

Memorando Nro. GADDMQ-DMT-2020-0609-M

Quito, D.M., 25 de noviembre de 2020

PARA: Sra. Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)

ASUNTO: Información para regular el impuesto a los vehículos

De mi consideración:

En referencia al oficio No. GADDMQ-SGCM-2020-3872-O respecto del proyecto de “*Ordenanza Reformatoria al Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, que incorpora un Capítulo al Título III, de su Libro III.5 para regular el impuesto a los vehículos.*”, donde se solicita información adicional de los siguientes puntos:

- 1. Para la próxima sesión se presente una nueva tabla que establezca más rangos y por ende se fijen tarifas más justas**

Del análisis realizado sobre la base de datos respecto al año 2019 proporcionada por la Dirección Metropolitana Informática mediante oficio Nro. GADDMQ-DMI-2020-01414-O donde constan 484.258 vehículos, se procedió al agrupamiento por rangos con el fin de verificar donde existe una mayor concentración, y sobre esto analizar un ajuste en los rangos propuestos. Es así, que en el rango que va de usd. 0,00 a usd. 4.000,00 de avalúo, existe una concentración del 60.50%, es decir, rango donde se concentra la mayoría de vehículos. Por tal motivo, se propone que este segmento mantenga la misma carga impositiva que actualmente lo estipula el artículo 539 del COOTAD (con excepción del primer rango que va de usd. 0 a usd. 1.000,00 donde la tarifa actualmente es de usd. 0,00 y con esta nueva propuesta pagarían como máximo usd. 1,25). Para los siguientes rangos se mantuvo el mismo criterio en las bases impositivas, y para garantizar un crecimiento gradual en los rangos con los avalúos más costosos, se incrementaron los rangos desde usd. 40.000,00 y consecuentemente las tarifas. A continuación, se presenta una nueva propuesta de tabla impositiva:

No.	Base Imponible (Avalúo)		Tarifa sobre Fracción Básica	Tarifa sobre Excedente	Número de vehículos	%	% acumulado
	Desde US (\$)	Hasta US (\$)	Dólares US (\$)	Porcentaje			
1	0	4.000,00	0,00	0,125%	292.993,00	60,50%	60,50%
2	4.000,01	8.000,00	5,00	0,25%	45.336,00	9,36%	69,87%
3	8.000,01	12.000,00	15,00	0,38%	22.066,00	4,56%	74,42%
4	12.000,01	16.000,00	30,00	0,50%	32.967,00	6,81%	81,23%
5	16.000,01	20.000,00	50,00	0,63%	33.695,00	6,96%	88,19%
6	20.000,01	30.000,00	75,00	0,75%	33.600,00	6,94%	95,13%
7	30.000,01	40.000,00	150,00	0,88%	13.461,00	2,78%	97,91%
8	40.000,01	50.000,00	237,50	1,00%	4.224,00	0,87%	98,78%
9	50.000,01	60.000,00	337,50	1,13%	1.877,00	0,39%	99,17%
10	60.000,01	70.000,00	450,00	1,25%	875,00	0,18%	99,35%
11	70.000,01	En adelante	575,00	1,38%	3.164,00	0,65%	100,00%
				Total	484.258,00	100,00%	

Memorando Nro. GADDMQ-DMT-2020-0609-M

Quito, D.M., 25 de noviembre de 2020

1. Se elabore un informe en el cual, se detalle qué ocurre con respecto de la aplicabilidad del proyecto de ordenanza con el transporte comercial (taxis y buses).

De la información solicitada a la Secretaría de Movilidad mediante oficio Nro. GADDMQ-DMT-2020-0380-O del 16 de noviembre del 2020 y a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante memorando Nro. GADDMQ-DMT-2020-0564-M del 16 de noviembre del 2020, se indica el detalle de los vehículos catalogados como taxis y buses, como se indica a continuación:

No.	Tipo de transporte	Número de unidades
1	Taxis	11.683
2	Buses	3.356

En la propuesta, los vehículos destinados para el transporte comercial (taxis y buses) el efecto de la aplicación de la tabla propuesta sería de aproximadamente usd. 192.768,51 para taxis y de usd. 610.891,79 para buses

Respecto a este punto, se sugiere que los vehículos que se destinen a estos fines y que estén debidamente autorizados por el ente competente utilicen la tabla impositiva actual, es decir estarían considerados en el artículo innumerado de la tarifa Tabla A, donde los valores aproximados de impuestos son: usd. 58.415,00 para taxis y de usd. 107.793,13 para buses.

1. Se elabore un informe sobre la recaudación actual por concepto de impuesto a vehículos y proyecciones de recaudación según lo previsto en el proyecto de ordenanza.

A continuación, se presenta la recaudación desde el año 2016 hasta al año 2020 (fecha de corte 31 de octubre del 2020), así como las estimaciones de ingresos por este concepto tanto con la tabla propuesta, como la tabla ajustada en función del numeral 1 y 2 de este documento, donde además se realizó un cálculo de diferencia con lo recaudado en el año 2019 (año de la base de datos para el presente análisis), así como con el promedio de recaudación de los años 2016 al 2019, como se muestra a continuación:

Recaudación					Potencial recaudación 1ra tabla propuesta		Potencial recaudación 2da tabla propuesta	
Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020 (corte al 31/10)	Avalúos promedio	Avalúos 1er cuartil	Avalúos promedio	Avalúos 1er cuartil
6.986.140,00	7.239.635,00	6.903.515,00	6.627.325,00	3.811.075,00	28.357.953,85	25.052.300,25	15.429.850,23	13.189.563,14
Aumento de recaudación					21.730.628,85	18.424.975,25	8.802.525,23	6.562.238,14
Aumento de recaudación promedio 2016-2019					21.418.800,10	18.113.146,50	8.490.696,48	6.250.409,39

Es importante mencionar que se elaboraron dos escenarios para cada tabla, considerando el valor de avalúo promedio y el avalúo del primer cuartil por cada rango. Respecto a la nueva tabla propuesta descrita en el numeral 1, el valor estimado de recaudación considerando el escenario conservador sería de usd. 13.189.563,14, y considerando el año 2019, existiría un aumento de recaudación por usd. 6.562.238,14.

Memorando Nro. GADDMQ-DMT-2020-0609-M

Quito, D.M., 25 de noviembre de 2020

1. Cuáles fueron los criterios para establecer los rangos de la tabla propuesta en el proyecto de ordenanza.

La propuesta de tabla se elaboró considerando una mayor distribución de los rangos donde se concentran la mayor cantidad de vehículos, es decir de los rangos que van desde usd. 1.000,00 a los usd. 8.000,00 de avalúo, para luego mantener los mismos rangos como actualmente está establecido en el art. 539 del COOTAD, de tal forma que el principio constitucional de progresividad, previsto en el artículo 300 de la Constitución de la República se ve aplicado de forma más precisa, pues solo en los rangos superiores se concentraría la mayor parte de la recaudación.

Asimismo, se consideró como elemento fundamental la depreciación legal de los vehículos, la cual, conforme las disposiciones de la Ley Orgánica para el Equilibrio de las Finanzas Públicas, definió en un 20% anual, hasta un valor residual de 10%; por tanto, todos los vehículos alcanzarán tal valor residual en lapso de 5 años, lo que supone que la carga tributaria es corta sobre los vehículos nuevos, cuyos avalúos usualmente alcanzan la media a alta parte de los rangos propuestos.

5. Se informe si la aplicación de este proyecto de ordenanza fue considerada en la proforma del presupuesto 2021.- No, la estimación del incremento en la tabla impositiva del impuesto sobre los vehículos no fue parte de la proyección de los ingresos tributarios para el año 2021, pues tal proyección solo puede considerar los tributos y sus cargas impositivas vigentes a la fecha de su proyección.

1. Un informe técnico en el cual se establezca la justificación técnica del incremento de la tarifa, considerando el contenido del art.539 del COOTAD.

El artículo 539 del COOTAD señala “*Base imponible.- La base imponible de este impuesto es el avalúo de los vehículos que consten registrados en el Servicio de Rentas Internas y en los organismos de tránsito correspondientes.*”

Para la determinación del impuesto se aplicará la siguiente tabla que podrá ser modificada por ordenanza municipal: ...”

Como lo indica, el incremento de la tarifa es legal y técnicamente viable, que permite que los GADs, en el ámbito de su circunscripción territorial, modifiquen la tabla de tarifas mediante la respectiva ordenanza municipal, situación que, a la actualidad, ocurre en municipios como los de Cuenca y Ambato, donde dicha tabla ha sido modificada conforme los lineamientos de los concejos cantonales respectivos.

El último párrafo del mencionado artículo indica: “*Esta tabla podrá ser revisada por el máximo organismo de la autoridad nacional de tránsito.*”, lo que determina la posibilidad de que, para nivel nacional, el organismo competente pueda modificar la tabla impositiva cuando los GADS no hayan emitido la ordenanza respectiva según lo antes señalado.

* El presente documento responde a las interrogantes tributarias planteadas por los Miembros de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación del Concejo Metropolitano y, por ello, no sustituye al o los informes técnicos que creyere necesario dicho órgano requerir a las áreas técnicas respectivas.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Memorando Nro. GADDMQ-DMT-2020-0609-M

Quito, D.M., 25 de noviembre de 2020

Documento firmado electrónicamente

Dr. Juan Guillermo Montenegro Ayora
DIRECTOR METROPOLITANO TRIBUTARIO

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2020-3872-O

Copia:

Sr. Abg. Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejal Metropolitano

Sra. Lcda. Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo
Servidora Municipal

Srta. Abg. Hillary Patricia Herrera Aviles
Gestión de Comisiones

Sra. Ing. Diana Fernanda Cartagena Cartuche
Responsable de la Secretaría General

Sra. Abg. Andrea del Rocio Ruiz Villacis
Jefe del Contencioso Tributario

Sr. Ing. Fabian Mauricio Rodriguez Herrera
Jefe de Rentas Municipales

Sr. Mgs. Freddy Wladimir Erazo Costa
Administrador General

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Fabian Mauricio Rodriguez Herrera	fmrh	DMT-RM	2020-11-25	
Revisado por: Juan Guillermo Montenegro Ayora	JGMA	DMT	2020-11-25	
Aprobado por: Juan Guillermo Montenegro Ayora	JGMA	DMT	2020-11-25	