



Universidad de San Carlos de Guatemala
Instituto Nacional de Administración Pública
Dirección de Escuela de Gobierno y Gestión Pública
Maestría en Gobierno y Gestión Pública



Seminario de graduación
Estudio de caso sobre gestión de las políticas públicas

“Modernización y fortalecimiento de la reforma tributaria respecto al impuesto sobre
Circulación de Vehículos en el Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala

Presentado como requisito previo a la graduación de la Maestría en Gobierno y
Gestión Pública para optar al grado de Maestro en Artes

Luís Alfredo Torres

Guatemala, diciembre de 2008

Universidad de San Carlos de Guatemala

Rector
Lic. Estuardo Gálvez Barrios

Coordinador del Sistema de Estudios de Postgrado
Dr. Julio César Díaz

Instituto Nacional de Administración Pública
Presidente de la Junta Directiva
Dr. Fernando Fuentes Mohr

Gerente
Dr. Luís Fernando Mack

Director de la Escuela de Gobierno y Gestión Pública
M.A. Miguel Ángel Avendaño

Coordinadora del Programa de Maestría
MSc. Elizabeth Ávalos

El contenido de este seminario de graduación es única y exclusiva responsabilidad del autor

ACTO QUE DEDICO

A DIOS:

LUZ INESTINGUIBLE QUE ILUMINO MI INTELLECTO PARA DESCUBRIR LA VERDAD.

A MI MADRE:

IRMA DOROTEA TORRES GUILLERMO, como una recompensa todos sus grandes sacrificios que realiza por mí.

A MIS HIJOS:

FREDY JOSÉ Y KEVIN ANDRÉS TORRES ALVAREZ, Para que con constancia, esfuerzo, voluntad y disciplina pulan su piedra bruta, convirtiéndola en labrada.

A MI ESPOSA:

VERONICA ALVAREZ DE TORRES, por su apoyo y sacrificio incondicional.

A MIS FAMILIARES:

En general.

A MIS AMIGOS:

Especialmente al Dr. Mario Tunchez, Lic. Julio Salazar, Lic. Lizardo Porres.

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:

Al proporcionarme las herramientas para iniciar el cambio de este país.

AL INSTITUTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA:

Por brindarme la oportunidad de buscar alternativas para mejorar la calidad de vida de sus habitantes de este País.

INDICE

I.	Introducción	1-2	
	1.1. Justificación del Problema		3-5
II.	Identificación del caso	6	
	2.1. Planteamiento del Problema	7	
	2.2. Definición y Delimitación del Problema	8	
	2.3. Formulación del Problema	8	
	2.4. Formulación de la Hipótesis	8	
III.	Marco Conceptual		8
	3.1. Historia del Sistema Tributario en Guatemala	9	
	3.2. El Régimen Colonial	9	
	3.3. La Época Colonial	10-11	
	3.4. El Período Contemporáneo	12-21	
	3.5. Definición de Modernización Fiscal	21	
	3.6. Política Fiscal	21	
	3.7. Derecho Tributario	22	
	3.8. Política Económica y Política Fiscal	22	
	3.9. Porque es Necesaria la Reforma Fiscal	23	
	3.10. Hacia Donde va la Reforma Fiscal	23	
	3.11. Código Tributario	24	
	3.12. Historia de la Modernización	24-38	
IV.	Descripción del Caso		39
	4.1. Formulación de la Hipótesis	39-40	
	4.2. Comprobación de la Hipótesis	40	
	4.3. Contratación de la Hipótesis	41-45	
	4.4. La Modernización Fiscal Efectiva	45-47	
IV. I.	Análisis de la Interpretación de la Información Relacionada al Caso		
	4.1. Diseño de Instrumentos	48	
	4.2. Análisis y Discusión de Resultados	49-50	
IV. II.	Resultado del Caso	51	
IV. III.	Evaluación del Caso	52	
V.	Conclusiones	53-54	
VI.	Recomendaciones	55	
VII.	Bibliografía	56-57	
V. III.	Anexos	58-76	

I. INTRODUCCION

El impuesto sobre circulación de vehículos actual fue promulgado mediante Decreto Legislativo 70-94. El pago de este impuesto lo realizan anualmente los propietarios de todos los vehículos que circulan dentro del territorio nacional. En el año 2007 la recaudación de este impuesto ascendió a Q. 353.1 millones de Quetzales lo que representa un incremento del 7.9% respecto de lo recaudado el 2006.

Un aspecto importante a considerar es que el impuesto se cobra mediante una tasa sobre el valor actual del vehículo para el caso de los vehículos de la serie particular (ad valoren) y sobre una tarifa fija a los vehículos de tipo comercial terrestre, marítimo y aéreo.

El valor de las tarifas que se cobran por la circulación de vehículos que no pertenecen a la serie particular han permanecido fijas desde el año 1994. La única modificación a este impuesto se realizó en el Decreto 44-2000, mediante el cual se incrementó el valor mínimo de pago a Q. 110.00 para la serie particular y se cambió la tarifa sobre vehículos tipo pick up a un valor de Q. 150.00.

En consecuencia, el proyecto de reforma presentado por el Ministerio de Finanzas Públicas, plantea el aumento en las tasas impositivas y la actualización de las tarifas que se cobran por la circulación de vehículos. Se considera conforme al parque vehicular actual, así como el comportamiento de las importaciones de vehículos nuevos y usados, el cambio de tasas propuesta no representa un gasto tributario para el sistema guatemalteco. Por el contrario, se estima que su aplicación permita un aumento en la recaudación tributaria de alrededor de Q. 337.0 millones para un periodo anual completo.

Se espera también, que la aplicación de sanciones de acuerdo al Código Tributario para el caso de los contribuyentes que cancelen el impuesto luego del vencimiento del plazo, servirá como mecanismo de control para evitar el amplio atraso que se tiene actualmente en el cumplimiento de esta obligación y consecuentemente evitara

la omisión en el pago del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos, permitiendo un mayor nivel de cumplimiento voluntario.

Sin embargo, en el documento presentado por el Consejo Nacional para el Cumplimiento de los Acuerdos de paz se solicitó la incorporación de una norma que regule la entrega de placas para uso comercial, para que esto sea posible únicamente a los propietarios de vehículos que se encuentran afiliados al Impuesto al Valor Agregado. La implementación de esta medida permitirá que la Administración Tributaria mejore sus controles, ya que actualmente el 55.8% de los propietarios de vehículos con estos tipos de placas no se encuentran afiliados al Impuesto al Valor Agregado o al Impuesto Sobre la Renta, lo cual resulta contradictorio con el tipo de placa que solicitan. Pero lo que el estado no contempló actualmente es la crisis económica financiera mundial, situación de la que no escapa nuestro país y por ende sus habitantes; Factores que contribuyen al desagrado en el incremento planteado y rechazado por la población debido a que no tiene viabilidad financiera, también por no confiar de la ejecución en lo recaudado así como también el criterio de donde se ejecutan los mismos, considerando que no cumplen con las necesidades con los ciudadanos de este país.

I.1 Justificación

“El Sistema Tributario se constituye en una pieza clave para el funcionamiento y la legitimidad del Estado”.¹ Es el vértice de la Actividad Financiera del Estado en su fase de recaudación tributaria. Convertirlo en un sistema, transparente y eficiente permite recaudar fondos para financiar la actuación del Estado y la prestación de servicios públicos. “Para el caso de Guatemala, se cuenta con uno de los índices de deuda pública más bajos, con relación a su producto interno bruto (22.1%): sin embargo el país aun presenta los servicios fiscales más exiguos de América Latina.”² No obstante, debe reconocerse que los ingresos tributarios han ido aumentando, principalmente debido a una mejor gestión de la SAT.

En ese aumento también jugo un papel importante el crecimiento que registro la economía nacional bajo el impulso de un ciclo económico internacional muy favorable que ya termino. Un nuevo ciclo económico que se presenta desfavorable, disminuirá el recurso tributario, al mismo tiempo que aumentarán la presión por mayores gastos al gobierno; por lo tanto, es necesario fortalecer los ingresos gubernamentales, de lo contrario, el déficit fiscal aumentará y generará condiciones desfavorables para la estabilidad económica y el bienestar social de la población guatemalteca.

“El impuesto al valor agregado (IVA) cuenta con uno de los mejores rendimientos de la región, debido a la amplia base y la tasa uniforme relativamente baja que presenta (12%), no obstante dicho impuesto es regresivo.”³ Guatemala necesita una política fiscal, que contribuya hacer frente a los problemas, económicos y sociales del país, propiciando el crecimiento económico, el desarrollo social, la redistribución del ingreso, la promoción del empleo y la reducción de la pobreza.

Los Acuerdos de paz establecen que la política fiscal debe contribuir a alcanzar los objetivos, antes expuestos, mediante un incremento de ingresos del Estado, del gasto público y de la calidad de este, financiando por el aporte tributario de toda la sociedad, en un contexto de estabilidad económica y de un crecimiento sostenido, con base en los compromisos convenidos en el Pacto Fiscal suscrito en el año 2000.

1,2 Proyecto de presupuesto para el ejercicio fiscal 2009, Ministerio de Finanzas Públicas

3 La política fiscal en cruzajada en el caso de america central, año 2007 instituto centro americano de estudios fiscales

Respecto al impuesto sobre circulación de vehículos promulgado mediante Decreto Legislativo 70-94. Cuyo pago se realiza anualmente por los propietarios de todos los vehículos que circulan dentro del territorio nacional. En el año 2007 la recaudación de este impuesto ascendió a Q. 353.1 millones lo que representa un incremento del 7.9% respecto de lo recaudado el 2006. Un aspecto importante a considerar es que a este impuesto se le aplica una tasa sobre el valor actual del vehículo para el caso de los vehículos de la serie particular y sobre una tarifa fija a los vehículos de tipo comercial terrestre, marítimo y aéreo.

El valor de las tarifas que se cobran por la circulación de vehículos que no pertenecen a la serie particular han permanecido fijas desde el año 1994. La única modificación a este impuesto se realizó en el Decreto 44-2000, mediante el cual se incrementó el valor mínimo de pago a Q. 110.00 para la serie particular y se cambió la tarifa sobre vehículos tipo pick up a un valor de Q. 150.00.

En consecuencia, el proyecto de reforma presentado por el Ministerio de Finanzas Públicas, plantea el aumento en las tasas impositivas y la actualización de las tarifas que se cobran por la circulación de vehículos. Se considera conforme al parque vehicular actual, así como el comportamiento de las importaciones de vehículos nuevos y usados, el cambio de tasas propuesta no representa un gasto tributario para el sistema guatemalteco. “Por el contrario, se estima que su aplicación permita un aumento en la recaudación tributaria de alrededor de Q. 337.0 millones para un periodo anual completo”⁴

Se espera también, que la aplicación de sanciones de acuerdo al Código Tributario para el caso de los contribuyentes que cancelen el impuesto luego del vencimiento del plazo, servirá como mecanismo de control para evitar el amplio rezago que se tiene actualmente en el cumplimiento de esta obligación y consecuentemente evitara la omisión en el pago del Impuesto sobre Circulación de Vehículos, permitiendo un mayor nivel de cumplimiento voluntario.

Sin embargo, en el documento presentado por el Consejo Nacional para el Cumplimiento de los Acuerdos de Paz se solicitó la incorporación de una norma que

4. boletín informativo SAT, 2008

regule la entrega de placas para uso comercial, para que esto sea posible únicamente a los propietarios de vehículos que se encuentran afiliados al Impuesto al Valor Agregado. La implementación de esta medida permitirá que la Administración Tributaria mejore sus controles, ya que actualmente el 55.8% de los propietarios de vehículos con estos tipos de placas no se encuentran afiliados al Impuesto al valor Agregado o al Impuesto Sobre la Renta, lo cual resulta contradictorio con el tipo de placa que solicitan.

I.2 OBJETIVOS: (VEASE ANEXO 3 ARBOL DE OBJETIVOS).

1.2.1 GENERAL

Establecer si es determinante el impuesto sobre circulación de vehículos en la ayuda a cubrir nuestro actual déficit fiscal, en el area metropolitana.

1.2.2 ESPECÍFICOS

1. Contribuir a buscar la suficiencia y transparencia financiera en la administración publica en Guatemala
2. Contribuir a la reducción el déficit fiscal fomentando una asignación eficiente de los recursos incrementando la capacidad de reproducción.
3. Contribuir al aumento de la productividad en y de las inversiones privadas, promover una distribución equitativa de los beneficios del crecimiento económico, reformar el sistema presupuestario del Estado.
4. Evidenciar la inexistencia de un programa de Modernización Fiscal “real” que ayude a cubrir nuestro actual déficit fiscal actual.

A menor déficit, menor deuda externa e interna. A menor deuda, más capacidad de recursos. A mayor capacidad de recursos, mejor calidad de vida.

Ayudar a obtener, el pago de impuestos de la sociedad, para la contribución del desarrollo económico, social y cultural de Guatemala.

Lanzar una masiva campaña a través de los diferentes medios de comunicación, radio televisión e Internet, difundiendo mensajes, para tratar de crear conciencia y cultura tributaria.

Aplicar las sanciones y penas, que correspondan a los evasores del impuesto sobre circulación de vehículos para que esto sirva de escarmiento y se cree conciencia tributaria en la población.

II. IDENTIFICACION DEL CASO

“MODERNIZACION Y FORTALECIMIENTO DE LA REFORMA TRIBUTARIA RESPECTO AL IMPUESTO SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS EN EL AREA METROPOLITANA DEL LA CIUDAD DE GUATEMALA EN EL AÑO 2007”

ANALISIS DE LA REFORMA FISCAL EN GUATEMALA

II.1 Antecedentes

La economía guatemalteca presenta, comparativamente, un atraso con respecto al de la mayoría de las economías generales. “De 1980 a 2007, la economía de los países latinoamericanos, creció un 1.5% en promedio, en comparación del **0.5% logrado en Guatemala.**”⁵

A pesar de la situación social del país muestra avances, aun se encuentra muy lejos de alcanzar los objetivos del desarrollo del Milenio y de los compromisos establecidos en los Acuerdos de Paz, principalmente en las áreas relacionadas a la reducción de la pobreza, mejora de la salud y la educación de los guatemaltecos. “La pobreza extrema permanece igual que en el año 2000, con un índice de 15.20%, cuando la meta del milenio establece llegar en un 9%.”⁶

“Al comparar nuestro sistema, de salud pública con respecto al de otros países de Centroamérica (Nicaragua, Honduras, Salvador y Costa Rica) se evidencia que existe un atraso importante, no obstante que nuestro país cuenta con un ingreso nacional bruto per cápita superior al promedio de los demás países”.⁷ Los indicadores relacionados con la esperanza de vida al nacer, la tasa de inmortalidad de infantes, la tasa de mortalidad de menores 5 años y de vacunación infantil son bajos contraponiéndolos a los otros países. En el caso de la nutrición infantil, a esta fecha, uno de cada dos niños menores de 5 años padece desnutrición crónica. “En educación, en el 2000, solamente uno de cada cuatro niños que contaba con 13 años terminaba la primaria; en la actualidad, lo hace uno cada tres niños.”⁸

5, 6, 7,8 La Política Fiscal encrucijada en al caso de América Central, año 2007, Instituto Centro Americano de Estudios Fiscales ICEFI

“Entre 2001 y 2007, el gasto social aumento únicamente un 0.3% del PIB; a esta fecha, alcanza solo el 7.4% del PIB”⁹ y permanece como uno de los mas bajos de la región. Guatemala se constituye en el tercer país del mundo con mayor desnutrición crónica infantil, teniendo incluso, mayores niveles de desnutrición, que el promedio de países africanos

La situación económica imperante, derivada de los ajustes económicos internacionales, hace indispensable contar con recursos públicos que sean destinados a la atención de la política social, manutención de la política macroeconómica de estabilidad y niveles de gobernabilidad que permitan un buen desempeño económico. La reforma tributaria se fundamenta en la toma de acciones en cuatro ejes que son complementarios entre si; el aumento y la reorientación del gasto público para privilegiar el desarrollo social y rural, y a la ciudadana. “Los otros ejes se constituyen a asegurar la estabilidad macroeconómica y aumentar la transparencia de la gestión publica. Para hacer frente a estos programas, en un marco de sostenibilidad fiscal, la administración esta comprometida en dos acciones paralelas un aumento de la recaudación fiscal y una mayor eficiencia en la ejecución del gasto publico”.¹⁰

II.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

2.2.1 Efecto (variable dependiente o Y)

La variacion de los ingresos por impuesto sobre Circulación de Vehículos.

2.2.2 Problema central

El aumento al impuesto sobre circulación de vehículos, sin propiciar políticas de desarrollo socio-económico del país.

2.2.3 Causa principal (Variable independiente o X)

Falta de un plan de Modernización Fiscal coherente.

¿Cuáles son las causales por las que es necesaria la Modernización Fiscal en Guatemala, en vista de que no hubo captación suficiente del impuesto sobre circulación de vehiculos en el año 2007?

¹⁰. Congreso de la Republica, año 2007

II.3 DEFINICIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

2.3.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son las disposiciones principales de la Modernización del Sistema Tributario directo (impuesto sobre circulación de vehículos terrestres)?

En realidad, las mismas son disposiciones complementarias para la modernización del sistema tributario indirecto y aduanero.

II.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA:

La Modernización Fiscal en Guatemala pretende la variación de los ingresos por el impuesto sobre circulación de vehículos en el Área Metropolitana en relación al año 2007.

II.5 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS:

La disminución de los ingresos fiscales en lo referente al impuesto sobre la circulación de vehículos en el área Metropolitana de la ciudad de Guatemala es debido a la falta de programa de modernización fiscal

III. MARCO CONCEPTUAL.

Los programas del gobierno con respecto a la compra de bienes y servicios, el gasto de transferencia y la cantidad y tipo de impuestos, integran la política fiscal. Entonces podemos decir que "las decisiones del gobierno referente al gasto público y a los impuestos constituyen la política fiscal".¹¹ Un enfoque clásico de la política fiscal, distingue tres tipos de fines los cuales son fiscales, extra fiscales y mixtos; siendo los fines fiscales aquellos que se encuentran relacionados con la obtención de recursos para la realización de gastos destinados a la prestación de servicios públicos; asimismo se entienden como fines extra fiscales a aquellos seguidos por la actividad financiera cuando intentan modificar alguna conducta de los operadores económicos, por ejemplo gravámenes sobre cigarrillos y bebidas alcohólicas en el cual se fiscales mixtos que surgen de la comunicación de los fiscales y extra fiscales. El gravamen sobre consumo de cigarrillos puede desalentar dicho consumo y financiar a su vez los gastos públicos.

¹¹. Modernización fiscal gradual, Guatemala septiembre 2008

III.1 HISTORIA DEL SISTEMA TRIBUTARIO GUATEMALTECO.

3.1.1 LA SOCIEDAD MAYA, 1000 A. C – 1524 d. C.

En el sureste de Mezo América surgió y evolucionó hace miles de años la civilización Maya. Durante más de 1500 años, diversas unidades políticas tejieron una compleja red sociopolítica basada en el parentesco, el ritual, el comercio y las alianzas militares. El área cultural maya se ha dividido, para su estudio, en tres regiones geográficas: tierras altas, tierras bajas y periferia sur, y en tres períodos diferenciados por los rasgos distintivos de la cultura material: Preclásico (1000 a. C – 300 d. C.), Clásico (300–900) y Posclásico (900–1520). Los últimos tres siglos del período Preclásico constituyen el marco temporal para el desarrollo de una organización social compleja, la formación de grandes centros urbanos con arquitectura monumental, el surgimiento o consolidación de economías regionales, la formación de instituciones políticas y el afianzamiento de relaciones sociopolíticas entre las diferentes unidades políticas autónomas. También hay evidencias sobre el apareamiento de diferentes grupos de elites, que posiblemente interactuaban entre sí, y de liderazgo político centralizado.

3.1.2 EL RÉGIMEN COLONIAL, 1524 – 1821.

El proceso de conquista y colonización española de América supuso para la Corona un esfuerzo organizativo y administrativo de grandes dimensiones que implicó el transplante o la creación de nuevas instituciones que facilitarían el control político y económico de las Indias, nombre con el que se conocieron los dominios españoles en el continente americano.

La conquista del actual territorio de Guatemala, ocupado entonces por diversos pueblos organizados en unidades políticas diferenciadas, K'iche's, Kaqchikeles, Tz'utujiles, Mames, Poco mames, entre otros, inició en febrero de 1524. Estos pueblos coexistían en un espacio dominado por las tensiones y las rivalidades políticas. Los intentos de establecer alianzas con el propósito de enfrentar juntos a los invasores fracasaron debido a la fragmentación política. En el lapso de dos meses, los españoles conquistaron y sometieron, por guerra o por alianza efímera, a los grupos indígenas más importantes.

Durante sus primeras etapas, el aparato político administrativo del régimen colonial en las Indias pasó por un proceso de ajuste y reacomodo, producto de la expansión en territorios desconocidos. A esta caótica primera etapa de descubrimiento y conquista, que cronológicamente abarcó alrededor de 40 años, le siguió un período de consolidación de las instituciones necesarias para asegurar la permanencia del nuevo régimen, que a mediados del siglo XVI ya presentaba cierta estabilidad institucional. Los primeros años fueron una etapa de *laissez-faire* que llegó a su fin cuando la Corona emprendió la “conquista burocrática” de sus posesiones en América. En ese sentido, la Audiencia fue el instrumento clave para asegurar el dominio regio sobre las colonias.

3.1.3 LA ÉPOCA INDEPENDIENTE, 1821-1944.

El ocaso del imperio español en América abrió espacios para que las elites criollas pudieran expresar sus intereses políticos y económicos. En el caso de Centroamérica, la independencia fue un acto dirigido por las elites de la capital del hasta entonces Reino de Guatemala, que aceptaron la anexión al imperio mexicano recién formado para seguir disfrutando de su posición privilegiada.

Al caos político de esos años habría que agregar la crisis fiscal que enfrentó la región. En 1821 Centroamérica no contaba con la base financiera adecuada para empezar su vida independiente. El problema se resumía en encontrar una forma de captar recursos sin levantar la ira de la ciudadanía en el contexto de una economía deprimida. Para enfrentar la crisis se recurrió a diversas medidas fiscales pero debido a la inestabilidad política y la debilidad financiera y administrativa heredada del período colonial, ninguna pudo implementarse exitosamente.

A esta etapa siguió la instauración de un sistema de gobierno federal (1823-1840), que eventualmente se disolvió debido a las contradicciones políticas, una economía precaria y un sistema financiero que siempre estuvo al borde del colapso. Como telón de fondo al vaivén ideológico entre los sucesivos gobiernos liberales y conservadores, se encuentran las continuas guerras civiles que asolaron la región centroamericana y la crisis fiscal, una amenaza constante para el proyecto unionista en general y para la supervivencia del Estado de Guatemala en particular.

Uno de los argumentos que se presentan al discutir el fracaso del proyecto federal, además de las circunstancias políticas, consiste en señalar la incapacidad de la Federación para llevar a la práctica las medidas que le permitieran crear la base financiera necesaria para asegurar su existencia. El sistema impositivo federal destinó al sostenimiento de la República los ingresos provenientes del monopolio del tabaco, alcabala marítima, correos y pólvora. Los ingresos de estas cuatro rentas no llegaban completos o simplemente no llegaban, pues las autoridades locales cobraban los impuestos pero no los remitían a la caja central. Ante la escasez de ingresos, la práctica del préstamo forzoso a particulares y a entidades internacionales de crédito se volvió común para satisfacer las necesidades más urgentes de la República.

El Estado de Guatemala inició un nuevo período de gobierno liberal (1831-1838) con la elección como Jefe de Estado de Mariano Gálvez, quien trató de implementar un programa de reformas con miras al desarrollo económico y social. Gálvez promovió medidas que no fueron bien recibidas por las elites y los grupos conservadores, como la expropiación de los bienes eclesiásticos, la exclaustación de las órdenes religiosas, la abolición del diezmo, la autorización del matrimonio civil y la legalización del divorcio. Entre las medidas económicas se encuentran el incentivo del cultivo de la grana o cochinilla y del café, la construcción de caminos o la mejora de los existentes y la colonización por medio de la inmigración.

Durante el gobierno de Mariano Gálvez se tomaron varias medidas para fortalecer la hacienda pública del Estado de Guatemala. Los ingresos por concepto de alcabala, tabaco, aguardiente y chicha eran los más importantes, aunque el contrabando tenía un impacto negativo en las rentas. También se recibían ingresos por papel sellado, comparativamente inferiores. Otra medida que puso en práctica el gobierno fue el reglamento para la administración de las rentas del Estado, que introdujo una tasa del 4% en las ventas y trueques de todos los frutos y efectos que se comerciaran en el territorio (alcabala interior), con algunas excepciones. A pesar de las medidas que tomó el gobierno, los ingresos nunca fueron suficientes para cubrir los gastos. En agosto de 1836 el gobierno recurrió una vez más al cobro de una contribución directa o "capitación" que consistía en el cobro de 12 reales anuales a todos los varones comprendidos entre los 18 y los 46 años de edad y que contribuiría directamente a la caída del gobierno de Gálvez.

3.1.4 EL PERÍODO CONTEMPORÁNEO, 1944-2006.

El derrocamiento del régimen de Jorge Ubico fue, sin duda, un parte aguas en la historia guatemalteca. Tras su renuncia nuevas fuerzas políticas aparecieron en escena. Después de la insurrección cívico-militar que derrocó a Ponce Avidéz el 20 de Octubre de 1944, la Junta Revolucionaria de Gobierno empezó a tomar las medidas para retornar al orden constitucional. El 15 de marzo de 1945, día en que entró en vigor la Constitución, el Congreso dio posesión de su cargo a Juan José Arévalo. Arévalo tuvo como marco de referencia para orientar su labor la propia Constitución, cuyo contenido llamaba a reformas políticas y sociales de gran envergadura. Puestas en práctica, cambiaron el curso de las relaciones económicas y sociales del país.

La economía guatemalteca a mediados del siglo XX era relativamente simple y estaba compuesta por tres sectores: la producción de alimentos y materias primas para el consumo doméstico, los cultivos de exportación y una incipiente industria. Gran parte del PNB provenía de la agricultura, especialmente de los productos de exportación como el café y el banano. El país dependía además del extranjero para adquirir mercancías manufacturadas que proporcionalmente dominaban la importación.

El sistema tributario de la década revolucionaria heredó del régimen anterior todos los defectos posibles. La administración tributaria era deficiente, los costos de la recaudación eran altos y la lentitud de los trámites facilitaba la evasión. La reorganización para optimizar los ingresos era necesaria. De ahí que ambos gobiernos revolucionarios emprendieran una reforma que no llegó a concretarse, aún cuando la reforma tributaria era un tema presente en la agenda del gobierno revolucionario desde sus primeros años.

El aumento tributario de mayor importancia durante el período revolucionario resultó del incremento del impuesto aplicable al café durante el gobierno de Arévalo en 1950, aunque el efecto de mejores precios ya se había hecho sentir en los ingresos de las fincas nacionales de café, expropiadas a los alemanes durante el gobierno de Jorge Ubico, que llegaron a generar una contribución cercana al 10% de los recursos totales del Estado en esa época. Los ingresos por aranceles aplicados a las importaciones

también aumentaron, aunque en menor medida. Lo mismo puede decirse de los impuestos selectivos. Después del derrocamiento del régimen de Jacobo Arbenz, el país fue gobernado por varias juntas militares. Finalmente, Carlos Castillo Armas asumió el poder el 1 de septiembre. El nuevo gobierno continuó las obras de infraestructura iniciadas durante la administración de Arbenz, no pudo dismantlar el seguro social y anuló las reformas del Código de Trabajo, restableciendo el texto de 1947. La reforma agraria impulsada por Arbenz fue desarticulada e igual suerte corrieron la organización política partidaria y la organización sindical y campesina. Durante la administración de Castillo Armas se redujeron o suprimieron impuestos y se acudió a un impuesto extraordinario que contribuyó a una mejora transitoria, no sostenible, de las finanzas públicas.

La muerte de Castillo Armas en julio de 1957 precipitó una nueva crisis política. La Comisión Permanente del Congreso estableció formalmente la Asamblea, que llamó al primer designado a la presidencia a tomar posesión del cargo, convocó a elecciones presidenciales y por último declaró el estado de sitio. Debido a que en las elecciones no hubo ganador absoluto, el Congreso nombró presidente a Miguel Idígoras Fuentes, en 1958.

Guatemala ya no podía aspirar al trato preferencial que había recibido del gobierno de los Estados Unidos en los años 1954-1958, debido a la política estadounidense de combatir el comunismo en América Latina con desarrollo económico, iniciada por el presidente Eisenhower después del triunfo de la revolución cubana. La Alianza para el Progreso, auspiciada por el presidente Kennedy, fue la continuación de esa política. Entre sus requisitos se encontraba la formulación de programas nacionales de desarrollo que, entre otros aspectos, deberían utilizar en forma más eficaz, racional y justa los recursos financieros mediante la reforma de la estructura de los sistemas tributarios.

Durante el período de Idígoras Fuentes llegó a su fin el largo proceso para llevar a cabo una reforma tributaria, que básicamente consistió en la introducción del Impuesto sobre la Renta. El Ejecutivo planteó al Congreso una propuesta de ley del impuesto sobre la renta que debió ser finalmente retirada ante la ofensiva del CACIF y de la prensa y la resistencia de los congresistas. Estos factores, aunados a la

inestable situación política, postergaron la discusión del proyecto de ley. En 1962, Idígoras envió al Congreso una nueva versión del proyecto de ley del impuesto sobre la renta, que finalmente se aprobó. El Decreto 1559 fue promulgado por el Legislativo en noviembre de 1962 con vigencia a partir del 1 de julio de 1963.

Idígoras Fuentes también tomó otras medidas que afectaron los ingresos tributarios, en el marco del naciente Mercado Común Centroamericano, la industrialización y la diversificación agrícola, bajo una política fiscal de protección a la industria nacional. Los cambios legislativos que tuvieron un impacto importante sobre la recaudación tributaria fueron la liberalización del comercio intra-centroamericano, al que ya no se aplicó aranceles, y los incentivos fiscales a la industria y producción agrícola y pecuaria, consistentes en exenciones y exoneraciones más amplias que en el pasado. Otros cambios de la política fiscal, como el impuesto sobre la renta aplicable a las personas, seriamente erosionado por exenciones, y un arancel externo común de carácter centroamericano, tuvieron un impacto bastante menor en la recaudación.

El golpe de estado que llevó al poder a Enrique Peralta Azurdia en 1963 fue recibido con declaraciones de apoyo de los industriales, agricultores y el sector financiero. La Constitución fue sustituida por una carta fundamental de gobierno y se declaró el estado de sitio. A diferencia de la crisis política de 1957, esta vez el ejército retuvo el poder. Una nueva Constitución fue promulgada en 1965 y abrió la vía para la restauración de un régimen más representativo, pero su carácter claramente anticomunista cerró las puertas a la participación de nuevas opciones de izquierda.

El gobierno procedió a reformar el impuesto sobre la renta (Decreto-ley 229) pero ello no contribuyó a lograr un aumento significativo de recursos que lograra compensar la reducción de los impuestos aplicados a las exportaciones e importaciones. El único cambio en la legislación tributaria que tuvo cierto impacto fue el aumento de los impuestos sobre el consumo de derivados del petróleo, que se reflejó en un aumento de los impuestos selectivos en general.

La vuelta al orden constitucional llevó a la presidencia a Julio César Méndez Montenegro en 1966. En dos ocasiones, la reforma tributaria encontró una tenaz oposición del sector privado y de la prensa. Esos fallidos intentos de reforma se

reflejaron en una carga tributaria que se mantuvo casi constante, pasando de 7.7% en 1966 a 7.8% en 1970. El mayor desafío consistió luego en evitar que cayera la carga tributaria y ello se logró, en alguna medida, acudiendo al impuesto del timbre, sin gravar a los sectores de mayores ingresos que más se estaban beneficiando del crecimiento económico de Guatemala.

El efecto negativo de la liberalización del comercio intra-centroamericano y de los incentivos sobre la recaudación de aranceles aplicables a la importación continuó manifestándose. La reducción de la recaudación obtenida de los impuestos tradicionalmente importantes se interpretó como una crisis fiscal que afectó con similares grados de intensidad a todos los países centroamericanos. Para el conjunto de países centroamericanos se concibió entonces el Protocolo de San José en 1968, que introdujo sobretasas a los aranceles de importación. Sin embargo, no sólo no logró aumentar significativamente los ingresos, sino que además fue una especie de espejismo que evitó centrarse en el impulso de auténticas reformas tributarias y, al favorecer aún más la protección de bienes de consumo destinados al mercado interno de los cinco países, castigó su exportación hacia el resto del mundo.

Entre 1970 y 1982 se sucedieron los gobiernos militares de Carlos Arana Osorio, Kjell Laugerud y Romeo Lucas. Las acciones insurgentes y contrainsurgentes del conflicto armado interno recrudecieron, pues el ejército empezó a considerar como objetivo militar a la base social de la guerrilla. El fortalecimiento del ejército y la cotidianidad del terror fueron las señas de identidad de esos años. El aumento de los precios del petróleo en 1973, consecuencia del embargo impulsado por la Organización de Países Exportadores de Petróleo, conmocionó la economía del país. A finales del gobierno de Arana Osorio, el Ministro de Finanzas planteó una modificación de los aranceles de exportación, señalando que las reformas eran la única salida a la crisis económica. La propuesta consistía en aumentar con carácter progresivo los derechos de exportación correspondientes al café, algodón, azúcar, carne y mariscos. Se inició una nueva batalla en la que industriales y agricultores, especialmente cafetaleros, lograron impedir la aprobación del decreto original, consiguiendo rebajas significativas en las franjas libres de aranceles.

El ínterin entre las elecciones y la toma de posesión del nuevo gobierno de Romeo Lucas estuvo marcado por diversos eventos que evidenciaron la precariedad del orden social. Manifestaciones, protestas, secuestros, asesinatos, eran parte de lo habitual. Los años 1979- 1981 figuran entre los más violentos que le haya tocado vivir a la sociedad guatemalteca. Durante esta primera etapa de gobiernos militares, la carga tributaria aumentó transitoriamente y luego se desplomó. Varios años de crecimiento alto no pudieron asegurar una carga tributaria sostenible.” Los derechos de exportación, que en 1973 representaban el 8.3% de la recaudación total, alcanzaron el 25% en 1977 y 1978. En los últimos años del período, los precios del café iniciaron un descenso que, aunado a la reducción del arancel de exportaciones, disminuyó fuertemente la recaudación en ese concepto. Una baja similar sufrieron las importaciones, que disminuyeron de 42.6% en 1978 al 19.9% en 1982. El impuesto que permitió una recaudación constante fue el de papel sellado y timbres, que en 1982 representó el 45.4% del total recaudado”¹²

El golpe de estado de 1982 puso fin al gobierno de Lucas García. Durante el régimen de facto de Efraín Ríos Montt tuvo lugar la más brutal ofensiva militar dirigida contra combatientes y pobladores de las áreas donde se desarrollaba el conflicto armado. En consecuencia, miles de indígenas y campesinos abandonaron la zona de conflicto, desplazándose hacia otras regiones del país o buscando refugio en los países vecinos.

Debido a la crisis económica, el gobierno planteó en 1983 una reforma tributaria que incluía un nuevo impuesto indirecto, el IVA. A pesar de la oposición del sector privado, se promulgó el Decreto-ley 72-83, que contenía las disposiciones relativas a este nuevo gravamen. La reforma no logró detener el desplome de la carga tributaria que llegó a situarse por debajo del 6%, una de las menores de la historia. Un golpe militar acabó con el gobierno de Ríos Montt, quien fue sustituido por Oscar Mejía Víctores. Durante su paso por la Jefatura de Estado se inició la transición a la democracia, al programar elecciones para una Asamblea Constituyente y elecciones presidenciales. Con una situación económica y financiera rayando en la debacle y las presiones del FMI para tomar medidas al respecto, el gobierno planteó una nueva.

12. la política fiscal encruzijada en el caso de america central, año 2007 instituto centro americano ICEFI

La emisión de los cuatro decretos que componían el paquete tributario provocó el rechazo unánime del sector privado, que empezó una campaña contra los nuevos impuestos. Como resultado de las presiones del sector privado, a las que se unieron dirigentes políticos y la prensa, el gobierno derogó los decretos e inició una ronda de diálogos para la “salvación económica nacional”. El resultado fue un nuevo paquete tributario que no alteró sustancialmente la débil y regresiva estructura tributaria del país. Sin embargo, esta reforma logró detener la caída de la carga tributaria, gracias principalmente a que la recaudación del IVA continuó aumentando. En 1985 este impuesto representaba el 38.9% de los ingresos por impuestos indirectos y el 31.5% del total recaudado. Los impuestos a las exportaciones prácticamente desaparecieron y hubo una pequeña recuperación de los impuestos selectivos y de la reducida tributación directa.

En 1986 tomó posesión de la presidencia Vinicio Cerezo Arévalo, el primer gobernante civil electo democráticamente después de casi dos décadas de regímenes militares. Se hizo cargo de un país convulsionado y desgastado por más de veinte años de conflicto armado, agobiado además por la crisis económica y fiscal. El gobierno trató de llevar a cabo una reforma tributaria que derivó en un nuevo enfrentamiento con el sector privado. La reforma tributaria de 1987 fue la primera en ser impugnada ante la Corte de Constitucionalidad. Los contribuyentes, en este caso miembros del sector privado, usaron esta instancia legal para bloquear el cobro de impuestos y restringir la capacidad legislativa en el tema tributario.

Debido a que el paquete tributario cobró vigencia en los últimos meses de 1987, sus efectos sobre la recaudación no fueron apreciables. En 1988, la combinación de medidas tributarias, el reajuste cambiario y el crecimiento de la actividad productiva incidieron en un aumento de la carga tributaria al 8.8%. Al año siguiente, sin embargo, la carga tributaria volvió a caer por debajo del 8 por ciento y siguió descendiendo hasta llegar a menos del 7% en 1990.

En las elecciones de 1990 Jorge Serrano Elías fue elegido presidente y empezó su gobierno en medio de la crisis económica que heredó de la administración anterior. Tanto Serrano Elías como su sucesor, Ramiro De León Carpio, afrontaron crisis fiscales. En los años 1991- 1995 el sistema tributario fue bastante vulnerable a

cambios en el entorno económico y político. Esta inestabilidad, que incluyó el ya proverbial conflicto entre las autoridades y el sector privado en torno a la política tributaria, se reflejó en dos reformas tributarias y en la implementación de impuestos temporales. No obstante, 1995 puede identificarse como un hito que inauguró una nueva etapa de cargas tributarias todavía precarias pero con cierta tendencia a subir.

En 1996 un nuevo presidente, Álvaro Arzú Irigoyen, tomó posesión del cargo. Arzú tenía como tema prioritario en su agenda de gobierno la conclusión de las negociaciones de paz, que habían iniciado con la Declaración de Esquipulas en 1986. El proceso de negociación llegó a su fin con la firma del Acuerdo de Paz Firme y Duradera, el 29 de diciembre de 1996. Álvaro Arzú enfrentó en su primer año de gobierno presiones monetarias, problemas de liquidez y una baja en la recaudación que lo llevaron a tomar las primeras medidas fiscales.

A finales de 1997, el gobierno emprendió una reforma tributaria, que además obedecía al compromiso adquirido con el FMI de elevar la carga tributaria al 8.5% del PIB. El paquete tributario fue rechazado por el CACIF, especialmente el impuesto sobre inmuebles. Cuando el IUSI entró en vigencia, hubo protestas no sólo del sector privado sino también de diversas organizaciones campesinas, sindicales y populares. Ante las presiones recibidas la ley fue derogada y se emitió un nuevo decreto en marzo de 1998.

Como parte de las medidas para incrementar la carga tributaria y fomentar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, se aprobó en febrero de 1998 la ley de creación de la Superintendencia de Administración Tributaria. La ley le asignó una variedad de funciones relacionadas con el régimen tributario: la aplicación de la legislación; la recaudación, control y fiscalización de los tributos, excepto los recaudados por las municipalidades; la administración del sistema aduanero y el combate a la evasión y la elusión fiscales, entre otras.

En 1998 se inició un proceso de negociación respecto a la temática fiscal. Se trataba de llegar a un pacto político entre el Estado y diferentes sectores sociales con el fin de legitimar el nivel, composición y tendencia del gasto público y de la carga tributaria necesaria para su funcionamiento. El pacto fiscal buscaba la concertación social para

neutralizar, o al menos minimizar, el poder de veto de importantes sectores económicos sociales y políticos y subsanar la debilidad del gobierno frente a estos sectores.

El proceso de someter una política fiscal a una discusión amplia y participativa fue largo. De tal suerte, en febrero de 2000, cuando ya Alfonso Portillo ocupaba la presidencia, se publicó el documento que contenía la propuesta y en mayo se suscribió finalmente el pacto. Sin embargo, el proceso de negociación para concretarlo en reformas tributarias específicas se rompió. Un año más tarde, el informe de verificación del pacto fiscal estimó que los avances en la implementación del pacto habían sido escasos y poco profundos. En suma, el pacto fiscal no alcanzó sus objetivos fundamentales: sentar las bases de una política fiscal de mediano y largo plazo y establecer un sistema fiscal moderno, eficiente y progresivo.

Durante el gobierno de Alfonso Portillo también se llevaron a cabo reformas fiscales. La primera, en el año 2000, no fue producto del proceso de negociación del pacto fiscal. La segunda, en 2001, incrementó la tasa del IVA del 10 al 12% y provocó el rechazo de diversos sectores. En enero de 2004 asumió la presidencia Oscar Berger, quien para solucionar la crisis económica tuvo que recurrir a una nueva reforma tributaria que modificó el impuesto sobre la renta e introdujo un nuevo gravamen temporal.

En los últimos diez años, el incremento de la recaudación ha permitido un aumento gradual de la carga tributaria, aunque sin alcanzar la meta de recaudación establecida en los Acuerdos de Paz (12% a partir del texto, 13.2% si se considera el nuevo cálculo de las cuentas nacionales). De 1996 a 2003 la carga tributaria se incrementó, mientras que a partir de 2004 se redujo levemente. En el año 2006 se alcanzó una carga tributaria del 11.8%. En ese período continuó consolidándose el IVA como la fuente de ingresos más importante. A ello también contribuyó el fortalecimiento de la administración tributaria, primero con la constitución de la Superintendencia de Administración Tributaria y luego con la aprobación de la ley “anti-evasión” que por medio del sistema de retenciones fortaleció la recaudación del IVA e, indirectamente, del impuesto sobre la renta.

Sin embargo, persisten algunas debilidades que no han permitido que la carga tributaria aumente significativamente. Primero, aumentaron las exenciones y exoneraciones otorgadas como incentivos fiscales a los sectores más dinámicos de la economía. Esto significa que el crecimiento económico, especialmente de la producción y las exportaciones (no del consumo) no se refleja en mayor tributación. Segundo, si bien aparentemente se ha fortalecido la recaudación de la tributación directa, todavía no es sostenible puesto que ha dependido de ingresos temporales sobre los activos o ingresos. Además, la posibilidad de deducir una gran cantidad de gastos de la renta ha reducido la base imponible del impuesto sobre la renta aplicable tanto a empresas como a personas. A las debilidades anteriores se suma la inevitable reducción en la recaudación de aranceles aplicados a importaciones, ahora por la vía de tratados de libre comercio. “Lo anterior significa que conformar un sistema de finanzas públicas sostenible y con suficientes recursos para favorecer el desarrollo del país, continúa siendo una asignatura pendiente, de inclusión obligatoria entre los temas de la agenda del desarrollo guatemalteco”¹³

El Presidente Álvaro Colom recibe Propuesta de Modernización Fiscal: La propuesta de Modernización Fiscal en Guatemala, fue entregada el 22 de abril del dos mil ocho al Presidente, Álvaro Colom, por parte del Grupo Promotor del Diálogo Fiscal, constituido por el Consejo Nacional para el Cumplimiento de los Acuerdos de Paz.

Entre los objetivos de la propuesta de modernización tributaria, destacan el cumplimiento la meta de los Acuerdos de Paz para la carga tributaria, asegurar más recursos para inversión social, seguridad, justicia e infraestructura, mejorando la competitividad contribuir a la estabilidad económica, fortalecer la economía para enfrentar choques externos, mejorar la calificación de riesgo-país.

Destaca también en la propuesta la eliminación del IETAAP, combate a la evasión y el contrabando, no aumento a la tasa del IVA, no gravar el aguinaldo, Bono 14, aportaciones al IGSS y las pensiones menores de 3 mil quetzales mensuales y no gravar las remesas familiares. En su discurso de entrega del documento al Presidente de la República , el Coordinador del CNAP, diputado Freddy Berganza indicó que:

13. Modernización Fiscal Gradual, Guatemala septiembre 2008

“La fortaleza del CNAP radica en la legitimidad que le da su amplia representación social, integrado por representantes de los tres organismos de Estado; por el sector empresarial; representantes de once partidos políticos con representación en el Congreso de la República; representantes de organizaciones de Pueblos Indígenas, de organizaciones campesinas y sindicales, de derechos humanos, del sector académico de organizaciones de mujeres, con la observación y acompañamiento de la Procuraduría de los Derechos Humanos y la Comunidad Internacional”. 14

3.2 DEFINICIÓN DE MODERNIZACIÓN FISCAL.

Con base en los antecedentes anteriores se puede definir la concepción categórica de Modernización Fiscal, como el proceso integral para asegurar mayor equidad, transparencia y justicia en las finanzas públicas; asimismo, es un esfuerzo de Estado cuyo objetivo principal es la obtención de un sistema tributario Justo y Equitativo el cual estará estructurado en el principio de Capacidad de Pago. (Artículo 243 de la Constitución Política de República de Guatemala).

3.3 POLÍTICA FISCAL.

Política fiscal dentro de la política económica genética como figura principal, es otra de las ramas de la política constitutiva, es una de la sub-especie decisivamente, “la política fiscal no solo abarca ingresos por la vía de impuestos sino también de cualquier índole y además comprende, los desembolsos del total espacio físico denominando asimismo erradico o tesoro público y hacienda pública.” 15

La política fiscal también denominada Finanzas Publicas. Es una política económica que usa el gasto público y los impuestos como variables de control para asegurar y mantener la estabilidad económica (y entrar en déficit o superávit según convenga). Por lo tanto, es una política en la que el Estado participa activamente, a diferencia de otras como la política monetaria.

“Es una política de Estado que regula la economía de la Nación cuando existe una desaceleración de la producción u otros efectos como la inflación, es decir que cuando el poder adquisitivo es excesivo, pueden aumentarse los impuestos para frenarlo.” 16

14. Modernización Fiscal Gradual, Guatemala septiembre 2008

15. Modernización Fiscal Gradual, Guatemala, septiembre 2008

16 Modernización Fiscal Gradual, Guatemala, septiembre 2008

La política fiscal tiene como objetivos principales contrarrestar los efectos de los auges y las depresiones, aumentar el nivel general de la renta real y la demanda y redistribuir la renta y los recursos con unos tipos impositivos superiores a las rentas altas y a la riqueza, transfiriéndolos a otros mediante los impuestos, subsidios y otros gastos gubernamentales

3.4 DERECHO TRIBUTARIO.

El Derecho Tributario (también conocido como derecho fiscal) es una rama del Derecho Público que estudia las normas jurídicas a través de las cuales el Estado ejerce su poder tributario con el propósito de obtener de los particulares ingresos que sirvan para sufragar el gasto público en aras de la consecución del bien común.

3.5 POLÍTICA ECONÓMICA Y POLÍTICA FISCAL.

Durante la etapa de la economía agro exportadora (1860-1940) la política económica seguía la ortodoxia liberal del laissez-faire en ciertos aspectos básicos como el apego al libre cambio en el comercio exterior y al principio de impuestos mínimos, con una recaudación tributaria que dependía fundamentalmente del comercio exterior. En otros campos, en cambio, la política era parcialmente Heterodoxa. El presupuesto público era las mas de la veces deficitario, lo que exigía acudir al endeudamiento interno y externo, los mercados de los factores de la producción (tierra, trabajo y capital) estaban lejos de ser abiertos y competitivos, particularmente en lo atinente a la fuerza de trabajo, y el Estado intervenía decisivamente en la economía promoviendo obras de infraestructura, y ofreciendo incentivos a las inversiones extranjeras. En el campo monetario se realizo un lento y a menudo difícil pasaje del patrón plata al patrón oro, concluido, según los países, entre finales del siglo XIX y la década de 1920.

En la economía agro exportadora el sistema fiscal estuvo basado, por el lado de los ingresos, en los impuestos aplicados al comercio exterior, y especialmente a las importaciones (renta de aduanas), algunos impuestos selectivos sobre bienes y servicios, los timbres fiscales y papel sellado, y los ingresos no tributarios provenientes de la fabricación y venta de licores, principalmente. La renta de aduanas presentaba, invariablemente, entre un 30% y un 50% del total de ingresos. Los

impuestos sobre bienes y servicios incluían los impuestos sobre el consumo de tabaco y bebidas alcohólicas, las patentes comerciales e impuestos sobre seguros. Los impuestos de timbres fiscales y papel sellado afectaban a todos los tramites en la administración pública, mientras que los ingresos no tributarios se derivaban básicamente de las empresas públicas (correos, telégrafos, estancos y monopolios de origen colonial como el del aguardiente). “Ya desde esta época comenzaba a manifestarse cierta diferencia entre los países con mayores ingresos no tributarios, como Costa Rica y Honduras, y los otros, como el Salvador y Guatemala que dependían más de la tributación tradicional”.¹⁷

3.6 POR QUÉ ES NECESARIA LA REFORMA FISCAL.

La política fiscal está limitada a conseguir el equilibrio anual entre el ingreso y el gasto, el campo para influenciar la economía mediante medidas fiscales. El gasto excesivo o deficiente en el sector privado de la economía pide la acción gubernamental para contrarrestar la inflación, mediante déficit o superávit del presupuesto, las posibilidades y el campo de la política fiscal están a merced de los gobiernos de turno.

3.7 HACIA DÓNDE VA LA REFORMA FISCAL.

3.7.1 IMPUESTO A VEHÍCULOS.

Propone la creación de un Impuesto de Primera Matriculación de Vehículos ad-valórem que sustituirá el pago de aranceles a la importación.

Se prohibiría la importación de vehículos usados con más de cinco años de antigüedad.

Ajuste a tasas del Impuesto de Circulación de Vehículos, el pago mínimo anual será Q220.

- **Incremento en el Impuesto de Circulación 0% en 2009, 50% en 2010, y 100% a partir de 2011.**
- **Reemplazar los impuestos de importación por un impuesto interno.**
- **Mejorar la administración de traspasos.**

¹⁷ Modernización Fiscal Gradual, Guatemala, septiembre 2008

3.8 CÓDIGO TRIBUTARIO:

Los notarios deberán informar a la SAT de los actos notariales gravados por el IVA, el ISR y el Impuesto a Transferencia de Bienes Inmuebles. Obliga a los bancos a informar a la SAT sobre las operaciones de los contribuyentes.

Se establece el cierre cautelar sin más trámite de empresas que no están inscritas en el Registro Tributario Unificado.

Toda transacción comercial mayor a Q10 mil deberá liquidarse por medios bancarios (cheques o transferencias).

La SAT podrá instalar dispositivos de control o fiscalización a cualquier industria o sector.

- **Fortalecer facultades de SAT para fiscalizar y sancionar a los evasores.**
- **Permitir a la SAT obtener información necesaria para fiscalizar.**
- **Avanzar en adopción de mecanismos electrónicos de declaración de impuestos.**
- **Depurar y corregir errores en el marco sancionatorio vigente.**

3.9 TENDENCIAS DEL ADEUDAMIENTO PÚBLICO EN AMÉRICA CENTRAL

La deuda pública de los países de América central ha experimentado cambios importantes en los últimos años. Por un lado, los países pobres y más fuertemente endeudados, Nicaragua y Honduras, se convirtieron en sujetos de la iniciativa HIPC, de alivio de la deuda externa de países pobres altamente endeudados. Como consecuencia se beneficiaron de una fuerte reducción del cúmulo de su deuda, proceso que continuo dándose en 2006 y 2007 en la medida en que este alivio se extendió a los acreedores financieros multilaterales (FMI, Banco Mundial y BID). En Guatemala la deuda se mantuvo estable a un nivel inferior a un 20% del PIB, confirmando así su posición como el país menos endeudado de América Central.

3.10 Historia de la Modernización

Una **teoría de la modernización** encuentra como punto referencial la asunción de Estados Unidos como potencia mundial. La modernización, a diferencia de la acumulación europea, se entiende como una categoría holística en la cual el fordismo fue elemento central para su construcción estética y analítica. Pero la modernización

traspasaría las fronteras norteamericanas y provocaría impulsos capitalistas similares en Europa, Rusia y Japón y, en menor escala, algunos países emergentes. Se pueden entender como cambios estructurales básicos en esta fase de la modernidad cuatro elementos claros:

Diferenciación de la estructura política (complejidad social)

- Secularización de la cultura política (democratización)
- Aumento de la capacidad del sistema político de una sociedad (burocratización)
- Promoción de prácticas de acumulación capitalista (crecimiento y auto-dependencia)

De conformidad con la teoría del desarrollo económico de Rostow, para una sociedad en particular existen cinco etapas. Resumiendo, estas cinco etapas son: (1) **la sociedad tradicional**; (2) **precondición para el despegue**; (3) **el proceso de despegue**; (4) **el camino hacia la madurez**; y (5) **una sociedad de alto consumo masivo**. Estas tesis fueron tomadas para el plan de ayuda del Gobierno de Estados Unidos en Latinoamérica en los años 1960 (Alianza para el Progreso), cuyo fin era evitar el comunismo en el sub-continente. Si el problema que enfrentan los países del Tercer Mundo es la falta de inversiones productivas, entonces la solución para estos países está en que se les provea de ayuda en forma de capital, tecnología, y experiencia. Sin embargo, la poca inversión en ayuda hizo que el plan fracasara y Latinoamérica construyera redes políticas singulares, muchas veces políticamente hostiles a Estados Unidos.

Latinoamérica tendría una teoría al respecto a través de la Teoría de la dependencia donde entre los principales autores estaban Andre Gunder Frank, Raúl Prebisch, Theotonio Dos Santos, Enrique Cardoso, entre otros. La teoría de la dependencia combinaba elementos neo-marxistas con la teoría económica keynesiana en la que se construyeron teorías de gran impacto como las de centro-periferia y la educación popular. El grupo de intelectuales latinoamericanos, que operaba en Santiago de Chile, se desarmó tras el desplome del gobierno de Allende y la intensificación de las persecuciones políticas en Latinoamérica.

La sociología funcionalista también se interesó por una teoría de la modernización, en la cual enfatiza la interdependencia de las instituciones sociales, la importancia de variables estructurales en el ámbito cultural, y el proceso de cambio inherente a través del equilibrio homeostático. El marxismo entendía la modernización al alero de la experiencia de los socialismos reales; pero desde los años 60 entró en una crisis en la cual ya no podía explicar la modernización sin la estructura del capitalismo liberal.

3.10.1 Teoría de la modernización a fines del siglo XX

La crisis de la modernidad y su transformación en pensamiento único tras la caída del muro de Berlín (1989) ha ido provocando un debate cada vez mayor en la materia. Sumado al aumento del interés por la ecología y otras revoluciones paradigmáticas (femenina, política, etnicismos, etc.), ya no se entiende modernización como un telos, una suerte de paraíso industrial, sino que es analizado críticamente también siendo abandonados en muchos lados la idea de un desarrollo homogéneo. La devastación de África, el estancamiento de Latinoamérica y el atrincheramiento de parte de Asia son ejemplos de aquello, sin contar las propias crisis internas que viven los países del primer mundo. En las teorías actuales se pueden citar los trabajos de Immanuel Wallerstein y su teoría de *sistema-mundo* que entiende la tendencia a globalizar procesos sin resolver las desigualdades y riesgos sociales. Muchas de estas tesis son tomadas por movimientos anti-globalización y ecologistas y también pueden ser empalmadas por tesis más agresivas contra el capitalismo como las de Michael Hardt o Antonio Negry.

3.10.2 ¿Que es Modernización?

En pocas palabras podemos decir, que es un proceso socio-económico de industrialización y tecnificación.

3.10.3 Fundamentación Normativa

Una breve comparación de ley vigente del impuesto sobre circulación de vehículos con las reformas contenidas dentro de las disposiciones complementarias para la modernización del sistema tributario, servirá para entender que no hay modernización sino, un incremento fiscal.

Modernización Fiscal:

Aplicación gradual, consistente con ciclo económico

MEDIDA	2008 (Ajuste Econ.,)	2009 (Recup. Econ.)	2010 (Econ. Normaliz.)	2011 (Econ. Normaliz.)	2012 (Econ. Normaliz.)
ISR Simplificado	5%	5%	6%	7%	7%
ISR Renta Neta	31%	31%	28%	25%	25%
Dividendos	3% (Timbre)	5%	7%	10%	10%
Vehículos			50%	100%	100%
Deducción IVA		100%	75%	50%	25%
Precios de Transferencia	NO	NO	NO	SI	SI
Tasa Asalariados	ISR 31% 20%	25% 15%	5% 7%	5% 7%	5% 7%

FUENTE: Informe del Gobierno Central con fecha 23 de junio de dos mil ocho, página oficial.

3.10.4 DE LOS VEHICULOS DE LA SERIE PARTICULAR

ARTÍCULO 10.- La base imponible aplicable para los vehículos de la Serie Particular se establece sobre el valor de los mismos, en la siguiente forma:

Años de Uso	Tasa sobre el valor
1. Hasta un año (modelo del año)	1.0 %
2. De un año un día a dos años	0.9 %
3. De dos años un día a tres años	0.8 %
4. De tres años un día a cuatro años	0.7 %
5. De cuatro años un día a cinco años	0.6 %
6. De cinco años un día a seis años	0.5 %
7. De seis años un día a siete años	0.4 %
8. De siete años un día a ocho años	0.3 %
9. De ocho años un día a nueve años	0.2 %
10. De nueve años un día y más años	0.1 %

El valor del vehículo, salvando los efectos de su depreciación legal, para el sólo efecto de la aplicación del impuesto sobre circulación, se determinará en tablas

de valores imposables, elaboradas anualmente por el Ministerio de Finanzas Públicas, con base en investigación de los precios que se efectuará conjuntamente con los importadores, distribuidores y fabricantes, la tabla de valores imposables se aprobará por Acuerdo Gubernativo y se publicará en el Diario Oficial a más tardar, el 30 de noviembre y regirán para el año inmediato siguiente.

Reformas propuestas:

“Artículo” 10. La base imposable aplicable para los vehículos de la Sede Particular se establece sobre el valor de los mismos.

Para la determinación del impuesto se aplicarán sobre la base imposable los siguientes tipos impositivos:

MODELO DEL VEHÍCULO	TIPO IMPOSITIVO
1. Del año en curso o del año siguiente	2.0%
2. De un año un día a dos años	1.8%
3. De dos años un día a tres años	1.6%
4. De dos años un día a cuatro años	1.4%
5. De cuatro años un día a cinco años	1.2%
6. De cinco años un día a seis años	1.0%
7. De seis años un día a siete años	0.8%
8. De siete años un día a ocho años	0.6%
9. De ocho años un día a nueve años	0.4%
10. De nueve años un día y más años	0.2%

El valor del vehículo, para efecto de la aplicación del impuesto sobre circulación, se determina en tablas de valores imposables, elaboradas anualmente por la Administración Tributaria y aprobadas por Acuerdo del Directorio de la Superintendencia de Administración Tributaria, la cual será publicada en la página WEB de la Administración Tributaria y en el Diario de Centro América a más tardar, el treinta de noviembre de cada año y regirán para el años inmediato siguiente.”

Diferencias:

1. Se duplica el tipo impositivo que se aplica a la serie particular según la base imposable.

2. Ya no se elaboraran las tablas de valores imposables, conjuntamente con los distribuidores, fabricantes e importadores; ahora solo lo hará la Administración Tributaria.
3. Se hará una publicación en la Página WEB.

Ley vigente:

ARTÍCULO 11.- El impuesto será el resultado de multiplicar el porcentaje correspondiente establecido en el artículo anterior, por el valor del vehículo según la lista oficial vigente para cada año. El impuesto en ningún caso será menor a ciento diez quetzales (Q. 110.00).”

*** Reformado por el artículo 2 del Decreto número 44-2000 del Congreso de la República.**

Reformas propuesta:

“Artículo” 11. El monto del impuesto será el resultado de aplicar a la base imponible establecida para este impuesto, el tipo impositivo correspondiente, fijado en el artículo anterior. El impuesto en ningún caso será menor de doscientos veinte quetzales (Q.220.00)”.

Diferencias:

1. **Impuesto menor de Q. 220.00, es el doble.**
2. **En el año 2007 se recaudo 1,105, 833,150 por un total de 1,313,865 vehiculos, con la proyeccion que se tiene del doble para el 2008 se tendra 2,213,805,950 por 1,313,865.**

CAPÍTULO III

DE LOS VEHÍCULOS DE ALQUILER, COMERCIALES DE TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS, DE TRANSPORTE EXTRAURBANO DE PERSONAS, Y/O CARGA, SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES, AGRICOLAS, INDUSTRIALES DE CONSTRUCCIÓN Y MOTOCICLETA

ARTÍCULO 12.- * Se establecen los siguientes impuestos específicos: De placas de distribuidor, que serán otorgadas exclusivamente a las empresas comerciales registradas y autorizadas para operar como importadoras y distribuidoras de vehículos nuevos, objeto social que debe constar expresamente en su escritura

social y/o en su patente de comercio. Estas placas tendrán como distintivo especial la palabra "DISTRIBUIDOR" en la parte baja y precediendo su numeración la referencia "DIS".

El monto del impuesto será el máximo que establece la ley para vehículos en sus distintas categorías y tipos de vehículos terrestres, marítimos y aéreos.

El pago del impuesto será anual adhiriéndole a partir del segundo año, en el espacio que se destine para ello, la calcomanía que demuestre su pago.

El uso de las placas de distribuidor será el necesario para la circulación de vehículos nuevos, de la aduana a los talleres, bodegas o salas de ventas de las empresas distribuidoras, así como para su promoción comercial, hasta la venta al consumidor final. Adjunto a la placa, el distribuidor deberá emitir una constancia que contenga las características del vehículo que circula con esa placa, la cual deberá presentar el conductor en caso de requerimiento por autoridad respectiva, debiendo ser conducido por un miembro del personal debidamente acreditado de la empresa distribuidora;

"b) Los vehículos de alquiler, Pick-ups hasta de una tonelada, camionetas de reparto hasta de una tonelada, ambulancias y carros fúnebres, pagarán el impuesto de ciento cincuenta quetzales (Q.150.00). Los microbuses con capacidad hasta de diez pasajeros que se destinen y estén autorizados para el servicio de transporte urbano o escolar, pagarán el impuesto conforme a lo establecido en el artículo 14 de esta ley: cuando se destinen a uso particular, pagarán el impuesto conforme a lo establecido en el artículo 10 de esta ley."

- **Reformado por el artículo 2 del Decreto número 40-95 del Congreso de la República.**
- **Reformada la literal b), por el artículo 3 del Decreto Número 44-2000 del Congreso de la República.**

Reformas propuestas:

Artículo 12. Se establecen los siguientes impuestos específicos:

a) De placas de distribuidor, que están otorgadas exclusivamente a las empresas comerciales registradas y autorizadas para operar como importadoras y distribuidoras

de vehículos nuevos, objeto social que debe constar expresamente en su escritura social y/o en su patente de comercio. Estas placas tendrán como distintivo especial la palabra "DISTRIBUIDOR" en la parte baja y precediendo su numeración la referencia "DIS". El monto del impuesto será el máximo que establece la ley para vehículos en sus distintas categorías y tipos de vehículos terrestres, marítimos y aéreos. El pago del impuesto será anual adhiriéndole a partir del segundo años, en el espacio que se destine para ello, la calcomanía que demuestre su pago.

a) El uso de las placas de distribuidor será el necesario para la circulación de vehículos nuevos, de la aduana a los talleres, bodegas o salas de ventas de las empresas distribuidoras, así como para su promoción comercial, hasta la venta al consumidor final. Adjunto a la placa, el distribuidor deberá emitir una constancia que contenga las características del vehículo que circula con esa placa, la cual deberá presentar el conductor en caso de requerimiento por autoridad respectiva, debiendo ser conducido por un miembro del personal debidamente acreditado de la empresa distribuidora.

b) Los vehículos de alquiler, camionetas de reparto hasta de una tonelada, ambulancias y carros fúnebres, pagarán el impuesto de trescientos quetzales (Q300.00). Los microbuses con capacidad hasta de diez pasajeros que se destinen y estén autorizados para el servicio de transporte urbano o escolar, pagarán el impuesto conforme a lo establecido en el artículo 14 de esta ley; cuando se destinen a uso particular, pagarán el impuesto conforme a lo establecido en el artículo 10 de esta ley.

Diferencias:

- 1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.**

Ley vigente:

ARTÍCULO 13.- Se establece un impuesto específico para los vehículos de transporte de valores, paneles de más de una tonelada de Doscientos Ochenta Quetzales (Q. 280.00).

Reformas Propuesta:

“Artículo 13. Se establece un impuesto específico para los vehículos de transporte de valores y paneles de más de una tonelada de quinientos sesenta quetzales (Q560.00).”

Diferencias:

- 1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.**

Ley Vigente:

ARTÍCULO 14.- Los vehículos de transporte urbano o escolar se establecen un impuesto así: Buses, ómnibuses, camionetas y microbuses de diez y hasta treinta pasajeros, Doscientos Quetzales (Q. 200.00).

Buses, camionetas, ómnibuses y trolebuses de más de treinta pasajeros, Doscientos Ochenta Quetzales (Q. 280.00).

Reforma Propuesta:

Artículo 14. Para los vehículos de transporte urbano o escolar se establece un impuesto específico, así:

- A) Buses, ómnibuses, camionetas y microbuses de diez y hasta treinta pasajeros, cuatrocientos quetzales (Q400.00).
- B) Buses, camionetas, ómnibuses y trolebuses de más de treinta pasajeros, quinientos sesenta quetzales (Q560.00).”

Diferencias:

- 1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.
Tanto el inciso a como en el b de la reforma que se pretende realizar.**

Ley vigente:

ARTÍCULO 15.- Los vehículos extraurbanos de transporte de personas y/o carga dependiendo del número de ejes, y de su peso bruto vehicular autorizado para transportar se clasifican, denominan y pagan un impuesto así:

C2: Es un camión o autobús, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda doble (eje de tracción). Impuesto de: Doscientos Ochenta Quetzales (Q. 280.00).

C3: Es un camión o autobús, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje doble o Tándem (eje de tracción). Impuesto de: Cuatrocientos Diez Quetzales (Q 410.00).

T2: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda doble (eje de tracción). Impuesto de: Doscientos Ochenta Quetzales (Q. 280.00).

T3: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje doble o Tándem (eje de tracción). Impuesto de: Cuatrocientos diez quetzales (Q. 410.00).

Reformas Propuesta:

Artículo 15. Los vehículos extraurbanos de transporte de personas o transporte de carga dependiendo del número de ejes, y de su peso bruto vehicular se clasifican, denominan y pagan un impuesto específico así:

C2: Es un camión o autobús, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje doble o Tándem (eje de tracción). Impuesto de: Quinientos sesenta quetzales (Q560.00).

C3: Es un camión o autobús, consistente en un automotor con eje simple (eje direccional) y un eje doble o Tándem (eje de tracción). Impuesto de: Ochocientos veinte quetzales (Q820.00).

T2: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje simple de rueda adore (eje de tracción). Impuesto de: Quinientos sesenta quetzales (Q560.00).

T3: Es un tractor o cabezal con un eje simple (eje direccional) y un eje doble o Tándem (eje de tracción). Impuesto de: Ochocientos veinte quetzales (Q820.00).”

Diferencias:

1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.

Ley Vigente:

ARTÍCULO 16.- Los vehículos tipo semirremolque, y remolque para el transporte de personas y/o de carga dependiendo del número de ejes y de su peso bruto vehicular autorizado para transportar se clasifican, denomina y pagan un impuesto así:

S1: Es un semirremolque con un eje trasero simple de rueda doble. Impuesto de: Doscientos Quetzales (Q. 200.00).

S2: Es un semirremolque con un eje trasero doble o Tándem. Impuesto de Doscientos noventa Quetzales (Q. 290.00).

S3: Es un semirremolque con tres ejes traseros. Impuesto de: Trescientos Cincuenta Quetzales (Q. 350.00).

R2: Es un remolque con un eje delantero simple o de rueda doble y un eje trasero simple o de rueda doble. Impuesto de: Cuatrocientos Quetzales (Q. 400.00).

R3: Es un remolque con un eje delantero simple o de rueda doble y un eje trasero doble o Tándem. Impuesto de: Seiscientos Quetzales (Q. 600.00).

Los vehículos y combinaciones de los mismos no deberán exceder el peso bruto vehicular que señalan sus fabricantes, debiéndose así mismo observar las normas contenidas para pesas y dimensiones que contengan el reglamento respectivo de pesos y dimensiones o los permisos respectivos emanados por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas a través de la Dirección General de Caminos, Sección de Pesos y Dimensiones.

Los vehículos de placas u origen extranjero que se importen y/o circulen en el país de forma temporal sean semirremolques o contenedores ingresados por vía marítima o terrestre, pagarán el equivalente al tipo de vehículos indicados en este artículo a razón de Diez Quetzales diarios aún cuando usen plataforma o chasis nacionales.

Reformas Propuestas:

Artículo 16.- Los Vehículos tipo semirremolque, y remolque para el transporte de personas o de carga dependiendo del número de ejes y de Su peso bruto vehicular autorizado para transportar se clasifican, denominan y pagan un impuesto específico así:

S1: Es un semirremolque con un eje trasero simple de rueda doble.

Impuesto de cuatrocientos quetzales (Q.400.00)

S2: Es un semirremolque con un eje trasero doble o Tándem.

Impuesto de quinientos ochenta quetzales (Q. 580.00)

S3: Es un semirremolque con tres ejes traseros. Impuesto de: setecientos quetzales (Q. 700.00).

R2: Es un remolque con eje delantero simple o de rueda doble y un eje trasero simple o de rueda doble. Impuesto de: ochocientos quetzales (Q. 800.00)

R3: Es un remolque con un eje delantero simple o de rueda doble y un eje trasero doble o Tándem. Impuesto de: un mil doscientos quetzales (Q. 1,200.00)

Los vehículos y combinaciones de los mismos no deben exceder el peso bruto vehicular que señalan sus fabricantes, debiéndose observar las normas contenidas para pesos y dimensiones o los permisos emanados por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Caminos.

Los vehículos de placas u origen extranjero que se importen o circulen en el país de forma temporal, sean semirremolques o contenedores ingresados por vía marítima o terrestre, pagarán el equivalente al tipo de vehículos indicados en este artículo a razón de veinte quetzales (Q. 20.00) diarios, aún cuando usen plataforma o chasis nacionales.

Diferencias:

1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.

Ley Vigente:

ARTÍCULO 17.- Los vehículos de uso pesado agrícola, industrial y de construcción que comprenden los vehículos siguientes pagarán un impuesto de circulación así:

- A) Tractores agrícolas: Impuesto de Doscientos Ochenta Quetzales (Q. 280.00).
- B) Grúas y/o monta cargas: Impuesto de Cuatrocientos Diez Quetzales (Q. 410.00).

Vehículos de construcción tipo patrol, compactadoras, cargadores frontales o similares: Impuesto de Cuatrocientos Diez Quetzales (Q. 410.00).

Tractores de construcción: Impuesto de Seiscientos Quetzales (Q. 600.00).

Es prohibida la circulación en carreteras o calles asfaltadas de todo tipo de vehículo que no esté dotado de llantas neumáticas, éstos sólo podrán circular en carreteras o calles de tierra

Reformas Propuestas:

“Artículo 17. Los vehículos de uso pesado agrícola, industrial y de construcción pagarán un impuesto específico así:

Tractores agrícolas: Impuesto de quinientos sesenta quetzales (Q. 560.00)

Grúas o monta cargas, vehículos de construcción como patrones, compactadores, cargadores frontales o similares: Impuesto de ochocientos veinte quetzales (Q. 820.00).

Tractores de construcción: Impuesto de un mil doscientos quetzales (Q. 1,200.00).”

Diferencias:

- 1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.
- 2. unifica el impuesto de grúas montacargas y vehículos de construcción en un solo rubro y artículo ya que en la ley anterior estaban divididos.

Ley Vigente:

ARTÍCULO 18.- Los vehículos tipo motocicleta que comprenden a los motociclos, velocípedos con motor, motonetas, motocicletas y similares, pagarán el impuesto conforme lo establece el Artículo Octavo (8º.); sin embargo en ningún caso el impuesto podrá ser menor a Setenta y Cinco Quetzales (Q. 75.00) anuales; se exceptúan las motocicletas menores de doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 c.c.), las cuales pagarán el impuesto mínimo.

Reformas Propuestas:

“Artículo 18. Los vehículos tipo motocicleta que comprendan a los motociclos, velocípedos con motor, motonetas, motocicletas y similares, pagarán el impuesto conforme lo establecido el artículo diez de esta ley; sin embargo, en ningún caso el impuesto podrá ser menor a ciento cincuenta quetzales (Q: 150.00) anuales”

Diferencias:

1. El impuesto se duplica en un cien por ciento con relación a la ley vigente.

3.11 Metodología (Métodos, técnicas e instrumentos).

La investigación por los medios utilizados para obtener los datos, entonces se divide en: documental y de campo.

Investigación documental: Es la que se realiza, como su nombre lo indica, apoyándose en fuentes de carácter documental, esto es, en documentos de cualquier especie tales como, las obtenidas a través de fuentes bibliográficas, hemerográficas o archivísticas; la primera se basa en la consulta de libros, la segunda en artículos o ensayos de revistas y periódicos, y la tercera en documentos que se encuentran en archivos como cartas oficios, circulares, expedientes, etcétera.

Investigación de campo: Esta clase de investigación se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones. En todo caso es importante realizar siempre la consulta documental con el fin de evitar una duplicidad de trabajos, puesto que se reconoce la existencia de investigaciones anteriores efectuadas sobre la misma materia y de las que se pueden usar sus conclusiones como insumos iniciales de la actual investigación.

En cuanto a la investigación realizada para la ejecución del proyecto, es necesario aplicar la investigación Documental, apoyándose en los siguientes métodos:

Definición de Método: Es el camino para llegar a un fin determinado, Para el desarrollo del estudio de mercado se utilizó la metodología siguiente:

1. Método Deductivo

Se efectuaron visitas a Superintendencia de Administración Tributaria – SAT - , Ministerio de Finanzas Públicas < MFP -, el propósito principal, se enfocó a la obtención de información general, para visualizar de mejor manera la realización del estudio.

2. Método Inductivo.

Conociendo los aspectos generales del problema estudiado, se investigó aspectos puntuales del mismo; para lo cual, se analizó por un lado, base impositiva del impuesto, estadísticas actuales de captación del impuesto, sistema de captación y recaudación de las instituciones responsables.

3. Método Analógico.

Se establecieron marcos de referencia que permitieron comparar resultados; para obtener nuevas conclusiones.

4. Técnicas

Se utilizarán las técnicas de entrevista, observación y el análisis; siendo indispensable la aplicación de la observación, durante el desarrollo de toda la investigación de campo y la documental, como los demás instrumentos utilizados para elaborar el estudio tales como audiovisuales, recursos electrónicos, documentales, institucionales y humanos..

IV. DESCRIPCION DEL CASO

4.1 Formulación de la Hipótesis:

“La disminución de los ingresos fiscales en lo referente al impuesto sobre la circulación de vehículos en el área Metropolitana de la ciudad de Guatemala es debido a la falta de programa de modernización fiscal.”

Al discriminar entre los múltiples objetivos que motivan la adopción de una Modernización Fiscal Efectiva, se encuentra elementalmente el facilitar al contribuyente sus obligaciones con el Fisco para mejorar la recaudación fiscal en calidad y cantidad.

Integrando un sistema efectivo que tienda a asegurar la suficiencia y transparencia financiera de la administración pública en Guatemala, que coadyuve a reducir el Déficit fiscal, Fomentar una asignación eficiente de los recursos, Aumentar la capacidad de producción, de lo que se deriva el contribuir al aumento de la productividad en y de las inversiones privadas, promover una distribución equitativa de los beneficios del crecimiento económico, Reformar el sistema presupuestario del Estado.

Todo lo anterior es posible lograrlo si se ejecuta la propuesta para establecer, **la falta de un programa de Modernización Fiscal “real” y necesario que ayudará a cubrir nuestro actual déficit fiscal, debe implementarse con carácter prioritario como políticas de Estado.**

Para lograr, el cumplimiento del pago de impuestos de la sociedad, para la contribución del desarrollo económico, social y cultural de Guatemala es necesario lanzar una masiva campaña a través de los diferentes medios de comunicación radio, televisión e Internet, y difundir mensajes para crear conciencia y cultura tributaria; Por otro lado la normativa debe reformarse para aplicar con energía y responsabilidad las sanciones y multas, que correspondan a los evasores de los impuestos, para que esto sirva de lección y se cree disciplina en la población. El objetivo de la Reforma es aumentar la recaudación, reducir la evasión y modernizar la administración del impuesto sobre la circulación de vehículos.

Durante el desarrollo de la investigación documental y de campo se logró concluir que:

1. Es urgente la institucionalización de la Modernización Fiscal en Guatemala.
2. El proyecto promovido actualmente por el gobierno central respecto al tema Modernización Fiscal no se refiere en realidad a una modernización entendida como sistematización integral de mecanismos para mejorar y optimizar la recaudación fiscal, sino como una reforma tributaria llamada de forma diferente, por su naturaleza de carácter jurídico.
3. La base impositiva del impuesto de circulación de vehículos actual se proyecta elevar al cincuenta por ciento para el año dos mil diez y para el año dos mil once se proyecta su incremento al doble del valor, duplicando de nuevo su valor en el año dos mil doce, lo que nos daría un resultado catastrófico e inflacionario, que incrementará la pobreza y la explotación del hombre por el hombre de nuevo en un sistema de carácter privatista, que en nada paliará la desnutrición, desempleo, inseguridad, analfabetismo, pobreza extrema y muchos otros más, constituyéndose en una serie de problemas aunados en los que la Guatemala democrática agoniza.

4.2 Comprobación de la Hipótesis

Se ha determinado a través del desarrollo de la investigación documental y de campo que el problema observado se puntualiza como: las causas por las que es necesaria y urgente la modernización fiscal en Guatemala, en vista que la captación de impuestos en el año 2007 no fue suficiente y efectiva, para cubrir las necesidades sociales.

Se analizó por medio del método de la observación directa, todas y cada una de las disposiciones principales de la Modernización del Sistema Tributario indirecto (impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos), partiendo para ello de vehículos, delimitando de esa forma el problema social estudiado, en el año 2007 en el Área Metropolitana, en virtud de que son disposiciones complementarias para la modernización del sistema tributario indirecto y aduanero.

4.3 Contrastación de la Hipótesis:

En virtud de la investigación y las conclusiones realizadas y la comprobación de las hipótesis, se deduce que: **“La disminución de los ingresos fiscales en lo referente al impuesto sobre la circulación de vehículos en el área Metropolitana de la ciudad de Guatemala es debido a la falta de programa de modernización fiscal.”**, que ha provocado la desconfianza del contribuyente, causales por las que es necesaria y urgente una Modernización Fiscal en Guatemala, en vista de que la captación de impuestos en el año 2007 del Impuesto sobre Circulación de Vehículos en la Area Metropolitana, no fue suficiente y efectiva, para cubrir las necesidades sociales.

4.4 UNIDAD DE ANÁLISIS

El Organismo Ejecutivo presentó al Organismo Legislativo el día 12 de agosto del presente año, una Iniciativa de Ley que lleva por nombre “Disposiciones Complementarias para la Modernización Fiscal del Sistema Tributario Indirecto y Aduanero”, el cual plantea las siguientes reformas:

1. Impuesto específico de la primera matrícula de vehículos automotores terrestres.
2. Disposiciones aplicables al sistema aduanero nacional
3. Reforma al decreto 27-92 del congreso de la República, Ley del Impuesto al Valor Agregado.
4. Reforma al decreto 20-2006 del Congreso de la República, Disposiciones legales para el fortalecimiento de la administración tributaria
5. Reforma al decreto 70-94 del Congreso de la República, Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos terrestres, marítimos y aéreos.

Este análisis se basa únicamente en la reforma al decreto 70-94, Ley Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres. Ya que forma parte de las disposiciones complementarias de la modernización fiscal.

El gobierno esta impulsando un Plan de Modernización Fiscal, estos incrementos de los impuestos forma parte de la modernización. Esta modernización según el gobierno se basa en tres pilares que son:

- 1. Integralidad**
- 2. Gradualidad**
- 3. Combate a la Evasión**

Estos son los pilares de la modernización fiscal, pero debemos definir bien, ¿Qué es un Pilar?, para así llegar a una mejor comprensión. Se asevera que pilar es la columna o base vertical, que se encarga de sostener la estructura.

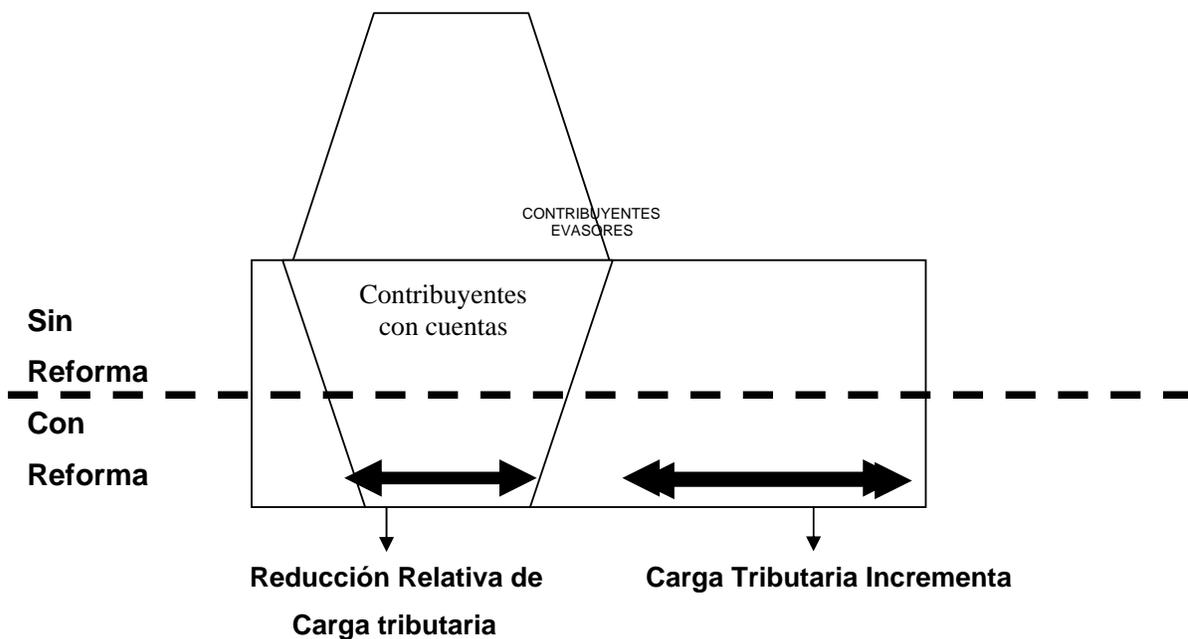
Entonces estos pilares del plan de modernización fiscal, serán las bases. Análisis a profundidad de cada pilar:

- 1. Integralidad:** No solo impuesto sino, también gasto y transparencia. Estos lo llevaran a cabo con la creación en el Ministerio de Finanzas Publicas, de un Vice Ministro de Transparencia Fiscal, el cual será un gasto mayor para nosotros los ciudadanos, con todo el equipo de funcionamiento tanto humano como tecnológico.

Normativa que regula los fidecomisos, hacer un normativa para regular, lo que es obligación de regular al estado de manera eficiente, no me parece una modernización, sino una reestructuración. Crearan un observatorio ciudadano, el cual no se debería de crear, ya que es un derecho para todos los habitantes tener acceso a la información. Normas de ejecución presupuestaria. Y por ultimo presupuesto por resultados.

- 2. Gradualidad:** Compuesto por dos etapas, procurando espacio para la recuperación económica.

4.5 Combate a la Evasión: Genera justicia fiscal, sanciona a evasores. Se producirá reducción relativa de carga tributaria para quienes cumplen con la ley. Quien evade o elude, con la reforma, sí pagará más impuestos los que le corresponde pagar.



A través, de estos pilares nos damos cuenta que no hay un plan certero, eficaz y real de modernización, ya que no hay procesos de tecnificación, sino solo reestructuración.

Ahora con los avances tecnológicos, el mundo gira en tener más información certera, precisa y veloz, que se logran con cambios drásticos y mejoras eficientes.

- **Resumen de la fundamentación normativa**

Iniciativa de ley Disposiciones Complementarias para la Modernización Fiscal del Sistema Tributario Indirecto y Aduanero, el cual plantea las siguientes reformas:

- I. Impuesto específico de la primera matrícula de vehículos automotores terrestres.
- II. Disposiciones aplicables al sistema aduanero nacional
- III. Reforma al decreto 27-92 del congreso de la República, Ley del Impuesto al Valor Agregado.
- IV. Reforma al decreto 20-2006 del Congreso de la República, disposiciones legales para el fortalecimiento de la administración tributaria
- V. Reforma al decreto 70-94 del Congreso de la República, Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos, terrestres, marítimos y aéreos.

4.6 Explicación a la interrogante.....¿No hay modernización?

A través de la investigación y todos los métodos usados, se deduce que no hay una verdadera modernización. No es posible negar que algunos incrementos de impuestos, observados con criterio amplio e integral, sean correctos, pero antes de elevar la carga tributaria debería la Administración Tributaria ser eficiente en la recaudación actual, en virtud de la deficiencia que manifiesta al captar los impuestos vigentes. ¿Por qué hemos de creer que con nuevos impuestos podemos captar más ingresos?

En el proyecto que conoce el Congreso de la República, sobre el presupuesto general de la nación para el ejercicio 2009, el gobierno resalta un efecto de la Modernización Fiscal de los ingresos tributarios, en el cual en los impuestos indirectos menciona que va a “recaudar Q 28,304.000.00, y es notorio que en el año 2007 recaudó Q 23,647.000.00 y en junio del 2008 recaudo Q 12,396.700.00; es incomprensible como solo creer que elevando la tasa base impositiva del impuesto se elevará la recaudación a Q 4,657.000.00”¹⁸ sin tener mejores controles de recaudación. De la cantidad proyectada, un considerable porcentaje deberá cubrirse con el impuesto sobre circulación de vehículos.

La Modernización Fiscal es un proceso integral para asegurar mayor equidad, transparencia y justicia en las finanzas públicas.”¹⁹

“Es un esfuerzo de Estado cuyos beneficios principales sean recibidos por las familias guatemaltecas que integran las masas mayoritarias, sin privilegios.”²⁰ Es una propuesta integral que busca la solidaridad con los más necesitados, el combate a prácticas corruptas que acaban con los fondos públicos, el apoyo a los sectores productivos que generan empleo para las familias y a las comunidades, y la eliminación de excusas legales que permiten a ciudadanos y empresas irresponsables evadir el pago de impuestos y específicamente en el tema Impuesto a Vehículos optimizar la recaudación del impuesto y aplicar sanciones punibles efectivas que garanticen la captación transparente y equitativa del tributo.

¹⁸ La Política Fiscal Encrucijada en el Caso de América Central, año 2007, Instituto dentro Americano de estudios Fiscales I

^{19, 20} Modernización Fiscal Gradual Guatemala, septiembre 2008

La Modernización Fiscal Efectiva se fundamenta en seis razones:

1. Aumentar la capacidad del Estado para responder a las necesidades de la población y garantizar el bien común.
2. Mejor imagen política ante el mundo y la historia, cumpliendo los Acuerdos de Paz.
3. Mayor captación de recursos provenientes de la comunidad internacional.
4. Mayor gobernabilidad: implica cumplimiento de acuerdos entre el gobierno y otros sectores, sin nuevas reformas tributarias después del dos mil nueve.
5. Mayor capacidad para enfrentar turbulencia económica internacional.
6. Mayores posibilidades de crecimiento y empleo.

Fines que pretende alcanzar la implementación de la Modernización Fiscal:

Apoyar las bases de la Guatemala próspera del siglo XXI: más solidaria, más segura, más próspera, y más democrática. Para alcanzarlos se requiere:

- a. Un Estado fuerte, identificado con el bienestar común y no con los intereses particulares de minorías.

Un Estado comprometido profundamente con hacer cumplir los derechos ciudadanos establecidos en nuestra Constitución.

La verdadera Modernización Fiscal que Guatemala necesita para alcanzar los fines trazados, descansa en cuatro acciones fundamentales: Reorientar el gasto público para proteger a las familias guatemaltecas excluidas de los beneficios del desarrollo.

1. Aumentar la capacidad del Estado, en el gobierno actual y los siguientes para atender a la población más vulnerable en tiempos de crisis.
2. Ordenar el apoyo del Estado al sector productivo, priorizando la reactivación económica, estimulando la producción de alimentos y eliminando privilegios fiscales que sólo benefician a pocas personas.
3. Promover una nueva legislación tributaria que cierre puertas a aquellos que hoy evaden la responsabilidad ciudadana de pagar impuestos, lo cual ha provocado que el esfuerzo por financiar al Estado recaiga fundamentalmente en las espaldas de los guatemaltecos y guatemaltecas más honestos.

La modernización Fiscal deberá apoyar la creación de espacios de vigilancia ciudadana del presupuesto público, para que de manera independiente se evalúe el buen uso de los recursos el Estado y se verifique que la política fiscal se oriente claramente por principios de solidaridad, transparencia y respeto a los derechos de los ciudadanos. En este sentido es necesaria la creación de un Observatorio del Gasto Público con la participación de ciudadanos independientes y honorables, que velará por el uso efectivo y transparente de los recursos encomendados al Estado por parte de la sociedad, es decir una Comisión Nacional de Transparencia Tributaria, que observe específicamente la actividad financiera del Estado en sus fases de ejecución y recaudación.

“En el ámbito legal, la Modernización Fiscal impulsará reformar legales que permitan el libre acceso a la información pública para garantizar el cumplimiento estricto de la auditoria social y la publicidad de los actos públicos, estrechamente ligado a la generalización e imposición del régimen de contrataciones del Estado y el castigo efectivo a los responsables de actos criminales y delincuenciales en contra del erario público.”²¹

Con la implementación de la verdadera Modernización Fiscal efectiva se pretende la máxima captación de ingresos a través de la recaudación equitativa del Impuesto a Vehículos, el que por su carácter de impuesto directo, creará la obligación de controlar a cabalidad el parque vehicular que dará como resultado la captación con equidad y eficacia del tributo, devolviendo a los guatemaltecos honestos la confianza. Una Modernización Fiscal efectiva también amerita prioritariamente un sistema amplio con la cobertura suficiente y necesaria de Educación Fiscal y Cultura Tributaria a todos los guatemaltecos y guatemaltecas.

21 Proyecto de presupuesto para el ejercicio Fiscal 2009, Ministerio de Finanzas públicas

RECAUDACION DEL IMPUESTO SOBRE CIRCULACION DE VEHICULO AÑO 2007

TIPO DE VEHÍCULO	Cantidad 08	IMPUESTO MÍNIMO	RECAUDACIÓN
AUTOBUSES, BUSES Y MICROBUSES	83,549	Q400,00	Q33.419,600
AUTOMÓVILES	458,958	Q220,00	Q100.970,760
CAMIONES, CABEZALES Y TRANSPORTE DE CARGA	102,968	Q560,00	Q57.662,080
CAMIONETAS, CAMIONETILLAS Y PÁNELES	181,407	Q400,00	Q72.562,800
CARRETAS, CARRETONES, REMOLQUES	4,354	Q400,00	Q1.741,600
FURGONES Y PLATAFORMAS	16,261	Q400,00	Q6.504,400
GRUAS	427	Q400,00	Q170.800,000
JEEP	18,204		Q0,000
MOTOCICLETAS	407,545	Q150,00	Q61.131,750
OTROS	4,838	Q220,00	Q1.064,360
PICK-UP	387,89	Q220,00	Q85.335,800
TRACTORES Y MINITRACTORES	919	Q560,00	Q514.640,000
			Q1.105.833,150

FUENTE: SUPERINTENDENCIA ADMINISTRACION TRIBUTARIA

Existe la certeza que haciendo cambios sólidos y tecnológicos habría mejores beneficios reales con una verdadera recaudación, podemos comenzar con realizar un verdadero conteo del parque vehicular en Guatemala, en la tabla comparativa determinamos que el numero de vehículos que dice la Administración Tributaria en el 2008 multiplicado por el mínimo de impuesto a pagar por cada vehículo supera el triple de la recaudación actual. De acuerdo a tabla de muestra:

Entonces el primer paso debe ser una verdadera verificación del parque vehicular en Guatemala a partir de la que debe hacerse un cálculo verdadero de cuanto se pretende Entonces el primer paso debe ser una verdadera verificación del parque vehicular en Guatemala a partir de la que debe hacerse un cálculo verdadero de cuanto se pretende recaudar a través de este impuesto, contando con el dato certero en cuanto a la cantidad de vehículos que circulan en propiedad en Guatemala, es el punto de partida de la modernización, tecnificando la base de datos e unificarla con los demás impuestos con el objeto de facilitar al ciudadano al momento de comprar un vehículo, se cargue el sistema automáticamente para llevar una estadística real.

- Automatizar la totalidad del sistema de recaudación
- Crear una red y servidor integrados en un sistema tecnológico funcional
- Unificar instituciones

- Centralizar la base de datos que contiene la información real sobre el parque de vehículos circulantes que reporta la SAT, registro de la propiedad, PNC.
- Actualización de la base de datos
- Control estricto sobre vehículos a los cuales no se les ha pagado el impuesto de circulación
- A través de las bases de datos que se manejan por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) utilizar mecanismos de requerimiento de cobro para el pago de los impuestos, y de esta manera lograr la acumulación de dos o más años atrasados.

IV.1 ANALISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACION EN RELACION AL CASO

4.1.1 Diseño de Instrumentos:

En el transcurso del presente proyecto se estableció la necesidad de cuantificar el grado de cultura tributaria y confianza que los ciudadanos tienen respecto a la recaudación del impuesto sobre circulación de vehículos, y la forma poco transparente de la inversión que hace el Estado de los mismos.

El instrumento evaluó el grado de confianza que el ciudadano posee actualmente en cuanto a la recaudación y el uso que se le da a lo colectado, así como las expectativas que se puedan tener a futuro.

De igual forma se entrevistó a los ciudadanos para determinar a su juicio las causas de la desconfianza del uso del impuesto y las facilidades que se otorgan para la cancelación del mismo, así como determinar las expectativas que se tiene para resolver la problemática.

4.1.2 La investigación fue:

4.1.3 Básica: Cuyo objeto es acrecentar el conocimiento humano en torno al centro de estudio, como es pretender contribuir a mejorar la cultura tributaria.

4.1.4 Aplicada: Al conocimiento de la realidad para resolver el problema, las variantes las dio el trabajo de campo, aunado a ello la participación, reflexión y acción.

4.1.5 Procedimientos: se procedió al abordaje de los contribuyentes en un periodo de intervalo de un año, con frecuencia de acometida de tres veces por semana al azar, en diferentes puntos del área metropolitana, usando guías de observación, una percepción de su contexto social y se captó aspectos mas significativos con la variable estructurada.

Se tomo como muestra 384 ciudadanos peatones contribuyentes, esa cantidad de personas fue propuesta en función de la cantidad de usuarios que poseen automotor según registro de la SAT. Que se la aplico el calculo de una muestra representativa, significando esto que el error máximo aceptable es del 5% dando como resultado en el nivel deseado de confianza en un 95%. Por consiguiente el nivel estimado de la muestra es del 40% a 60% calculado con la forma estadística de yame en la cual obtendremos un nivel deseado de confianza del 95% y un máximo error aceptable de 5%

MUESTRA DE CONTIBUYENTES				
¿Tamaño del Universo? 1,313,865	¿Error máximo aceptable? 5%	¿Porcentaje estimado de la muestra? 50%	¿Nivel deseado de confianza? 95%	¿Tamaño de la muestra? 384

IV.1.6 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

EL presente estudio comprende una recopilación de datos de 384 encuestas realizadas a través del instrumento delineado específicamente para los contribuyentes del impuesto sobre circulación de vehículos.

Como puede observarse en el cuadro No. 1 del anexo 2; de 384 contribuyentes, 307 posee vehículo automotor, lo que representa el 80 % del universo.

En el cuadro No. 2 se describe que del universo encuestado 334 ciudadanos 86% no están de acuerdo con el incremento al impuesto sobre circulación de vehículos, las razones que esgrimen son la poca transparencia para la ejecución de lo recaudado, y el deficiente cumplimiento de su gestión administrativa.

El cuadro No. 3 evidencia que 326 encuestados 85% no cree en el gobierno, 15% que son 58 ciudadanos, no tienen solvencia económica, y creen que este no es el momento propicio para el incremento de la carga tributaria, pues a nivel mundial estamos en crisis.

En base al cuadro No. 4 se denota que 63% o sea 269 contribuyentes, pagan el impuesto sobre circulación de vehículos sin recargo de mora.

El cuadro No. 5 hace referencia a que 288 encuestados 75%, posee únicamente un vehículo por familia, mientras que el 13% o sea 50 depositarios poseen mas de 3 vehículos por núcleo familiar.

En el cuadro No. 6 denotamos que el 64%, 246 consignatarios, poseen vehículo tipo sedan, 20%, o sea 77 personas del universo poseen motocicleta, 46 encuestados que es el 12%, tienen vehículos 4x4.

El cuadro No. 7 encontramos que el 60% de los entrevistados 231, manifiestan que es fácil y agradable el cancelar el impuesto, y 25 % 96 participantes manifiestan lo contrario.

En el cuadro No. 8 el 75 % de los encuestados 270, exteriorizaron que la circunstancia que no hace agradable ni fácil el cancelar el impuesto sobre circulación de vehículos radica en que las publicaciones se circunscriben solamente a los rotativos, las filas de espera son muy largas, no hay acceso al Web side, en tanto que el 20%, 58 ciudadanos manifiestan inexistencia de las calcomanías en las agencias bancarias, mala atención en la SAT y los bancos del sistema.

El cuadro No. 9 nos revela que la principal dificultad en la cancelación del impuesto estriba en los conflictos económicos en el 50% de los casos entrevistados, casos entrevistados, 192 del universo estudiado, falta de tiempo e indiferencia el 32% lo que significa, 122 contribuyentes.

El cuadro 10 evidencia que la razón fundamental para no aceptar el incremento sobre circulación de vehículos en el 81%, de los entrevistados, 343 del universo, es la no transparencia del Gasto y ejecución, obras solo para la ciudad, politiquería, obtención del voto.

El cuadro No. 11 da certidumbre respecto a que el 83% de los encuestados se pronunció indicando que no esta de acuerdo con el incremento del impuesto sobre la circulación de vehículos, lo que significa 319 encuestados de universo estudiado, solamente 66 entrevistados o sea el 17%, estuvo de acuerdo con el incremento.

El cuadro No.12 denotamos que los ciudadanos desearían que la inversión que se realizara por la recaudación del impuesto sobre circulación de vehículos se invirtiera en construcción de carreteras y el respectivo mantenimiento 60%, 132 entrevistados, caminos vecinales 15% y calles y bulevares 15%.

IV.2 RESULTADO DEL CASO

Los elementos preponderantes dentro del análisis que se planteó del presente caso se encuentran predominantemente el rechazo de los ciudadanos a un incremento del impuesto a la circulación de vehículos, debido a la desconfianza que la ciudadanía tiene en cuanto a la transparencia del gasto y la ejecución del mismo, de similar forma se le puede aunar que lo recaudado por el impuesto no se materializa en obras que los habitantes de este país desearía como los con construcción y mantenimiento de carreteras, caminos vecinales, calles y bulevares en las urbes de mas concentración.

Se evidencia que en general hay malestar por el pretendido incremento a pesar de la crisis económica que esta latente en todo el mundo, y según todos los expertos no es el momento propicio para aumentar la carga impositiva. Si a todas estas circunstancias le aunamos la forma tan poco ortodoxa de hacer las convocatorias para que los contribuyentes estén enterados de que agencias bancarias y a partir de que día se inician los procesos, así como las largas y tediosas filas para efectuar los pagos del mismo, son un factor desmotivante.

Se torna imprescindible evaluar como primer paso una exhaustiva verificación del parque vehicular en Guatemala pero sobre todo de los que circulan en el área metropolitana, para poder realizar una verdadera proyección de lo que se pretende recaudar a través del impuesto, para que a partir del dato certero de el número de vehículos circulando en las calles sea el punto de despegue para el inicio de la Modernización Tributaria, tecnificando la base de datos existente y aunarla con los demás impuestos con el objeto de facilitar al ciudadano al momento de comprar vehículo se cargue al sistema automáticamente.

En síntesis el perfil positivo que dejó el estudio conlleva a que debe de existir en carácter de urgente la Modernización Fiscal sobre todo en el tema del impuesto sobre circulación de vehículos y esto necesita tecnología global como lo es la automatización de la totalidad de la recaudación, crear un sistema de red y servidor integrados.

Otro componente de tomar en cuenta es que a las personas que utilizan los vehículos con alguna finalidad de tipo comercial su carga impositiva debe de ser mayor a quienes lo utilizan con propósitos de tipo laboral, familiar.

De esta misma forma se podría contabilizar el impuesto para aquellos que posean más de un vehículo, para que esta carga impositiva sea más justa y equitativa, a todos los ciudadanos de Guatemala.

IV.3 EVALUACION DEL CASO

La evaluación y posteriormente implementación de algunos de los elementos vertidos en el presente estudio los podríamos considerar relevantes, tema del momento en el que el Estado pretende hacer valer una reforma Fiscal sin encontrar los elementos de juicio que realmente justifiquen la inversión, debido a que la ciudadanía no confía en su gestión ni transparencia.

La población considera lesivo para su economía el hecho de pretender incrementar el impuesto sobre primera matricula de automóviles, el cuál sustituirá a los actuales aranceles de importación y cobrará vigencia en el momento en que los países centroamericanos acuerden reducir su arancel a cero, este tributo no solamente es rechazado por los ciudadanos comunes sino también por la cúpula empresarial, pues al igual que los proletarios lo consideran inoportuno en la actual crisis que enfrenta a todo el mundo.

Es de esperar que como está planteado el nuevo impuesto traiga hambre, y desempleo para la población, así como otras expectativas negativas, la sociedad civil y todos los sectores productivos del país deben de considerar que golpeará a los más necesitados que utilizan su carro para trabajar.

También se debe de considerar que violará el principio constitucional de capacidad de pago, pues no se hace ninguna distinción entre autos de lujo y los que tienen equipamiento estándar.

Se contemplo que con este proyecto pendiente de aprobación del Organismo Legislativo se recaudará menos que antes debido a diversos factores, que definitivamente irán en contra de las políticas de Gobierno.

Se debe de considerar que el valor de un vehículo no se calculará con base en la factura del mismo sino en una tabla de precios preestablecidos antojadísamente por el gobierno con lo que conseguirán que las ventas de carros cero kilómetros colapsen de manera inmediata, pues el paquete fiscal contempla incrementar gradualmente el impuesto a la circulación de vehículos. Se faculta a la SAT para instalar dispositivos de control que le permitan obtener información sobre la producción, importación, distribución, transporte o comercialización de bienes generadores de tributos.

En mi opinión este trabajo constituye un elemento primordial para que los ciudadanos comunes que habitan este país se den cuenta de las incongruencias en cuanto a la captación, gestión e inversión de lo recaudado por este impuesto, parte de ello estriba en que no existe verdadera reforma tributaria, mediante la cual los habitantes puedan tener confianza sobre las propuestas acerca de la modernización tributaria que pretende implementar el Estado, sin embargo se evidenció, en el presente estudio, que de haber una Reforma Fiscal para que lo recaudado pueda ser utilizado en las necesidades sentidas que la población manifiesta, aunado a ello que

existe un estado de crisis mundial económica, que actualmente se desarrolla es inoportuno e inaceptable el pretender un incremento de la carga impositiva indiscriminadamente para los propietarios de los vehículos

V. CONCLUSIONES

1.- De 384 encuestados 307 respondieron que si tenían vehículo, lo que representa el 80% de la muestra. El 86% de la población encuestada no esta de acuerdo con el aumento al impuesto sobre la circulación de vehículos, la razón es 70% la población lo percibe como Robo, el 15% manifiesta que no hacen nada con el dinero, 7% indica que es para resarcirse de lo invertido en la campaña.

2.- El 63% de los encuestados manifestaron que cancelan el impuesto sin recargo. El 85% de las personas encuestadas no le tienen credibilidad a lo actuado por el presente gobierno, el 75% de los entrevistados solamente posee un vehículo, 64% del total del universo manifestó que poseen vehículo tipo Sedan, 20% Motocicleta, 270 de la base muestral indicaron que no es facil ni agradable el realizar el pago a dicho impuesto por las filas de espera que hay que realizar, 15% no tienen acceso a Internet, 12% falta de las calcomanías en las agencias bancarias, 8% mala atención en SAT y Bancos, En cuanto a las dificultades de pago el 50% expreso que la falta de dinero como la principal causa para el no pago del impuesto, el 20% por falta de tiempo, el 12% falta de interés.

3.- Los ciudadanos desean que la inversión de los recursos provenientes de la recaudacion del impuesto de vehiculos, se invirtiera en construcción y mantenimiento de carreteras, 60%, 132 entrevistados, caminos vecinales 15% y calles y bulevares en los conglomerados sociales mas densamente poblados.

4.- Que se evidencio la opinion de la poblacion entrevistada de una forma justa y equitativa, del total de este impuesto, el Estado debe desarrollar los mecanimos para que este impuesto sobre circulación de vehículos coadyube a cubrir nuestro actual deficit fiscal, es preponderante que el Gobierno contribuya a buscar la suficiencia y transparencia de la administración pública.

5.- Invertir de una forma eficaz lo recaudado por el impuesto, fomentando la ejecución eficiente de los recursos, incrementando con ello la capacidad de producción, y esto contribuirá al incremento de la inversión privada, promoviendo equitativamente la distribución de los beneficios recaudados, incentivar a la sociedad a tener una cultura tributaria para contribuir al desarrollo económico y social de Guatemala.

6.- Estadísticamente se evidenció que realizando cambios sólidos y técnicos se obtendrían mejores beneficios, de carácter más real en función de una verdadera recaudación fiscal de este impuesto, no existe un dato verdadero de la cantidad exacta de vehículos que circulan en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala durante el periodo 2007; sin embargo, solamente la tributación de los carros tipo sedan en el 2007 contribuyeron con Q. 100.000.00 millones y al realizar una sumatoria de todos los contribuyentes que poseen automotor se recaudo Q. 1,105,833.150 millones.

VI. RECOMENDACIONES

- 1.- Cuantificar de manera adecuada el número de contribuyentes que realmente tienen carro y capitan al impuesto, fomentar la confianza en los tributantes con el propósito de que crean en la ejecución presupuestaria del Estado.

- 2.- Estimular para que se incremente el número de tribuantes y cancelen sin mora el impuesto. Transparentar la ejecución del gasto público para que un mayor número de ciudadanos crea en lo que realiza el gobierno. Establecer formas de pago más ágiles, fáciles y agradables para hacer que el contribuyente encuentre una atención adecuada, que la difusión sea masiva y se tenga surtido de suficientes calcomanías a las agencias bancarias y prestar un buen servicio para la satisfacción del cliente.

- 3.- Que la ejecución de lo recaudado por este impuesto se traduzca en obras de beneficio para los habitantes de las comunidades, aldeas, caseríos, municipios y que no solamente se concentren en la capital, sino que en todos los sitios en los cuales las necesidades sentidas de los habitantes son ingentes.

- 4.- Implementar mecanismos para que el impuesto sea cobrado de una manera equitativa y justa, y que a través de él se logre el inicio de la transparencia en la ejecución del gasto público.

- 5.- Vigilar que los beneficios alcanzados mediante estos fondos sean invertidos, buscando la satisfacción de las necesidades de los pobladores, estimulando la inversión privada, creando y desarrollando nuevas fuentes de trabajo que fortalezcan nuestra economía y nos hará menos vulnerables a los cambios económicos globalizados.

VII. BIBLIOGRAFIA

1. Acuerdo Gubernativo No. 645-2005, que aprueba las Normas Generales de Acceso a la Información-
2. Apuntes Generales para Técnicas de Investigación Documental, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala. 1992.
3. Aspectos Generales para Elaborar una Tesis Profesional o una Investigación Documental, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala. 1995.
4. BID Apoya Reforma Fiscal en América Latina, Carlos Brezina, 16 de marzo 1995.
5. Boletín Estadístico 2007, Superintendencia de Administración Tributaria
6. Boletín Estadístico 2007.
7. Boletín Estadístico 2008, Superintendencia de Administración Tributaria
8. Boletín Estadístico junio 2008.
9. Código Civil
10. Código de Comercio
11. Código Tributario
12. Cuadro Comparativo de Reformas al Decreto número 70-94 del Congreso de la República. Elaborado por -SAT-.
13. Decreto número 6-91, del Congreso de la República, Código Tributario.
14. Decreto número 7094, del Congreso de la República, Ley Impuesto sobre Circulación de Vehículos.
15. Dictamen - SAT- 020-2008, Intendencia de Recaudación y Gestión Gerencia de Planificación y Desarrollo Institucional, 19 de mayo 2008.
16. HISTORIA DE LA Tributación en Guatemala desde los mayas hasta la actualidad) diciembre 2007 ICEFI.-
17. implementación del registro de imprentas, y modificaciones al Código Tributario. El Congreso de la República aprobó estas
18. Información más detallada al respecto se puede encontrar en el informe "Efectos en Guatemala de las Lluvias Torrenciales y

19. Iniciativa que dispone aprobar disposiciones legales para el Fortalecimiento del Sistema Tributario Guatemalteco, número de registro 3874 del Congreso de la República, 12 de agosto 2008.
20. Instituto Centro Americano de Estudios Fiscales ICEFI
21. la Información Pública en el Organismo Ejecutivo.
22. La Política Fiscal Encrucijada en el caso de América Central, año 2007,
23. la Tormenta Tropical Stan, octubre de 2005” elaborado por las Naciones Unidas, CEPAL y SEGEPLAN, 24 de noviembre de
24. Ley de impuesto Sobre Circulación de Vehículos
25. Ley del Aporte Especial al Adulto Mayor
26. Ley del IETAAP
27. Ley del Impuesto Sobre la Renta
28. Ley del Impuesto Único Sobre Inmuebles
29. Ley del IVA
30. Ley del Libre Acceso a la Información del Organismo Ejecutivo
31. Manuel Osorio. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Edición 30 Pág. 730
32. Ministerio de Finanzas Públicas y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, la cual ha definido una estrategia
33. Modernización Fiscal Gradual, Guatemala, septiembre 2008.
34. Modificaciones a través del Decreto No. 20-2006, Disposiciones Legales para el Fortalecimiento de la Administración
35. Portal Superintendencia de Administración Tributaria
36. Portal del Congreso de la República
37. Perspectivas de la Economía Mundial. Fondo Monetario Internacional (FMI), abril 2006.
38. Plan de Modernización Fiscal, Septiembre 2008.
39. Previendo la posibilidad de irregularidades en la recaudación tributaria como resultado de la incorporación de nuestra
40. Proyecto de Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado Ejercicio Fiscal 2007
41. Proyecto de Presupuesto para el Ejercicio Fiscal 2009, Ministerio de Finanzas Públicas.
42. Proyecto Presupuesto Nacional 2009.

43. Reforma presentada 12 de agosto al Congreso de la Republico
44. Riqueza de las Naciones de Adam Smith y David Ricardo.
45. <http://es.wikipedia.org/wiki/Modernizaci%C3%B3n>

ANEXOS



ENCUESTA DE OPINION

BOLETA

A continuación, se le presenta una serie de preguntas para que de una manera breve y sincera proporcione la información que se describe, para conocer su opinión sobre los que se inquiriere.

1. ¿Posee usted vehículo?
SI _____ **NO** _____
2. ¿Esta usted de acuerdo que se aumente el impuesto a la circulación de vehículos?
SI _____ **NO** _____ **Porque** _____
3. ¿Cuál es la razón por el que esta de acuerdo?

4. ¿Cancela usted el impuesto de circulación de su vehículo o vehículos sin mora?
SI _____ **NO** _____
5. ¿Cuántos vehículos tiene usted?
Uno _____ **dos** _____ **tres o mas**
6. ¿Que tipo de vehículos tiene Usted?
Tipo sedan _____ **Todo terreno** _____ **Moto** _____ **Otro** _____
7. ¿Es fácil y agradable realizar el pago del impuesto sobre circulación de Vehículos?
SI _____ **NO** _____
8. ¿Cuál es la razón por el cual no es agradable hacer el pago?

9. ¿Qué dificultades encuentra usted para cancelar dicho impuesto?

10. ¿Cuál es la razón por la que no acepta el incremento, al impuesto sobre circulación de vehículos?

11. ¿Aceptaría usted un incremento a la circulación de vehículos si existiera transparencia en el estado?
SI _____ **NO** _____
12. ¿Según su opinión en que se debiese de invertir lo recaudado por este impuesto?

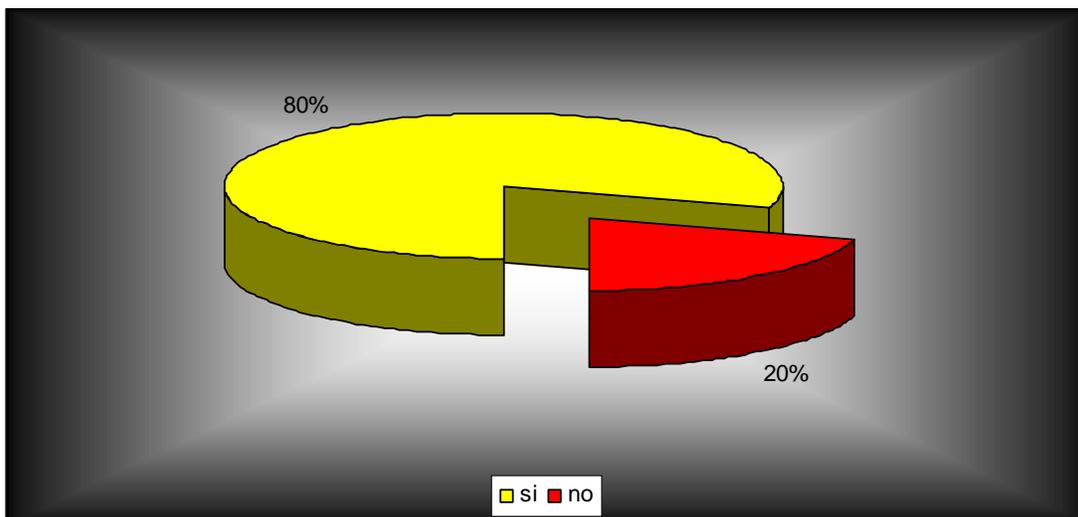
EXO 2. CUADROS Y GRAFICAS

CUADRO No.1
¿POSEE USTED VEHICULO?

Si	307	80%
NO	77	20%
TOTAL	384	100%

Interpretación: El 80% de la población encuestada aleatoriamente, revelaron que posee vehículo y el 20% que carece del mismo.

GRAFICA No. 1
POSEE VEHICULO



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No.2

¿ESTA USTED DE ACUERDO QUE SE AUMENTE EL IMPUESTO A LA CIRCULACION DE VEHICULOS?

SI	50	14%
NO	334	86%
TOTAL	384	100%

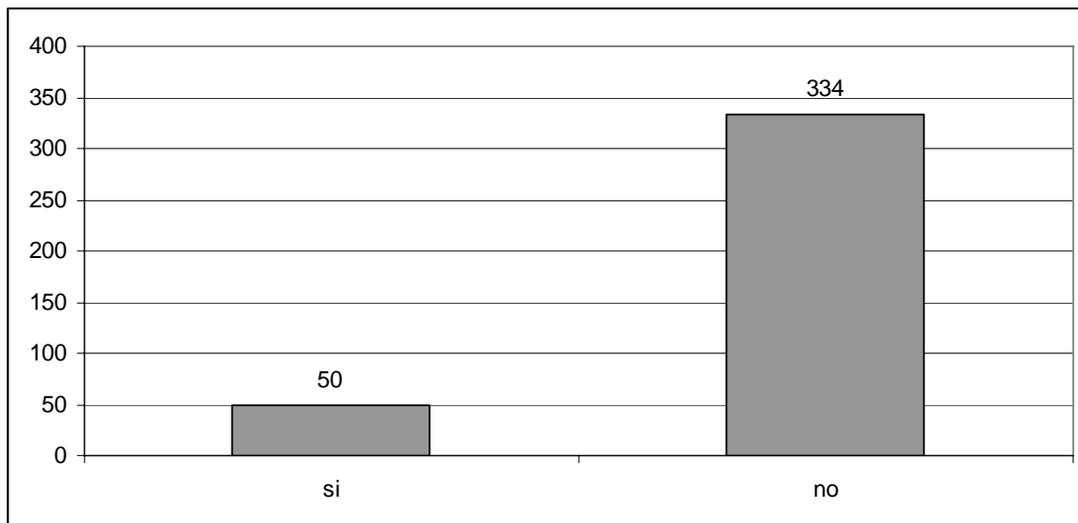
Razón

ES UN ROBO	268	70%
NO HACEN NADA CON EL DINERO	57.6	15%
PARA PAGAR LO INVERTIDO EN LA CAMPAÑA	26.88	7%
OTROS	30.72	8%

Interpretación: El 86% de la población encuestada no esta de acuerdo con el aumento Al Impuesto sobre la circulación de vehículos, la razón en un 70% la población lo Percibe como Robo, el 15 % no hacen nada con el dinero, 7% para resarcirse de lo invertido en la campaña.

GRAFICA No. 2

ESTA USTED DE ACUERDO QUE SE AUMENTE EL IMPUESTO A LA CIRCULACION DE VEHICULOS



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No.3

¿CUAL ES LA RAZON POR LO QUE NO ESTA DE ACUERDO?

Razón		
NO CREE EN EL GOBIERNO	326	85%
NO HAY DINERO PARA PAGAR	39	10%
NO ES EL MOMEMTO HAY CRISIS	19	5%
TOTAL	384	100%

Interpretación: El 85% de las personas encuestadas no le tienen credibilidad a lo actuado, por el presente gobierno, el 10% no tiene capacidad económica, el 5% considera que no es pertinente en un período de crisis.

GRAFICA No.3

CUAL ES LA RAZON POR LO QUE NO ESTA DE ACUERDO



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No. 4

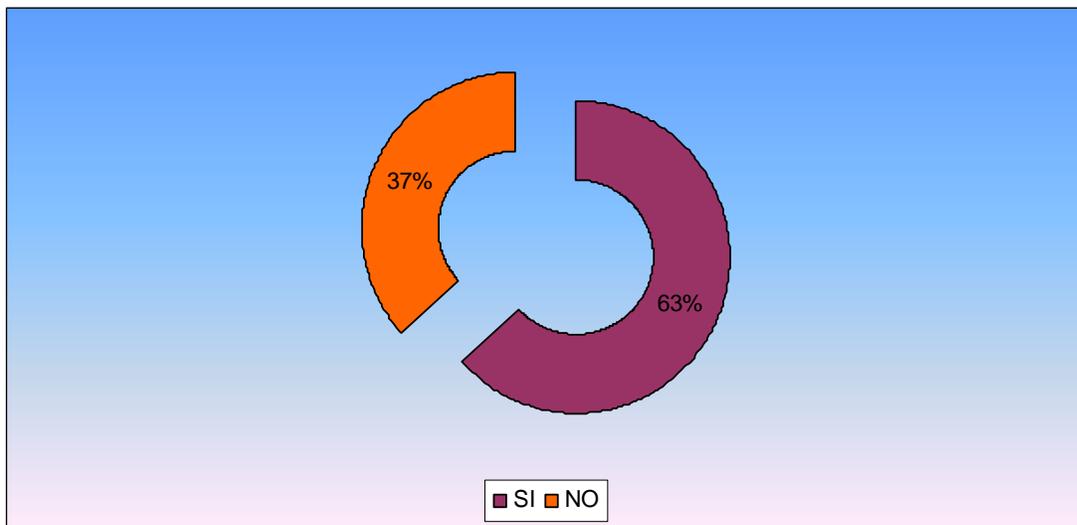
¿CANCELA USTED EL IMPUESTO DE SU VEHICULO SIN MORA?

SI	268.80	63%
NO	155.2	37%
TOTAL	384	100%

Interpretación: El 63% de los encuestados manifestaron que cancelan el impuesto En tiempo, en tanto que el 37% no lo ejecutan de esa forma.

GRAFICA No.4

¿CANCELA USTED EL IMPUESTO DE SU VEHICULO SIN MORA?



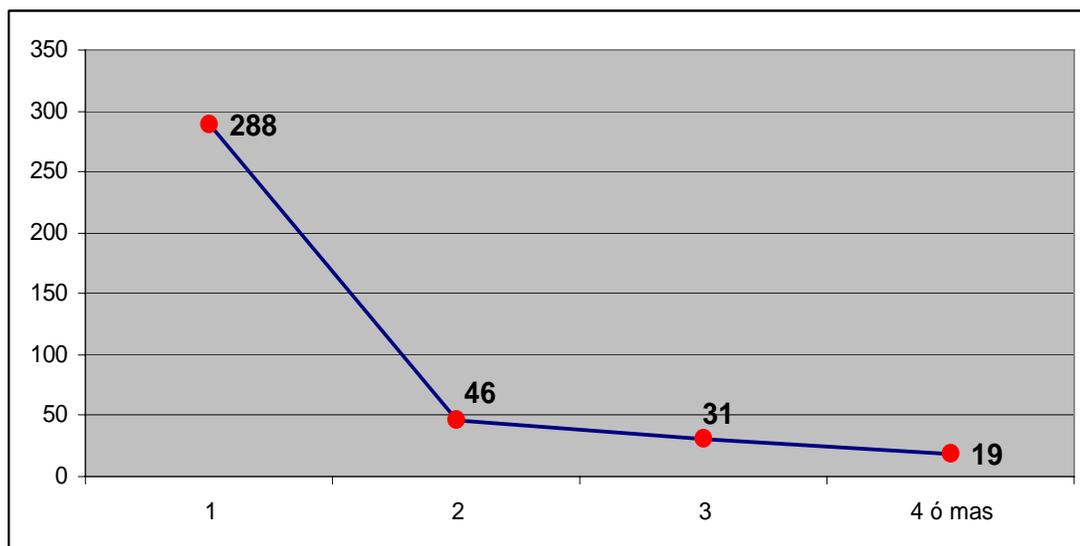
FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No.5
¿CUÁNTOS VEHÍCULOS TIENE USTED?

1	288	75%
2	46.08	12%
3	30.72	8%
4 o mas	19.2	5%
TOTAL	384	100%

Interpretación: el 75% de los encuestados solamente posee un vehículo, el 12% Tiene 2 carros, el 8% ostenta 3 automotores, y el 5% tiene mas de un coche.

GRAFICA No.5
¿CUÁNTOS VEHÍCULOS TIENE USTED?



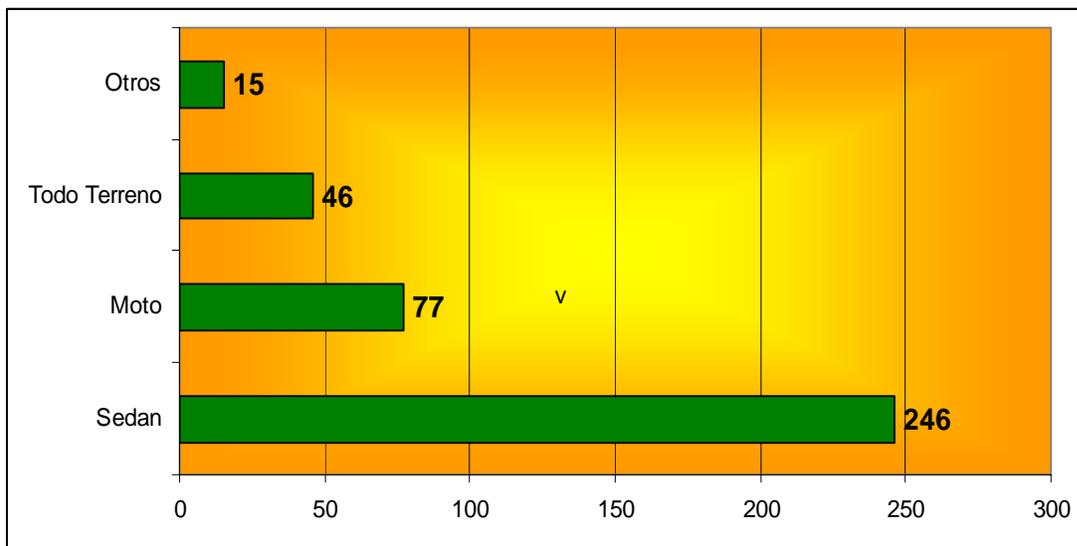
FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No.6
¿QUE TIPO DE VEHÍCULOS TIENE USTED?

SEDAN	245.6	64%
MOTO	76.8	20%
TODOS TERRENO	46.08	12%
OTRO	15.36	4%
TOTAL	384	100%

Interpretación: El 64% de los encuestados manifestó que poseen vehículo tipo Sedan, el 20% Motocicleta, el 12% automotores todo terreno,

GRAFICA No.6
¿QUE TIPO DE VEHÍCULOS TIENE USTED?



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No. 7

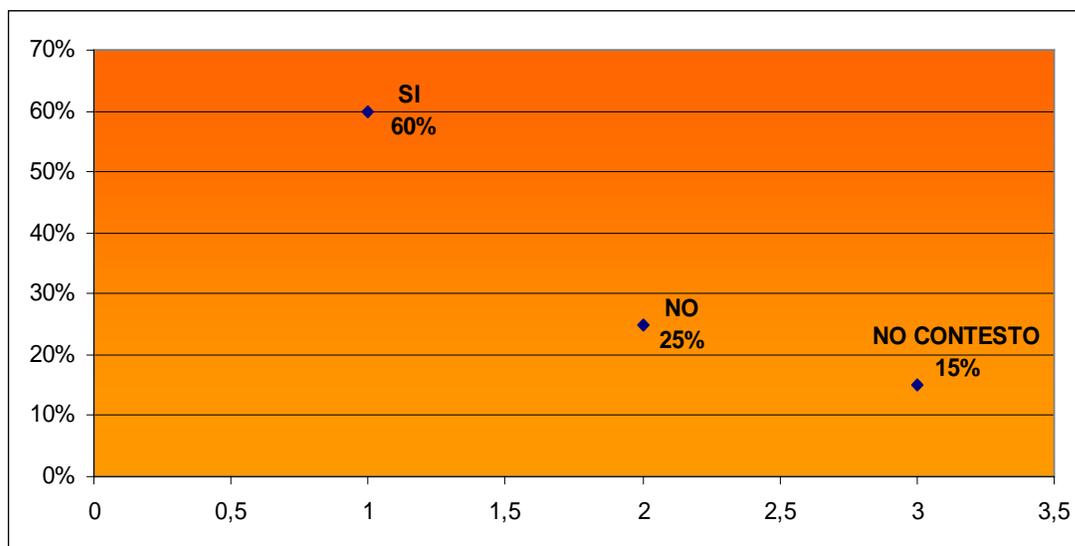
¿ES FACIL Y AGRADABLE REALIZAR EL IMPUESTO DE CIRCULACION DE PAGO DE VEHICULOS?

SI	230.4	60%
NO	96	25%
NO CONTESTO	57.6	15%
TOTAL	384	100%

Interpretación: El 60% de los contribuyentes manifestó que es agradable y fácil Realizar el trámite del pago del impuesto sobre circulación de vehículos, 25 % indico que no, el 15% restante no respondió.

GRAFICA No. 7

¿ES FACIL Y AGRADABLE REALIZAR EL IMPUESTO DE CIRCULACION DE PAGO DE VEHÍCULOS?



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No. 8

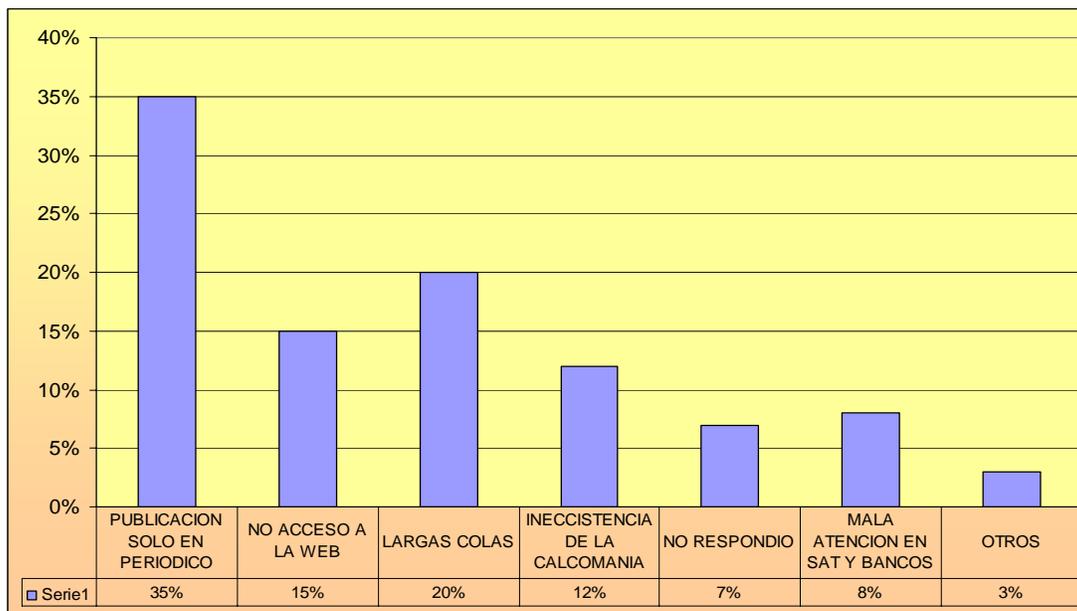
¿CUAL ES LA RAZON POR LA QUE NO ES AGRADALE HACER EL PAGO?

PUBLICACION SOLO EN PERIODICO	134.4	35%
LARGAS FILAS	76.8	20%
NO ACCESO A LA WEB	57.6	15%
INEXISTENCIA DE CALCOMANIAS EN AGENCIAS BANCARIAS	46.08	12%
MALA ANTECION EN SAT Y BANCOS	30.72	8%
NO RESPONDIO	26.88	7%
OTROS	11.52	3%
TOTAL	384	100%

Interpretación: 55% de los entrevistados expuso que la dificultad de pago es que Solo se convoca a través de prensa escrita, largas filas de espera, 15% no tienen acceso a Internet, 12% falta de las calcomanías en las agencias bancarias, 8% mala atención en SAT y Bancos, en tanto el 7% no emitió opinión.

GRAFICA No.8

CUAL ES LA RAZON POR LA QUE NO ES AGRADALE HACER EL PAGO



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008

CUADRO No.9

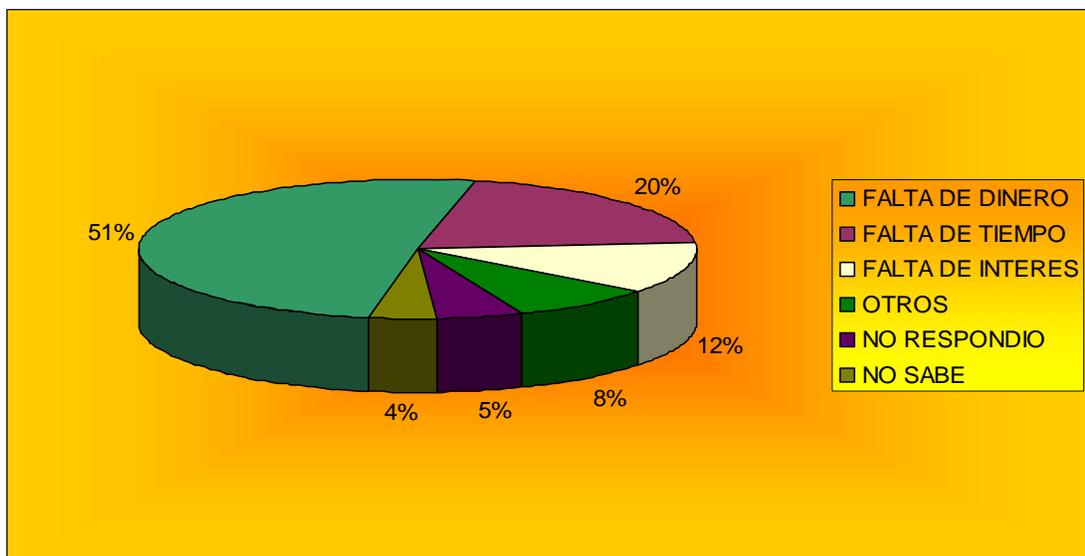
¿QUE DIFICULTADES ENCUENTRA PARA LA CANCELACION DEL IMPUESTO?

FALTA DE DINERO	192	50%
FALTA DE TIEMPO	76.8	20%
FALTA DE INTERES	46.08	12%
OTROS	30.72	8%
NO RESPONDIO	19.20	5%
NO SABE	15.36	4%
TOTAL	384	100%

Interpretación: En cuanto a las dificultades de pago el 50% expreso que la falta de dinero Como la principal causa para el no pago del impuesto, el 20% por falte de tiempo, el 12% falta de interés, y el 17% restante no respondió, no sabe la causa.

GRAFICA No.9

¿QUE DIFICULTADES ENCUENTRA PARA LA CANCELACION DEL IMPUESTO?



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008

CUADRO No.10

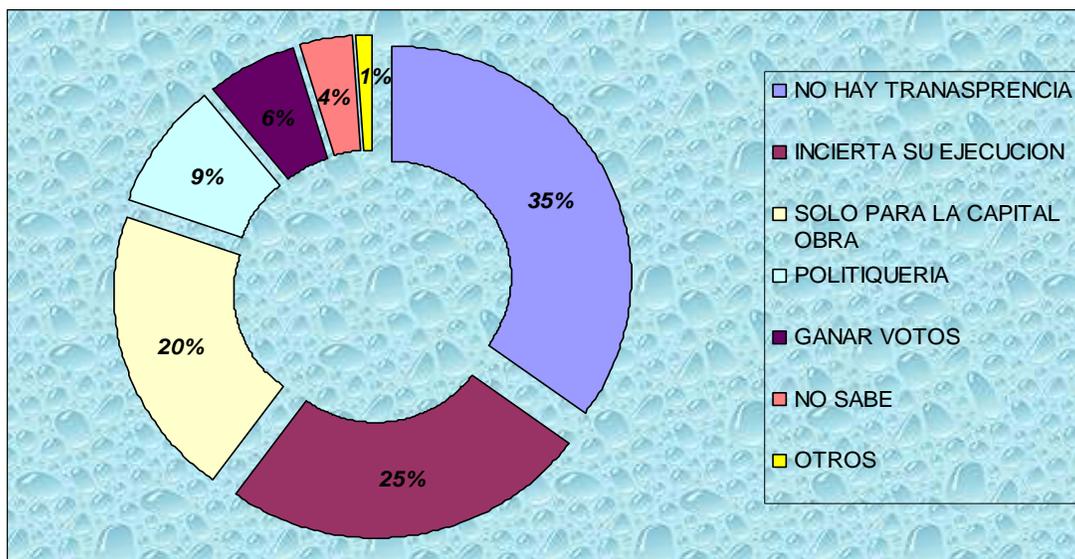
¿CUAL ES LA RAZON PRO LA QUE NO ACEPTA EL INCREMENTO AL IMPUESTO SOBRE LA CIRCULACION DE VEHÍCULOS?

NO HAY TRANSPARENCIA	134.4	35%
INCIERTA SU EJECUCION	96	25%
SOLO PARA LA CAPITAL HAY OBRA	76.8	20%
POLITQUERIA	34.56	9%
GANAR VOTOS	26.04	6%
NO SABE	15.36	4%
OTROS	3.84	1%
TOTAL	384	100%

Interpretación: 60 % de los encuestados expreso que no aceptan el incremento porque No existe transparencia en la ejecución del gasto, 20% manifestó que solo en la capital Se invierten los impuestos, 15% politiquería y/o ganar votos, 5 % no sabe o tiene una Opinión diferente.

GRAFICA No.10

¿CUAL ES LA RAZON PRO LA QUE NO ACEPTA EL INCREMENTO AL IMPUESTO SOBRE LA CIRCULACION DE VEHÍCULOS?



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008

CUADRO No.11

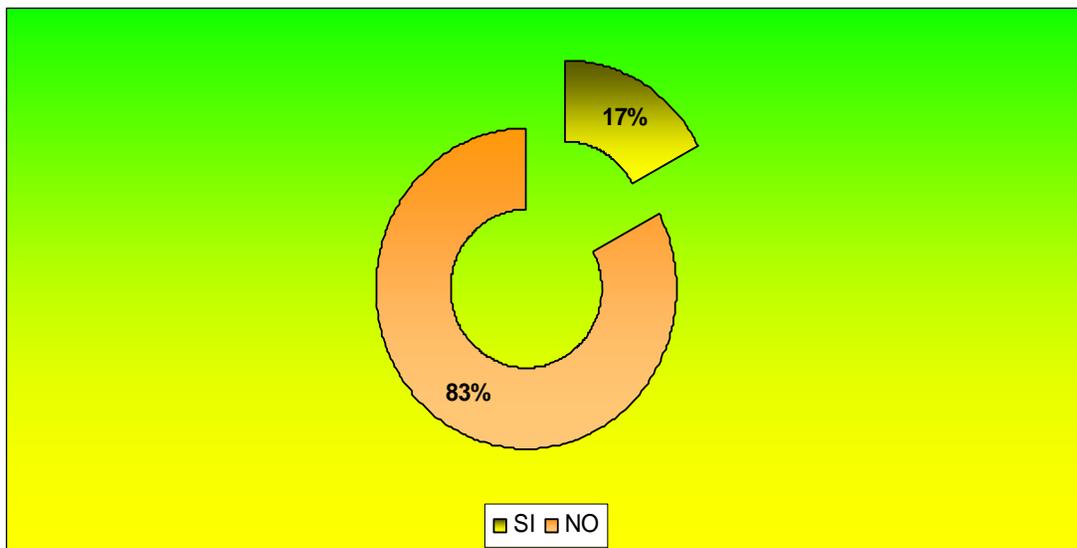
¿ACEPTARIA USTED UN INCREMENTO AL IMPUESTO A LA CIRCULACION DE VEHICULOS SI EXISTIRIA TRANSPARENCIA EN EL ESTADO?

SI	65.28	17%
NO	318.72	83%
TOTAL	384	100%

Interpretación: 83% de los encuestados manifestó que no estar de acuerdo con un incremento del impuesto sobre circulación de vehículos, en tanto el 25 % si lo esta.

GRAFICA No. 11

¿ACEPTARIA USTED UN INCREMENTO AL IMPUESTO A LA CIRCULACION DE VEHICULOS SI EXISTIRIA TRANSPARENCIA EN EL ESTADO?



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

CUADRO No.12

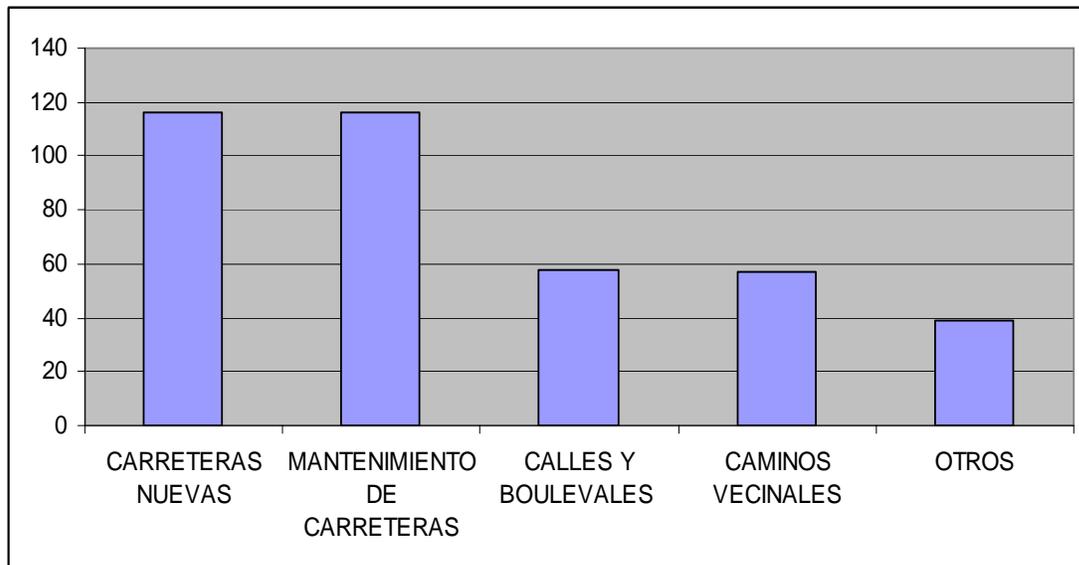
¿SEGÚN SU OPINION EN QUE SE DEBIESE INTERESAR LO RECAUDADO POR EL IMPUESTO?

CARRETERAS NUEVAS	115.2	30%
MANTENIMIENTO DE CARRETERAS	115.2	30%
CAMINOS VECINALES	57	15%
CALLES Y BOULEVARES EN LA CIUDAD	57.6	15%
OTROS	38.4	10%
TOTAL	384	100%

Interpretación: 60 % de los contribuyentes del impuesto opinaron que lo recaudado Del se debería de invertir en carreteras de acceso y en mantenimiento de las mismas, 15% caminos vecinales, 15% calles y bulevares en la ciudad.

GRAFICA No. 12

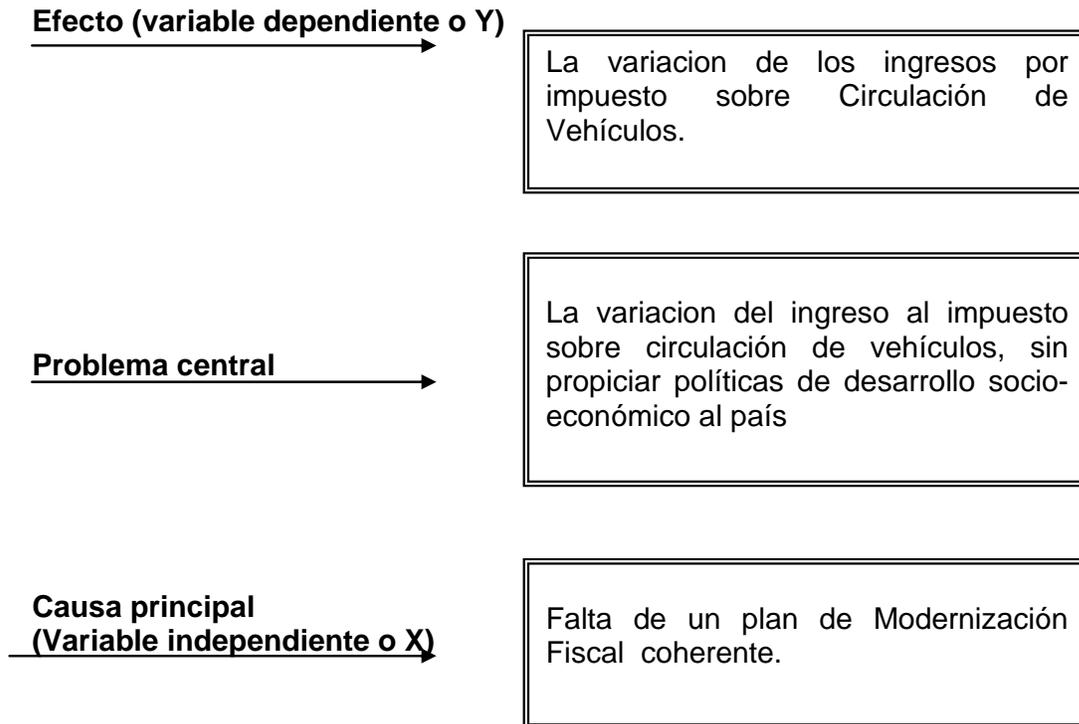
SEGÚN SU OPINION EN QUE SE DEBIESE INTERESAR LO RECAUDADO POR EL IMPUESTO



FUENTE: Encuesta realizada aleatoriamente a ciudadanos al área metropolitana en un periodo comprendido a noviembre del 2008.

Anexo 3. Árbol de Problemas. e hipótesis de Trabajo

Árbol de problemas



Hipótesis de trabajo:

“La disminución de los ingresos fiscales en lo referente al impuesto sobre la circulación de vehículos en el área Metropolitana de la ciudad de Guatemala es debido a la falta de programa de modernización fiscal.”

Anexo 4. Hoja de Trabajo para la Formulación de Hipótesis.

TOPICO: Cuáles son las disposiciones principales de la Modernización del Sistema Tributario indirecto (impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos)

ES DEBIDO A:

REDUCCION EN LA CAPTACIÓN FISCAL

ES DEBIDO A:

REDUCCION DE LA BRECHA DE LA EVASIÓN EN LA CARGA IMPUESTOS.

ES DEBIDO A:

A LA DEFRAUDACION FISCAL.

ES DEBIDO A:

DISMINUCION DE LA INVERSIÓN SOCIAL (Austeridad, Racionalidad, Prioridad y Transparencia) Se comprobara mediante un estudio de la situación nacional

ES DEBIDO A:

INCREMENTO DE LA DEUDA PÚBLICA.

ES DEBIDO A:

FACTORES EXTERNOS QUE DESESTABILIZAN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.

ES DEBIDO A:

BAJA CARGA TRIBUTARIA EN GENERAL.

ES DEBIDO A:

IMPUESTOS MAYORITARIAMENTE DIRECTOS.

ES DEBIDO A:

CIERRE DEL FINANCIAMIENTO EXTERNO.

Anexo 5. Árbol de Objetivos y Medio de Solución de la Problemática.

Árbol de objetivos

Fin u objetivo general



Establecer si es determinante el impuesto sobre circulación de vehículos en la ayuda a cubrir nuestro actual déficit fiscal

Objetivo específico



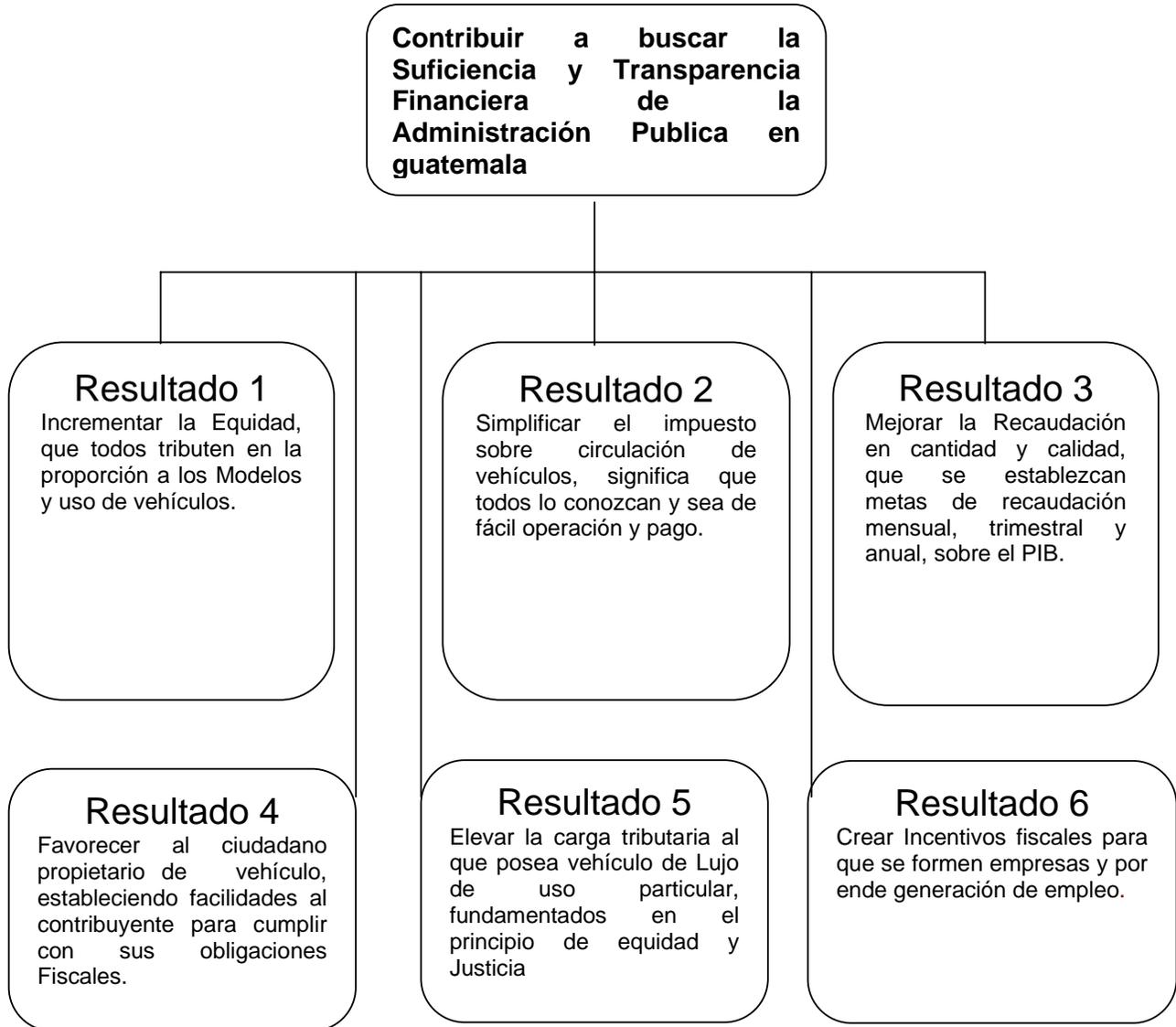
Contribuir a buscar la suficiencia y transparencia financiera en la administración pública en Guatemala

Medio



Programa de modernización Fiscal su creación y aprobación en la ley por el congreso de la República de Guatemala como "**Ley de Reforma y Modernización de la Administración y Captación del Impuesto sobre Vehículos a nivel Nacional**"

Anexo 6. Medio para solucionar la problemática.



Anexo 7. Matriz de la Estructura Lógica.

COMPONENTES DEL PLAN	INDIC INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPU SUPUESTOS
Objetivo General. Establecer si es determinante el impuesto sobre circulación de vehículos en la ayuda a cubrir nuestro actual déficit fiscal	En los próximos 5 años se aumenta la captación del Impuesto sobre Circulación de Vehículos.	<ul style="list-style-type: none"> • CENSOS INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. • ENCUESTA CIENTIFICAS PROMOVIDAS POR SAT Y BANGUAT. 	Sistem Sistema de las Naciones Unidas se Involucra, en el programa de Modernización Tributaria.
Objetivo Especifico. Contribuir a buscar la suficiencia y transparencia financiera en la administración pública en Guatemala	Indicadores Económicos en materia de Política Fiscal, en Política Monetaria y Financiera del Estado.	Me Mejoras en la calidad de la infraestructura Estatal, mas carreteras asfaltadas, ampliación de caminos rurales, Reducción de accidentes de transito.	La aplicación de la Política de Prioridad, Racionalidad en el Gasto Publico, y presupuesto General de la Nación.
Resultado 1. Fomentar una asignación eficiente de los recursos por parte de cada entidad Estatal.	I I Informes sobre la ejecución Presupuestaria. Reforma al sistema presupuestal del Estado.	Más a actividad Fiscalizadora de la SAT y de la Contraloría General de Cuentas. Memoria de Labores Dependencia del Estado.	
Resultado 2. Reducir la Evasión Fiscal y mayor aplicación del rigor de la Ley a los Evasores.	Captur Captura de Evasores, Ejecución de Sentencias en lo Coactivo Económico.	I Incremento de las Auditorías y Fiscalización de la SAT. Medios de Comunicación.	
Resultado 3 Impulsar el Crecimiento Económico y la Productividad Nacional.	Cumplir con los objetivos de los acuerdos de Paz.	Distribución equitativa de los Beneficios del Crecimiento Económico.	
Resultado 4 Favorecer al ciudadano con vehículos usados en buen estado, establecer facilidades al contribuyente de sus obligaciones Fiscales.	Elevar la carga tributaria al que posea vehículo de Lujo de uso particular.	Ejecución Transparente del Gasto Publico.	