticos, ex accionados por dos o más entes públicos autorizados a ser recaudadores por el mismo Estado en el mismo periodo de tiempo. (Montaño, C, 2006, p. 135). De igual forma la doble imposición interna puede violar los principios de eficiencia, suficiencia recaudatoria y capacidad contributiva por lo mencionado y también porque existen ausencias en el señalamiento constitucional sobre los límites precisos de los campos de acción tributaria de cada uno de los entes públicos que cuentan con potestad tributaria; en este caso, existen dos elementos exactamente iguales que configuran la doble imposición como es el hecho generador y el sujeto pasivo por las siguientes razones:

1. El sujeto pasivo en las dos normas es el propietario del vehículo; es decir el titular de la propiedad y a su vez el que se encuentra dentro de la base de datos como dueño del bien mueble.
2. El hecho generador en las dos normas configura la misma obligación tributaria que es: gravar la propiedad del vehículo y/o el simple hecho de tener la propiedad de un vehículo.

Por lo descrito anteriormente se concluye lo siguiente: que los siguientes impuestos como son: el Impuesto Anual sobre la Propiedad de los Vehículos Motorizados descrito en la Ley de Reforma Tributaria y el Impuesto a los Vehículos descrito en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) producen una doble imposición ya que los elementos antes mencionados como son el sujeto pasivo y el hecho generador generan un mismo concepto gravado el cual lo satisface una misma persona. (Suing, J, 2009, p. 147).

Existe una sola diferencia que contribuye la distinción entre el impuesto nacional y el impuesto de beneficio municipal, el primero mantiene una tarifa sobre la base imponible antes mencionada respecto de la siguiente tabla:

Tabla 1.

NOMBRE

Base Imponible		Tarifa		
Desde US\$	Hasta US \$	Fracción básica	US \$	Porcentaje (%)
0	4.000	0		0.5
4.001	8.000	20		1.0
8.000	12.001	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

Mientras que el impuesto de beneficio municipal establece una base imponible por medio de una tarifa de determinación que aplica el Municipio de acuerdo a ordenanzas municipales creadas, la siguiente tabla demuestra las tarifas utilizadas respecto de cada vehículo.

Tabla 2.

NOMBRE

Base Imponible		Tarifa
Desde US\$	Hasta US \$	US \$
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

Por lo tanto y para concluir, si existe doble imposición por el hecho de que el impuesto a los vehículos de carácter nacional, administrado por el Servicio Nacional que grava la propiedad de los vehículos motorizados comparte su hecho generador con el impuesto de beneficio municipal denominado Impuesto a los Vehículos, en los cuales se evidencia que la obligación nace en razón de la titularidad o dominio de la propiedad de los vehículos motorizados. Otra manera de evidenciar la doble imposición es que los dos tienen la misma denominación (impuesto a los vehículos) y los debe cubrir el mismo sujeto pasivo; es decir, el propietario del vehículo; sin embargo no siempre existió este problema de tributación, entre los años 2001 y 2004 solo existía el Impuesto a los Vehículos Motorizados, es decir el impuesto nacional, en el momento de implementación de la potestad tributaria para que los

municipios recauden sus impuestos; como es el Impuesto a la Propiedad del vehículo; que previamente prefería ser cubierto por entidades más fuertes no le permitieron en ese momento tener potestad de cobro a los municipios quienes tenían el presupuesto y la necesidad de cobrar el presente impuesto.

Por lo mencionado, se considera que existe un desequilibrio en el sistema tributario del Estado de acuerdo a lo demostrado y que resulta que coexisten dos impuestos de la misma naturaleza en razón de la existencia del hecho generador, sujetos pasivos y periodo de causación, con distintos sujetos activos como son el Estado central junto con el Servicio de Rentas Internas y el municipio o distrito metropolitano, de igual forma coexisten cuantificaciones, exenciones, deducciones y trámites administrativos, que de acuerdo al derecho del contribuyente existe una desproporción en términos económicos por la vigencia de dos cargas impositivas que gravan sobre el mismo bien mueble.

El objetivo final del Estado debe ser crear una racionalización sistemática impositiva que debe primar en el país, que logre la conciliación y armonización de tributos locales y nacionales, en específico el Impuesto a la Propiedad del Vehículo, de igual forma se evidencia que el contribuyente en un solo acto recaudatorio cumple con diversas cargas económicas como tasas y multas de tránsito por incumplimiento. (Montaño, C; Mogrovejo, J; 2014, p. 188).

Por lo mencionado y evidenciando la existencia de la doble imposición, se podrán establecer los siguientes ejemplos:

3.6. Ejemplos de aplicación de impuesto nacional e impuesto seccional a la propiedad de los vehículos.

1. Jorge Francisco Ubidia es propietario de un vehículo con las siguientes características:

- Marca: Great Wall
- Modelo: Haval M4 A.C.1.5 5P 4X2 TM
- Año de modelo: 2020
- País: ECUADOR
- Año de pago: 2020

Por lo tanto, en consideración a lo mencionado sobre los dos impuestos a la propiedad del vehículo y de acuerdo al fundamento legal sobre los elementos que de conformidad con las normas deben contener para probar su existencia y cobro, analizamos lo siguiente referente al Impuesto anual sobre la propiedad de vehículos motorizados respecto de la Ley de Reforma Tributaria, es decir el impuesto de beneficio nacional:

El sujeto activo: El beneficiado según el artículo 2 de la Ley de Reforma Tributaria es el Estado Ecuatoriano a través del Servicio Nacional de Rentas Internas "SRI";

El sujeto pasivo: Es Jorge Francisco Ubidia como lo prueba el anexo número uno (1) adjunto denominado matricula vehicular, quien es la persona que consta como Propietaria del vehículo en la base de datos del Servicio Nacional de Rentas Internas;

Base Imponible: En este caso es el avalúo del vehículo, que de acuerdo con el artículo 4 de la mencionada Ley de Reforma Tributaria el vehículo tiene un avalúo del año 2020 de: **USD \$16790 (DIECISEIS MIL SETECIENTOS NOVENTA DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)** de igual forma se podrá establecer lo manifestado en el anexo número uno (1) denominado matricula vehicular; y,

Tarifa: Por lo tanto, el valor a cancelar por el Impuesto a la Propiedad del vehículo en consideración al año 2020 en el Servicio Nacional de Rentas Internas "SRI" es de: **USD \$291,60 (DOSCIENOS NOVENTA Y UNO**

DÓLARES CON SESENTA CENTAVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) como lo prueba el anexo dos (2) denominado pago del impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos.

En lo que respecta al Impuesto a los Vehículos que se encuentra dentro del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, es decir el Impuesto de beneficio municipal, se determina lo siguiente:

El sujeto activo: El beneficiado según el artículo 542 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización el lugar de pago del impuesto es en el cantón donde se encuentre registrado el vehículo, en este caso en el cantón Quito a través del Municipio Metropolitano de Quito;

El sujeto pasivo: Es Jorge Francisco Ubidia, quién es la persona que consta como Propietaria del vehículo en la base de datos del Servicio Nacional de Rentas Internas;

Base Imponible: En este caso la base imponible es el avalúo del vehículo, que de acuerdo con el artículo 539 del mencionado Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en este caso el vehículo tiene un avalúo del año 2020 de: **USD \$16790 (DIECISEIS MIL SETECIENTOS NOVENTA DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA);** y,

Tarifa: Por lo tanto, el valor a cancelar por el Impuesto a los vehículos en consideración al año 2020 en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es de: **USD \$25,00 (VEINTICINCO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA)** de acuerdo al anexo número tres (3) del presente documento denominado pago del impuesto sobre los vehículos;

Lo mencionado se puede utilizar como un ejemplo de un vehículo nuevo, que no mantiene ninguna depreciación y utilizan el valor de compra para analizar el

avalúo, sin embargo, se debe realizar un ejemplo respecto de los impuestos pagados a los vehículos de años anteriores, como es el siguiente:

2. Oscar Roberto Chiriboga Urquizo es propietario de un vehículo con las siguientes características:

- Marca: Nissan
- Modelo: TIIDA AIRBAG ABS AC 1.6 4P 4X2 TM
- Año de modelo: 2015
- País: MEXICO
- Año de pago: 2018

En el ejemplo del vehículo nuevo antes establecido, se detallan los dos impuestos tanto el nacional como el municipal, en el presente ejemplo se determinarán los dos impuestos para evidenciar la doble imposición, el primero de ellos es el nacional el cual describe:

El sujeto activo: El beneficiado según el artículo 2 de la Ley de Reforma Tributaria es el Estado Ecuatoriano a través del Servicio Nacional de Rentas Internas "SRI";

El sujeto pasivo: es Oscar Roberto Chiriboga Urquizo como lo prueba el anexo adjunto número cuatro (4) denominado Matricula Vehicular, quien es la persona que consta como Propietaria del vehículo en la base de datos del Servicio Nacional de Rentas Internas;

Base Imponible: Es el avalúo del vehículo, que de acuerdo con el artículo 4 de la mencionada Ley de Reforma Tributaria, el vehículo tiene un avalúo en el año 2018 de: **USD \$7982.4 (SIETE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS DÓLARES CON CUATRO CENTAVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)**; y,

Tarifa: Por lo tanto, el valor a cancelar por el Impuesto a la Propiedad del vehículo en consideración al año 2018 en el Servicio Nacional de Rentas Internas "SRI" es de: **USD \$59.82 (CINCUENTA Y NUEVE DÓLARES CON OCHENTA Y DOS CENTAVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)**, como lo prueba el anexo cinco (5) denominado pago fisco dentro del comprobante de pago del Banco del Pacífico.

En lo que respecta al Impuesto a los Vehículos que se encuentra dentro del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, es decir el Impuesto de beneficio municipal, se determina lo siguiente:

El sujeto activo: El beneficiado según el artículo 542 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización el lugar de pago del impuesto es en el cantón donde se encuentre registrado el vehículo, en este caso en el cantón Quito a través del Municipio Metropolitano de Quito;

El sujeto pasivo: Es Oscar Roberto Chiriboga Urquiza quien es la persona que consta como Propietaria del vehículo en la base de datos del Servicio Nacional de Rentas Internas;

Base Imponible: Es el avalúo del vehículo, que de acuerdo con el artículo 539 del mencionado Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en este caso el vehículo tiene un avalúo de: **USD \$7982.4 (SIETE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS DÓLARES CON CUATRO CENTAVOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)**; y,

Tarifa: Por lo tanto, el valor a cancelar por el Impuesto a los vehículos en consideración al año 2018 en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es de: **USD \$10,00 (DIEZ DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA)** de acuerdo al anexo número seis (6) denominado pago del impuesto sobre los vehículos.

Por lo descrito se evidencia en la teoría y en la práctica la doble imposición y el doble pago que realizan dos contribuyentes, quienes representan un mínimo porcentaje de contribuyentes afectados por los dos cobros que realizan cada una de las administraciones.

Por lo mencionado en la teoría y en la práctica se podrá evidenciar la vulneración de los siguientes principios:

3.7. Vulneración de los principios de Eficiencia, suficiencia recaudatoria y capacidad contributiva.

Una vez evidenciada de la manera más expresa la doble imposición, se establecen las dudas sobre las acciones inconstitucionales que tiene el poder fiscal para la recaudación de impuestos y en base a ello se consideran vulnerados los siguientes principios tributarios: 1) El principio de eficiencia se vulnera ya que el Estado como recaudador y redistribuidor de los impuestos está en la obligación de recabar la información suficiente que permita que los mecanismos de recaudación fiscal sean útiles para las partes como son: 1) el administrador del impuesto; y 2) el obligado a cubrir dicha obligación; por tal razón, el Estado debe motivar la existencia de los impuestos, justificar el recaudo los mismos y responder frente a la comunidad el gasto público que cubre la creación de dichos impuestos a partir de ello el contribuyente debe tener claras las normas para responder a las mismas; en este caso, no se reconoce la necesidad de la sociedad en la creación del impuesto y tampoco se estudia la aplicación de los impuestos a la propiedad del vehículo para con los sujetos pasivos en el cobro de los mismos ya que no se proporcionó de manera eficiente la información sobre los dos impuestos. Respecto de la doble imposición se concluye que pierde el contribuyente al momento de incumplir el pago o no realizarlo ya que cualquiera de los dos sujetos activos con potestad tributaria puede imputarle multas y/o intereses por incumplimiento; 2) El principio de suficiencia recaudatoria se encuentra vulnerado en razón de que el Estado actúa arbitrariamente en razón de que no maneja sus

necesidades correctamente con las políticas fiscales respectivas de acuerdo al curso de recaudación de dichos impuestos; por tal motivo, encuentra un desequilibrio económico que afecta el patrimonio del contribuyente generando un beneficio estatal propio sin la motivación correspondiente de cuáles son los gastos públicos que cubre la existencia de dos impuestos que gravan un mismo vehículo ya que antes de generar la obligación se debió realizar un presupuesto y un estudio sobre la capacidad económica y capacidad de cumplimiento de pago de cada uno de los contribuyentes, de esta manera los recursos económicos tendrán diferentes beneficiarios perjudicando la economía individual; y, 3) Vulnera específicamente al principio de capacidad contributiva considerando que la funcionalidad principal de acuerdo a lo que establece Cesar Montaña Galarza es mermar o impedir la discrecionalidad del legislador evaluando la capacidad contributiva respecto de la situación económica de cada uno de los contribuyentes a través de sus ingresos, actividades y patrimonio, en este caso se grava dos veces el mismo bien mueble afectando directamente al patrimonio del contribuyente ya que respecto de este se realiza un presupuesto de pago para cumplir con una obligación; sin embargo, con una doble imposición se quebranta la capacidad contributiva individual generando un inobservancia por parte del contribuyente al no cumplir con sus obligaciones considerando que las mismas extra limitan su capacidad de pago y en el caso de que se quisiera cubrir la misma no puede ser excesiva ya que afecta la economía, desequilibra la renta de los contribuyentes y recibe negación por parte de ellos para un pronto cumplimiento de la obligación.

4. CONCLUSIONES

En base a todo lo descrito, mencionado y analizado, se concluye lo siguiente para evidenciar la existencia de la doble imposición:

Los dos impuestos tanto el nacional como el de beneficio municipal coinciden en los siguientes elementos: sujeto pasivo y hecho generador, la base imponible y el sujeto activo se mencionan para contribuir con la existencia de los impuestos y evidenciar la relación jurídica-tributaria entre las diferentes instituciones públicas y el contribuyente;

La única diferencia de los elementos respecto de los impuestos a la propiedad del vehículo son el sujeto activo que en el Impuesto Nacional el recaudador es el Servicio de Rentas Internas y en el Impuesto de beneficio municipal son los municipios;

La base imponible se refleja en la norma como un elemento similar; en razón de que el gravamen se aplica según la información del avalúo del vehículo reflejada en las bases de datos del Servicio Nacional de Rentas Internas; sin embargo, las dos autoridades utilizan una tarifa distinta en el cálculo económico y para el pago de los dos impuestos;

Se prueba la doble tributación interna ya que por lo descrito en la doctrina por el Dr. José Suing y Dr. Cesar Montaña no se necesita que todos los elementos sean exactamente iguales, sino que basta que uno o dos elementos sean coincidentes para que se produzca la doble imposición respecto de los presentes impuestos interna.

La doble tributación interna es un problema fiscal que afecta la economía privada y vulnera principios tributarios como el de eficiencia, suficiencia recaudatoria y capacidad contributiva.

REFERENCIAS.

- Alban, S (2014) Monografía: *“Análisis comparativo entre el Impuesto Nacional a los Vehículos Motorizados y el Impuesto Municipal sobre los Vehículos en el cantón Quito, en cuanto a la existencia de doble imposición interna”* Quito, Universidad Andina Simón Bolívar;
- Alvarado, M (2005) *“Manual de Derecho Tributario”*; México, Editorial Porrúa;
- Arias, E (2009) Tesis: *“Moralidad Pública y Tributación en el Ecuador”* Quito, Universidad Andina Simón Bolívar;
- Asorey y otros (2003) *“Tratado de Tributación (Tomo 1) Derecho Tributario (Tomo 1)”*, Buenos Aires, Editorial ASTREA de Alfredo y Ricardo Depalma;
- Bujanda, S. *“Estado de Derecho y Hacienda Pública”* Madrid, Universidad de Madrid;
- Calderón, C (1995) *“La doble imposición internacional y los métodos para su eliminación”*, Madrid, McGraw-Hill;
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD (2010) Registro oficial 303 del 19 de octubre de 2010;
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008 y Registro Oficial 490, Suplemento, de 13 de julio de 2011;
- Jarach, D (1947) *“El hecho imponible: Teoría General de Derecho Tributario Sustantivo”*; Buenos Aires, Edit. De la Revista de Jurisprudencia;
- Ley de Reforma Tributaria (2001) Registro Oficial Suplemento 325 del 14 de mayo del 2001;
- Ley orgánica reformatoria a la ley de Régimen Orgánica de Régimen Municipal (2004). Registro Oficial Suplemento No. 429 del 27 de septiembre de 2004;
- Mogrovejo, J y Montaña, C (2014) *“Derecho Tributario Municipal Ecuatoriano: Fundamentos y Práctica”*; Quito; Universidad Andina Simón Bolívar;

- Montaño, C (2006) *“Manual de Derecho Tributario Internacional”*; Quito; Corporación Editora Nacional;
- Normas Declaración Y Pago De Impuesto a Propiedad de Vehículos (2005) Registro Oficial No. 174 del 27 de diciembre de 2005;
- Ordoñez, P (2012) Tesis: *“Efecto del principio de no Confiscatoriedad en el Régimen Tributario Ecuatoriano”*; Quito, Universidad Andina Simón Bolívar;
- Pacheco, J (2010) Tesis: *“Los Principios Constitucionales en el Derecho Tributario Ecuatoriano”*; Cuenca, Universidad de Cuenca;
- Patiño, R (2013) *“Sistema tributario ecuatoriano: principios del derecho tributario y régimen tributario administrativo”*; Cuenca-Universidad del Azuay;
- Pazmiño, M (2003) Tesis: *“Relación Jurídica Tributaria”* Quito, Universidad Andina Simón Bolívar;
- Pérez, J., Pérez, M (2015) *“Fundamentos de Derecho Tributario”*, Madrid, Dykinson, Cuarta edición;
- Querallt, J., Lozano, C., Casado, G., Tejerizo, J (2001) *“Curso de derecho financiero y tributario”*, Madrid, Tecno;
- Suing, José (2009) *“Derecho Municipal y Legislación Ambiental”*, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Loja – Ecuador;
- Terán, J (2014) *“Principios Constitucionales y Jurídicos de la Tributación”*; Quito-Ecuador; editorial: Ing. Roberto Cevallos Añasco;
- Velásquez, S (2017) Artículo: *“Principios de la Tributación, Equidad e Igualdad”*, Centro Interamericano de Administraciones Tributarias. Ciudad de Panamá.

ANEXOS

(ANEXO 1): MATRICULA DEL VEHICULO DEL SEÑOR: JORGE FRANCISO UBIDIA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO UBIDIA PARKER JORGE FRANCISCO MIGUEL VICENTE			0552566		
C.I. / PASAPORTE / RUC 1704405875		PROVINCIA PICHINCHA		CANTÓN QUITO	
DOMICILIO DIAZ DE LA MADRID 0E5-21 Y GASPAR DE CARVAJAL				TELÉFONO 022502778	
CLASE DE TRANSPORTE PARTICULAR		TIPO DE TRANSPORTE(MODALIDAD)		AMBITO DE OPERACIÓN	
OPERADOR DE TRANSPORTE				DISCO	
AVALÚO 16790		VALOR MATRICULA 36.00		FECHA COMPRA	
FIRMA RESPONSABLE 		DIGITADOR RSANCHEZ		FECHA EMISIÓN 14-FEB-2020	
		LUGAR EMISIÓN GAD QUITO - BICENTENARIO NUEVOS		FECHA CADUCA 12-FEB-2025	

IMP 13AA 07-12 Rev

		AMT		REPÚBLICA DEL ECUADOR MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO			
4442842							
PLACA ACTUAL PDO1979		PLACA ANTERIOR PDO1979		AÑO 2020			
NÚMERO VIN (CHASIS) 3L4ED2A39L007229		NÚMERO MOTOR GW4G151921009046		RAMV / CPN CIA2000163			
MARCA GREAT WALL		MODELO HAVAI M4 AC 1.5 5P 4X2 TM		CILINDRAJE 1497		AÑO MODELO 2020	
CLASE DE VEHICULO VEHICULO UTILITARIO		TIPO DE VEHICULO JEEP		PASAJEROS 5		TONELADAS 0.404	
PAIS DE ORIGEN ECUADOR		COMBUSTIBLE GAS		CARROCERIA MET		TIPO DE PESO LIVIANO	
COLOR 1 VINO		COLOR 2 VINO		ORTOPÉDICO —		REMARCADO NO	
OBSERVACIONES							

- ORIGINAL -

(ANEXO 2). - PAGO EN EL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS “SRI” DEL IMPUESTO ANUAL SOBRE LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS:

DETALLE PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA

x

Placa, RAMV o CPN actual PDO1979	Institución financiera BANCO DEL PACIFICO S.A.	Fecha pago 2020-02-10 11:42
Placa, RAMV o CPN de pago CIA2000163	Tipo deuda PAGO DEL VALOR DE LA MATRÍCULA	Comprobante 2810022020221891220

Detalle de pagos - 4 registros

Rubro	Componente	Año	Valor
IMPUESTO A LA PROPIEDAD	Impuesto	2020	\$291.60

(ANEXO 3). – PAGO EN EL MUNICIPIO METROPOLITANO DE QUITO DEL IMPUESTO A LOS VEHICULOS:



COMPROBANTE DE PAGO
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
RUC: 1760003410001

BANCO PACIFICO
MOVILIDAD



<p>Título de Crédito / Orden para Pago : 00024129374</p> <p>Año de Tributación : 2020</p> <p>Identificación : 17*****75</p> <p>Contribuyente : 4784278/CIA2000163</p> <p>UBICACIÓN</p> <p>Clave Catastral : 0000000000</p> <p>Dirección : Placa :</p> <p>INFORMACIÓN HAVAL M4 AC 1.5 SP 4X2 TMGREAT WALL2020UBIDIA PARKER JORGE FRANCISCO MIGUEL VICENTE / CIA2000163 / GW4G151921009046</p> <p>Transacción : 27517633 Cajero : bpacifico</p>	<p>Fecha Emisión : 2020-02-08</p> <p>Fecha Pago : 2020-02-10</p> <p>Número de Vehículo : 4784278</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CONCEPTO</th> <th>TOTALES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IMPUESTO SOBRE LOS VEHICULOS</td> <td style="text-align: right;">25,00</td> </tr> <tr> <td>Subtotal :</td> <td style="text-align: right;">25,00</td> </tr> <tr> <td>Descuento</td> <td style="text-align: right;">-0,00</td> </tr> <tr> <td>Total Cancelado :</td> <td style="text-align: right;">25,00</td> </tr> </tbody> </table>	CONCEPTO	TOTALES	IMPUESTO SOBRE LOS VEHICULOS	25,00	Subtotal :	25,00	Descuento	-0,00	Total Cancelado :	25,00
CONCEPTO	TOTALES										
IMPUESTO SOBRE LOS VEHICULOS	25,00										
Subtotal :	25,00										
Descuento	-0,00										
Total Cancelado :	25,00										

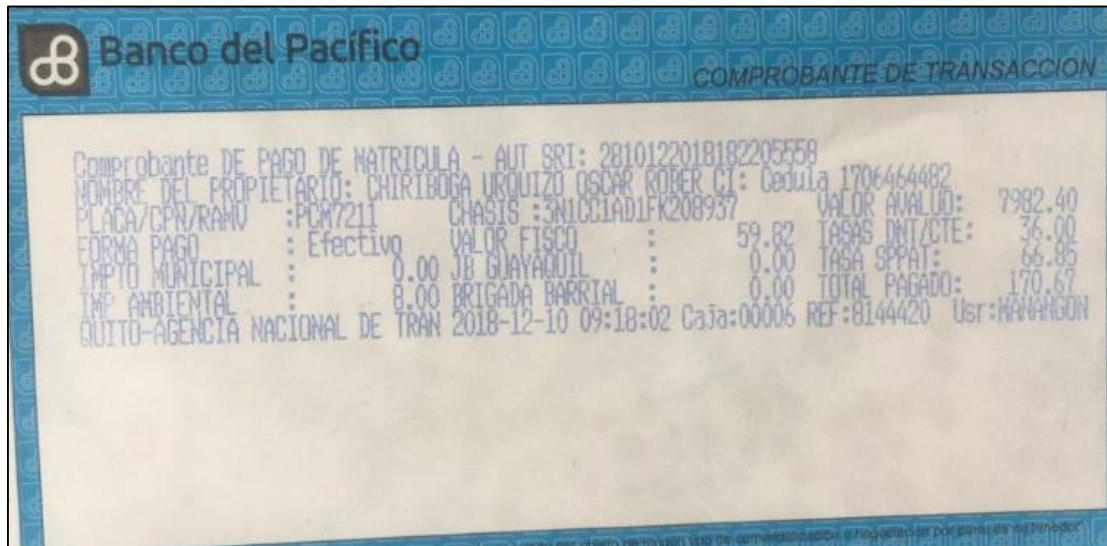
Para cualquier reclamo o trámite similar, es necesario se adjunte el comprobante o confirmación de pago, emitido por las Instituciones Financieras

Fecha de impresión : viernes, 21 de febrero del 2020

(ANEXO 4): MATRICULA DEL VEHICULO DEL SEÑOR: OSCAR ROBERTO CHIRIBOGA URQUIZO.

 REPÚBLICA DEL ECUADOR AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO				NOMBRE DEL PROPIETARIO CHIRIBOGA URQUIZO OSCAR ROBERTO 0342751		
PLACA ACTUAL PCM7211	PLACA ANTERIOR FACTURA	AÑO 2018		C.I. / PASAPORTE / RUC 170646482	PROVINCIA PICHINCHA	CANTÓN QUITO
NÚMERO VIN (CHASIS) 3N1CC1AD1FK208937	NÚMERO MOTOR HR16824618H	RAMV / CPN T01517690		DOMICILIO JOSE PEÑAHERRERA 51-66 Y ANTONIO ROMA		TÉLEFONO 022467182
MARCA NISSAN	MODELO TIDA AIRBAG ABS AC 1.6 4P 4X2 TM	CILINDRAJE 1600	AÑO MODELO 2015	CLASE DE TRANSPORTE PARTICULAR	TIPO DE TRANSPORTE(MODALIDAD)	ÁMBITO DE OPERACIÓN
CLASE DE VEHICULO AUTOMOVIL	TIPO DE VEHICULO SEDAN	PASAJEROS 5	TONELADAS 75	OPERADOR DE TRANSPORTE		DISCO
PAIS DE ORIGEN MEXICO	COMBUSTIBLE GAS	CARROCERIA MET	TIPO DE PESO LIVIANO (<= 3.5 T)	AVALUO 7882.4	VALOR MATRICULA 36.00	FECHA COMPRA
COLOR 1 PLOMO	COLOR 2 PLOMO	ORTOPÉDICO	REMARCADO NO	FIRMA RESPONSABLE	DIGITADOR MILUÑOZ	FECHA EMISIÓN 10-DIC-2018
OBSERVACIONES				LUGAR EMISIÓN GAD QUITO - FLORIDA	FECHA CADUCA 09-DIC-2023	

(ANEXO 5): PAGO EN EL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS “SRI” DEL IMPUESTO ANUAL SOBRE LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DENOMINADO VALOR FISCO, COMPROBANTE BANCO DEL PACÍFICO



Banco del Pacífico **COMPROBANTE DE TRANSACCION**

Comprobante DE PAGO DE MATRICULA - AUT SRI: 2810122018182205558

NOMBRE DEL PROPIETARIO: CHIRIBOGA URQUIZO OSCAR ROBER CI: Cedula 170646482

PLACA/CPN/RANV : PCM7211 CHASIS : 3N1CC1AD1FK208937 VALOR AVALUO: 7982.40

EDRVA PAGO : Efectivo VALOR FISCO : 59.82 TASAS DNT/CTE: 36.00

IMP TO MUNICIPAL : 0.00 JB GUAYAOUIL : 0.00 TASA SPPAT: 66.85

IMP AMBIENTAL : 8.00 BRIGADA BARRIAL : 0.00 TOTAL PAGADO: 170.67

QUITO-AGENCIA NACIONAL DE TRAN 2018-12-10 09:18:02 Caja:00006 REF:8144420 Usr:MAWANGON

(ANEXO 6). - COMPROBANTE DE PAGO EN EL MUNICIPIO METROPOLITANO DE QUITO DEL IMPUESTO A LOS VEHICULOS:

DIRECCION METROPOLITANA FINANCIERA
COMPROBANTE DE PAGO
 IMPUESTO SOBRE LOS VEH

Tipo De Crédito: 000016796734		Fecha Emisión: 09/12/2018
Año Tributación: 2018		Fecha Pago: 09/12/2018
Identificación: 00000000000000		
Contribuyente: FOM7211		

UBICACIÓN:		
Clave Catastral: 000000000000	Prodo/Parante	0001676073
CASE:	Lit. Casa	0000
Barrio:	Parroquia	
	Pisco:	

INFORMACION:	CONCEPTO:
IMPUESTO SOBRE LOS VEH	10.00

Descuento:	
Subtotal:	10.00
Total \$:	10.00

El presente comprobante es de carácter informativo y no debe utilizarse como comprobante de pago.

