



**Recaudación Tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados
en el Ecuador, 2015 -2019**

Shirley Estefanía González Suárez

Universidad Estatal Península de Santa Elena

Facultad Ciencias Administrativas

Carrera de Contabilidad y Auditoría

Unidad de Integración Curricular II

Tutor: Ing. Wilson Javier Toro Álava

Octubre 2020.





Resumen

El presente ensayo aborda la importancia del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados desde la perspectiva del Servicio de Rentas Internas y los contribuyentes sometidos al pago de este tributo, por medio de la recolección de información y un caso práctico con base a la Ley de Impuesto a los Vehículos Motorizados y su Reglamento, se plantea su correcta aplicación. Se presenta bases teóricas y conceptuales que contrasta la tesis planteada, seguido del respectivo análisis de contribución de este impuesto del 2015 al 2019. El tributo sometido a estudio es importante para el desarrollo económico, social y político del Ecuador y el conocimiento de excepciones, reducciones y rebajas especiales puede evitar pagos excesivos. Se consideró el Art. 20 del instructivo UIC.

Palabras clave: Impuesto, Vehículos, Tributación, Recaudación.

Firma Estudiante

González Suárez Shirley Estefanía

Firma Tutor

Ing. Wilson Javier Toro Álava

UP



Recaudación Tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados en el Ecuador, 2015 -2019

En los últimos años el sector transportista ha crecido considerablemente, estudios afirman que el transporte realizado por vía terrestre es uno de los principales ejes del comercio intrarregional, esto conlleva a una mayor recaudación tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM).

El Servicio de Rentas Internas (SRI) es el agente recaudador asignado por el Estado, existen diferentes impuestos, entre ellos se encuentra IPVM el cual se cancela anualmente en las instituciones financieras autorizadas.

Desde el año 2001, deben pagar este impuesto todos contribuyentes que tengan vehículos que son destinados al transporte terrestre de personas o carga, de uso particular o público, en la normativa vigente de este tributo se da a conocer las excepciones, reducciones y rebajas especiales para los diferentes tipos de contribuyentes.

A partir de lo anterior, la idea a defender es ¿en qué medida aporta la recaudación tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados a los ingresos obtenidos por el Servicio de Rentas Internas? Por lo tanto, el propósito del trabajo es realizar un análisis de la contribución de este impuesto por medio de la recolección de información desde páginas oficiales y establecer la importancia de la aplicación de excepciones y rebajas.

Para llevar a cabo el objetivo, el trabajo se ha estructurado en dos bloques. Primero, se hacen apreciaciones teóricas y conceptuales, se destacan los aportes de autores que señalan la importancia de la Recaudación Tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados, seguido el respectivo análisis de la contribución en el SRI (2015-2019) en el Ecuador y dos casos prácticos donde se considera la normativa vigente de este tributo. Finalmente, se destacan conclusiones y recomendaciones.



Teóricas referentes al tema de estudio

El IPVM tuvo un aumento en su recaudación, a su vez este tiene gran relevancia ya que aporta de manera significativa a todos los ingresos recaudados por el SRI.

Con base en lo que comenta Amador Zambrano *et. al.* (2017), se evidencia que el sector automotriz ecuatoriano ocupa un lugar importante en la recaudación de impuestos y en la generación de empleos, además permite el desarrollo de diversas actividades económicas de las personas y empresa, es una fuente de ingreso para el presupuesto general del estado y contribuye al desarrollo de la economía nacional (p. 2).

Canitrot *et. al.* (2013) mencionan que en la actualidad el transporte internacional es una de las más importantes actividades, que guarda una estrecha relación con el desarrollo de la economía de las naciones y del comercio entre estados, el transporte de mercancías por carretera constituye uno de los mecanismos para la consolidación del espacio económico subregional (p. 50).

En estudios realizados por Tamayo Criollo *et. al.* (2010) se evidenció que el Impuesto a los vehículos motorizados, está dentro de los impuestos de mayor volumen económico del estado (p. 62).

En la investigación realizada por Ordóñez Muñoz *et. al.* (2015) manifestó que realizar excepciones Impuesto a la Propiedad de Vehículos, los contribuyentes disminuyen el pago del mismo, esto ayuda a su rentabilidad como empresa, ya que el monto a pagar es un valor muy representativo para los transportistas (p. 150).

Yunianti *et. al.* (2019) afirmó lo siguiente:

Un aumento en el cumplimiento de los contribuyentes debe acompañar al creciente número de contribuyentes de vehículos motorizados. El alto nivel de cumplimiento de los contribuyentes, por supuesto, aumentará los ingresos estatales del sector fiscal y, por lo tanto, el gobierno puede cumplir bien su función. La realidad no es así. Todavía



hay muchos contribuyentes que optan por no obedecer haciendo actos de evasión, elusión y negligencia fiscal, lo que luego será muy perjudicial para el estado. (p. 2)

Las actividades desarrolladas por el sector transportista, ya sea de traslado de pasajeros o de carga han aumentado y esto contribuye a una mayor recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados, es por esto que es considerado un tributo de gran importancia para la entidad recaudadora, aunque también es conocido que no todos los contribuyentes cumplen con la obligación tributaria de pagar sus respectivos impuestos, pero es un porcentaje mínimo, además el SRI toma las debidas medidas para evitar la evasión, elusión y negligencia por parte de los contribuyentes.

Todos los contribuyentes relacionados a este impuesto deben pagar una cantidad significativa y el conocimiento acerca de las excepciones, reducciones y rebajas especiales fomentan la disminución del valor a pagar, el cual debe ser cancelado de manera anual por medio de instituciones financieras, en este tributo se encuentra incluido en la matrícula.

Definiciones, conceptos relacionados al tema de estudio.

Para Barros Vio (2013) los tributos son considerados una parte importante de un país democrático y legítimo, estos rubros recolectados por diferentes entidades públicas permiten al Estado cumplir con el presupuesto y posteriormente brindar a la ciudadanía servicios públicos de calidad que aseguren el bienestar y crecimiento económico de diversos sectores productivos, por medio de los ingresos obtenidos también se desarrollan proyectos y programas a nivel nacional que fomentan el desarrollo sostenible de sectores estratégicos (p. 38).

Según Becomo Escobar (2013) manifiesta que las entidades inherentes al Estado para la recaudación de tributos son los Municipios, Aduanas, entre otras entidades, estas instituciones son creadas con esta finalidad para posteriormente realizar el traspaso a la administración del país (p. 146)



La tributación es un pilar importante para la administración de un país, ya que por medio de los tributos recolectados se pueden financiar diversos programas y proyectos que están enfocados al beneficio de la ciudadanía, al realizar una planificación oportuna se puede proyectar el presupuesto necesario para cumplir con los mismos.

Los tributos tienen su clasificación, de acuerdo a estudios del Derecho Tributario, son los siguientes: impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Los impuestos son considerados una prestación, por lo general en dinero al Estado y otras instituciones de Derecho Público, y que son exigida tomando en cuenta su poder coactivo. “el impuesto es una prestación tributaria obligatoria, cuyo presupuesto de hecho no es una actividad del Estado referida al obligado y destinada a cubrir los gastos públicos” (Blacio Aguirre, 2011, p. 205).

Los impuestos se clasifican en dos, directos e indirectos.

Como manifiesta Andino Alarcón (2009) se define como impuestos directos a los que gravan sobre los ingresos y utilidades de los contribuyentes, que realizan sus actividades económicas de manera personal o prestan servicios a entidades que se encuentran bajo relación de dependencia (p. 109)

Méndez Rojas V, Méndez Rojas P y Pérez C (2015) indica que los impuestos indirectos son los que gravan de manera porcentual los pagos generados por gastos de bienes de capital, consumo o servicios (p. 5)

Para Ruoti Cosp (2006) las tasas son consideradas una prestación de dinero por parte del contribuyente, pero solo cuando recibe la realización de un servicio en específico por parte del ente recaudador. En caso de que el contribuyente no reciba el servicio, no se encuentra facultado a proceder con el pago al Estado, por esta razón se recalca que debe generarse una “contraprestación por parte del Estado” (p. 63).



Las contribuciones especiales “Son sumas de dinero que el Estado o ente recaudador, exige en razón de la ejecución de una obra pública, cuya realización o construcción debe proporcionar un beneficio económico en el patrimonio del contribuyente” (Jarach, 2003, p. 33)

Parámetros de aplicación del Impuesto a Vehículos Motorizados

El 14 de mayo del 2001 por medio de la Ley de Reforma Tributaria, se implementa el Impuesto a los Vehículos Motorizados, el cual es directo y va dirigido a los contribuyentes que son propietarios de vehículos de transporte terrestre de personas o de carga, ya sea particulares o públicos, en la normativa vigente de este tributo se da a conocer las excepciones, reducciones y rebajas especiales, tomando en cuenta el tipo de vehículos y su actividad económica. Además, la cancelación de este tributo es importante para seguir con el proceso de matriculación vehicular, otra entidad que interviene es la Agencia Nacional de Tránsito, la cual planifica, regula y controla la gestión del transporte terrestre en el territorio nacional.

Para el cálculo del IPVM se considera la base del avalúo del automotor, el SRI tiene una base de datos en su sistema, los cuales determinará la base imponible y la tarifa a cancelar.

Tabla 1

Base Imponible y Tarifa

| Base Imponible (avalúo - fracción básica) | | | Tarifa |
|---|-----------|--------------------------------|---------------------------------|
| Desde US\$ (Fracción básica) | Hasta USD | 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 |

Nota. La información presentada se obtuvo de la (Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados (2001, 14 de mayo), en el artículo 5 acerca de la tarifa.

Con la finalidad de fomentar el cumplimiento de las obligaciones por parte de los contribuyentes sometidos a este tributo, por medio de un Decreto Ejecutivo No. 2085 publicado en el Registro Oficial 460 emitido el 23 de noviembre del 2001 se estableció el Reglamento del Impuesto Anual a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (RIAPVM), el cual contiene la información general para la aplicación de este impuesto. Para el 16 de febrero del 2017 se emitió una nueva Resolución NAC-DGERCGC17-00000110 publicada en el R.O. 946, en la Ley del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (LIPVM) da a conocer acerca de las excepciones, rebajas del impuesto y rebajas especiales.

De conformidad a lo establecido en RIAPVM en su Artículo 10 manifiesta que el pago de este tributo comprende del 10 de enero hasta el último día hábil de cada mes.

Para el pago de este impuesto, según la Ley de Reforma Tributaria existen aspectos a considerar para el cálculo Impuesto anual a la propiedad de vehículos motorizados y son las siguientes:

Tabla 2

Consideraciones para el cálculo del Impuesto



| Aspecto | Aplicación |
|--------------------------|--|
| | Los de propiedad de entidades y organismos del sector público |
| | Los que están temporalmente en el país, por turismo o tránsito aduanero |
| Excepciones del impuesto | (No más de tres meses) Los de servicio público de propiedad de choferes profesionales Los de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer -SOLCA- y Junta de Beneficencia de Guayaquil. |
| Rebajas del impuesto | Los de servicio público, de transporte de personas o carga (80%) Los de una tonelada o más, que son utilizados para actividades productivas o comercio (80%) |
| Rebajas especiales | Las personas de tercera edad y discapacitados |

Nota. La información presentada se obtuvo del Reglamento del Impuesto a los Vehículos Motorizados (2001, 23 de noviembre) las excepciones (Art. 7), rebajas del impuesto, (Art. 8), rebajas especiales (Art. 9)

Recaudación Tributaria en el Ecuador 2015-2019

En la base de datos del SRI se encuentra información acerca de los diversos impuestos recolectados, este trabajo tiene como enfoque el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados en el Ecuador.

A continuación, se presenta la recaudación tributaria de este impuesto en el Ecuador desde el periodo 2015 al 2019.

Tabla 3

Recaudación Tributaria 2015- 2019

Impuesto a Vehículos Motorizados (Millones)

| Recaudación | Total País |
|-------------|------------|
| 2015 | 201 |
| 2016 | 194 |
| 2017 | 170 |
| 2018 | 214 |
| 2019 | 201 |

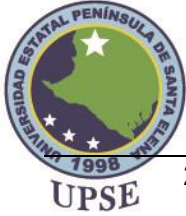
Nota. La información es obtenida del reporte de recaudación de impuestos del Servicio de Rentas Internas

Se puede evidenciar que existe un crecimiento en la recaudación de este impuesto, a diferencia del año 2017, fueron ocasionados por el terremoto que se dio el 16 de abril del 2016 y que afectó de gran manera al país, además de las reformas tributarias para el período 2016 y 2017 que se realizaron para contribuir con las ciudades afectadas, entre ellas la subida del IVA de 12% al 14%. En el 2018 podemos ver como los ingresos de este impuesto aumentan nuevamente, pero decae en el 2019, debido a la crisis política y económica que desarrolló un paro nacional que se mantuvo desde el 4 hasta el 13 de octubre.

Tabla 4

Contribución de recaudación a los ingresos recolectados por el Servicio de Rentas Internas

| Recaudación | Total Impuestos Vehículos Motorizados (Millones) | Total Impuestos Recaudados SRI (Millones) | Porcentaje de Contribución |
|-------------|--|---|----------------------------|
| 2015 | 201 | 11,743 | 1.72% |



| | | | |
|------|-----|--------|-------|
| 2016 | 194 | 11,135 | 1.75% |
| 2017 | 170 | 13,679 | 1.24% |
| 2018 | 214 | 15,145 | 1.42% |
| 2019 | 201 | 14,268 | 1.41% |

Nota. La contribución del Impuesto a Vehículos Motorizados ha ido en crecimiento a excepción de los años 2017 y 2019, los valores están expresados en millones de dólares.

Se puede evidenciar el comportamiento tributario del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados respecto a todos los impuestos recolectados por el Servicio de Rentas Internas durante los últimos cinco años, ha sufrido múltiples variaciones por las razones antes expuestas, pero se recalca que su contribución es significativa y que contribuye a los ingresos del país.

Se estableció dos casos prácticos proyectado al año 2020, los componentes en el pago de la matrícula son Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados, Impuesto al Rodaje, Tasa del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y Tasa de la ANT. Cabe recalcar que el primer caso es de un vehículo particular y el otro es de alquiler por lo que puede acceder a reducciones por ser transporte público.

El Sr. Cujilema tiene un vehículo de uso particular, desea conocer los diferentes impuestos y tasas que debe cancelar en el año 2020 para cumplir con el proceso de matriculación vehicular.

Tabla 5

CASO 1 Datos de vehículo particular

| Detalle Vehículo | | | |
|-------------------------|--------|------------|-------------|
| Placa | YREXXX | CAMV o CPN | BXXXXXXXXXX |



| | | | |
|-----------------------------|----------------|----------------------------|------------------------------------|
| Marca | CHEVROLET | Modelo | D-MAX CRDI 3.0 CD 4*2 TM DIESEL |
| País | ECUADOR | Año | 2018 |
| Cilindraje | 2999 | | |
| Clase | CAMIONETA | Servicio | PARTICULAR |
| Fecha Última | 27/7/2017 | Fecha de Compra | 29/6/2017 |
| Matrícula | | | |
| Fecha de | 26/7/2022 | Año de último pago | 2020 |
| Caducidad | | | |
| Matrícula | | | |
| Cantón | LA LIBERTAD | Entidad Policial | DNT |
| Estado Matriculado | SI | Estado de Exoneración | NO |
| Color 1 | BLANCO | Prohibición de Enajenar | NO |
| Color 2 | BLANCO | Fecha de Revisión | 12/6/2020 |
| Tipo de Uso del Vehículo | | Estado | ASIGNADO |
| Observación | NO APLICA | | |

Nota. Para proceder con el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados es necesario conocer los datos del vehículo sometido a este impuesto

Tabla 6

CASO 1 Montos de avalúo e impuesto



| UPSE | Período | Avalúo | Impuesto |
|------|---------|--------------|-----------|
| | 2020 | \$ 17,994.00 | \$ 339.76 |
| | 2019 | \$ 23,992.00 | \$ 619.60 |
| | 2018 | \$ 29,990.00 | \$ 979.40 |
| | 2017 | \$ 29,990.00 | \$ 979.40 |

Nota. Los datos de avalúo presentados son los registrados en el Servicio de Rentas Internas.

Tabla 7

CASO 1 Componentes para pago de matrícula

| Rubro | Componente | Año | Valor |
|-------------------------|------------|------|-----------|
| Impuesto a la Propiedad | Impuesto | 2020 | \$ 339.76 |
| Impuesto Rodaje | Impuesto | 2020 | \$ - |
| Tasa SPPAT | Tasa | 2020 | \$ 54.19 |
| Tasas ANT | Tasa | 2020 | \$ 36.00 |
| | Total | | \$ 429.95 |

Nota. Para poder realizar el cálculo debe considerarse que los impuestos y tasas presentados en la tabla son los vigentes para el año 2020.

Tabla 8

CASO 1 Cálculo del impuesto

| Cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados 2020 | |
|---|--------------|
| Avalúo | \$ 17,994.00 |
| Base Imponible | \$ 16,001.00 |



| | |
|--|-------------|
| Diferencia entre avalúo y base imponible | \$ 1,993.00 |
| Tarifa Fracción básica | \$ 260.00 |
| Tarifa Fracción excedente | 4% |
| Cálculo Fracción excedente | \$ 79.72 |
| Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados | \$ 339.72 |

Nota. Se debe utilizar la tabla de tarifa y base imponible presentado en la Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados.

Al revisar la información presentada en la página del Servicio de Rentas Internas, se pudo conocer el avalúo registrado para el año 2020, que es de 17.994,00 para el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados se consideró la tabla de base imponible y tarifa y se obtuvo que el contribuyente debe cancelar 339.72 de este impuesto, aparte del Impuesto al Rodaje, Tasa SPPAT y ANT, por lo que se determina que es un valor significativo.

El Sr. González tiene un camión de alquiler que tiene como actividad el transporte de carga de colas y bebidas gaseosas, desea conocer los diferentes impuestos y tasas que debe cancelar en el año 2020 para cumplir con el proceso de matriculación vehicular. Y si existe el caso de aplicar a una rebaja del impuesto.

Tabla 9

CASO 2 Datos de camión de alquiler

Detalle Vehículo

| | | | |
|-------|-----------|------------|-------------|
| Placa | AFHXXX | CAMV o CPN | 6XXXXXXXX |
| Marca | HYUNDAI | Modelo | HD 72 TRUCK |
| País | COREA DEL | Año | 2018 |



UPSE

SUR

| | | | |
|--------------------|-----------|--------------------|-----------|
| Cilindraje | 7500 | | |
| Clase | CAMION | Servicio | ALQUILER |
| Fecha Última | 13/5/2017 | Fecha de Compra | 29/6/2017 |
| Matrícula | | | |
| Fecha de | 11/5/2022 | Año de último pago | 2020 |
| Caducidad | | | |
| Matrícula | | | |
| Cantón | LA | Entidad Policial | DNT |
| | LIBERTAD | | |
| Estado Matriculado | SI | Estado de | SI |
| | | Exoneración | |
| Color 1 | BLANCO | Prohibición de | NO |
| | | Enajenar | |
| Color 2 | BLANCO | Fecha de Revisión | 12/2/2020 |
| Tipo de Uso del | | Estado | ASIGNADO |
| Vehículo | | | |
| Observación | NO APLICA | | |

Nota. Para proceder con el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados es necesario conocer los datos del vehículo sometido a este impuesto

Tabla 10

CASO 2 Montos de avalúo e impuesto

| Período | Avalúo | Impuesto |
|---------|--------|----------|
|---------|--------|----------|





| | | | | |
|------|----|-----------|----|--------|
| 2020 | \$ | 14,094.00 | \$ | 202.82 |
| 2019 | \$ | 18,472.00 | \$ | 358.88 |
| 2018 | \$ | 23,090.00 | \$ | 543.60 |
| 2017 | \$ | 23,090.00 | \$ | 543.60 |

Nota. Los datos de avalúo presentados son los registrados en el Servicio de Rentas Internas.

Tabla 11

CASO 2 Componentes para pago de matricula

| Rubro | Componente | Año | Valor |
|-------------------------|----------------------------------|------|------------|
| Impuesto a la Propiedad | Exoneración por Servicio Público | 2020 | \$ -162.23 |
| Impuesto a la Propiedad | Impuesto | 2020 | \$ 202.79 |
| Impuesto Rodaje | Impuesto | 2020 | \$ - |
| Tasa SPPAT | Tasa | 2020 | \$ 92.89 |
| Tasas ANT | Tasa | 2020 | \$ 41.00 |
| | Total | | \$ 174.45 |

Nota. Para poder realizar el cálculo debe considerarse que los impuestos y tasas presentados en la tabla son los vigentes para el año 2020.

Tabla 12

CASO 2 Cálculo del impuesto

Cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados 2020

| | |
|--|--------------|
| Avalúo | \$ 14,094.00 |
| Base Imponible | \$ 12,001.00 |
| Diferencia entre avalúo y base imponible | \$ 2,093.00 |



| | | |
|--|----|--------|
| Tarifa Fracción básica | \$ | 140.00 |
| Tarifa Fracción excedente | | 3% |
| Cálculo Fracción excedente | \$ | 62.79 |
| Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados | \$ | 202.79 |
| Rebaja del 80% | \$ | 162.23 |
| Valor a cancelar menos rebaja | \$ | 40.56 |

Nota. Se debe utilizar la tabla de tarifa y base imponible presentado en la Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados.

Al revisar la información presentada en la página del Servicio de Rentas Internas, se pudo conocer el avalúo registrado para el año 2020, que es de 14.094,00 para el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados se consideró la tabla de base imponible y tarifa y se obtuvo que el contribuyente debe cancelar 40.56 de este impuesto, aparte del Impuesto al Rodaje, Tasa SPPAT y ANT, si no se realizaba la rebaja se debía cancelar un valor significativo de 202.79.

En conclusión, el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados es un tributo directo que administra el Servicio de Rentas Internas, representa una suma significativa de ingreso, además se pudo analizar el grado de impacto que se ocasionó en la recaudación de este impuesto en los años 2016, 2017 y 2019, que como ya sabemos el Ecuador paso por desastres naturales y crisis económicas, lo que generó una disminución respecto a este.

Se pudo conocer la importancia del conocimiento acerca de las leyes y reglamentos debido a que afecta de gran magnitud al contribuyente, en caso de no aplicar las debidas exoneraciones, rebajas especiales y reducciones.

Se recomienda a los futuros profesionales enfocarse en nuevas áreas de estudio, ya que existen varios impuestos que deben ser recolectados y son de gran relevancia para los



ingresos del Ecuador, ya que sin estos no se puede fomentar el desarrollo económico, político y social de nuestro país. Además de contextualizar todo lo referente a este impuesto en capacitaciones direccionadas a los contribuyentes para que puedan conocer aspectos como ámbito para acceder consideraciones especiales, fecha de pago, elementos que intervienen en el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.





Blacio Aguirre, R. (2011). El Tributo en el Ecuador. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 61(255), 201-215. <http://dx.doi.org/10.22201/fder.24488933e.2011.255.30250>

Amador Zambrano, C. y Arroba Salto, I. (2017). Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz.

Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, 48(1), 1-8.

<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/impuestos.html>

Andino Alarcón, M. (2009). Hacia un nuevo sistema de Imposición Directa. El Impuesto a la Renta para el Ecuador: un sistema distributivo. *Revista Fiscalidad*, 03(2), 105-150.

[https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3869/1/REXTN-F03-04-](https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3869/1/REXTN-F03-04-Andino.pdf)

[Andino.pdf](https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3869/1/REXTN-F03-04-Andino.pdf)

Asamblea Nacional. (2001, 14 de mayo). *Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados*. Servicio de Rentas Internas.

Asamblea Nacional. (2001, 23 de noviembre). *Reglamento del Impuesto a los Vehículos Motorizados*. Servicio de Rentas Internas.

Barros Vio, B. (2013). ¿Por qué las personas pagan Impuestos? Subjetividad y Procesos Cognitivos. *Sistema de Información Científica Redalyc Red de Revistas Científica*, 17(2), 37-47. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=339630262002>

Becomo Escobar, T. Z. (2013). Validez espacial de las Normas Jurídicas: Una mirada a la Legislación Tributaria Venezolana. *Revista Facultad de Ciencias Económicas:*

Investigación y Reflexión, 21(2), 143-155.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90930501009>

Canitrot, L. y García, N. (2013). *La logística como herramienta para la competitividad: el rol estratégico de la infraestructura*. FODECO.

Jarach, D. (2003). *Finanzas Pública y Derecho Tributario*, 3a. ed. Edición Abeledo-Perrot.

Méndez Rojas, V., Méndez Rojas, P. y Pérez, R. (2015). El impuesto a la Renta en el

Ecuador 2000-2015. *Revista Electrónica Iberoamericana*, 9(1), 1-26.



https://urjc.es/images/ceib/revista_electronica/vol_9_2015_1/REIB_09_01_Mendez-Rojas.pdf

Ordóñez Muñoz, M. y Puma Pasato, R. (2015). *Evaluación del Impacto de los Impuestos que rigen la actividad de Transporte Pesado por carretera en la ciudad de Cuenca, Análisis 2014. Caso Práctico Ormutrans S.A.*

Ruoti Cosp, N. (2006). *Lecciones para cátedra de Derecho Tributario*. Editora Emprendimientos Nora Ruoti S.R.L.

Tamayo Criollo, O. J., Coello Rojas, W. J. y Oyervide Tello, F. E. (2010). *Estudio del impuesto a los vehículos motorizados con el propósito de verificar la existencia de una doble imposición establecida por diferentes entidades en el Ecuador.*

<http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/10230>

Yunianti, L. N., Putri, N. K., Sudibyo, Y. A. y Rafinda, A. (2019). The influence of conscience, moral obligations, tax access, quality of service, and tax penalties on taxpayer compliance when paying motor vehicle tax. *Journal of Accounting and Strategic Finance*, 2(1), 1-13. <https://doi.org/10.33005/jasf.v2i1.20>

Apéndice 1. Figuras y tablas

Tabla 13

Pago del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.



UPSE

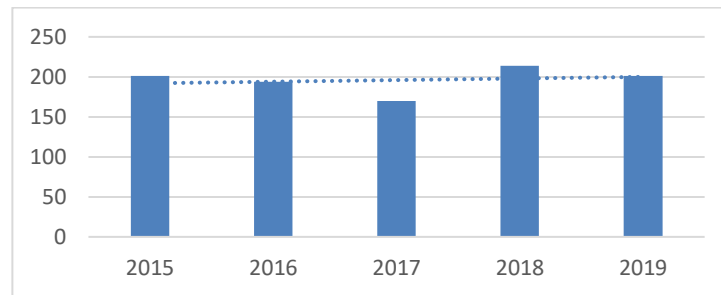
Último dígito de la placa

| Mes | Vehículos que no son de servicio | Vehículos de servicio |
|------------|----------------------------------|-----------------------|
| | público o comercial | público o comercial |
| Febrero | 1 | 1 y 2 |
| Marzo | 2 | 3 y 4 |
| Abril | 3 | 5 y 6 |
| Mayo | 4 | 7 y 8 |
| Junio | 5 | 9 y 0 |
| Julio | 6 | - |
| Agosto | 7 | - |
| Septiembre | 8 | - |
| Octubre | 9 | - |
| Noviembre | 0 | - |

Nota. Los contribuyentes sometidos a este impuesto deben realizar sus pagos considerando el último dígito de la placa.

Gráfico 1

Representación del proceso de recaudación 2015-2019 en millones de dólares

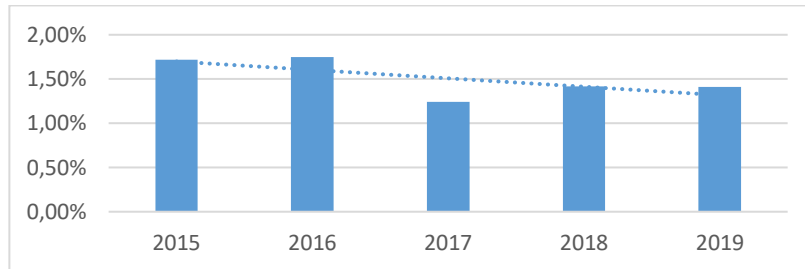


Nota. Elaboración propia



Gráfico 2

Representación de contribución del Impuesto



Nota. Elaboración propia

