

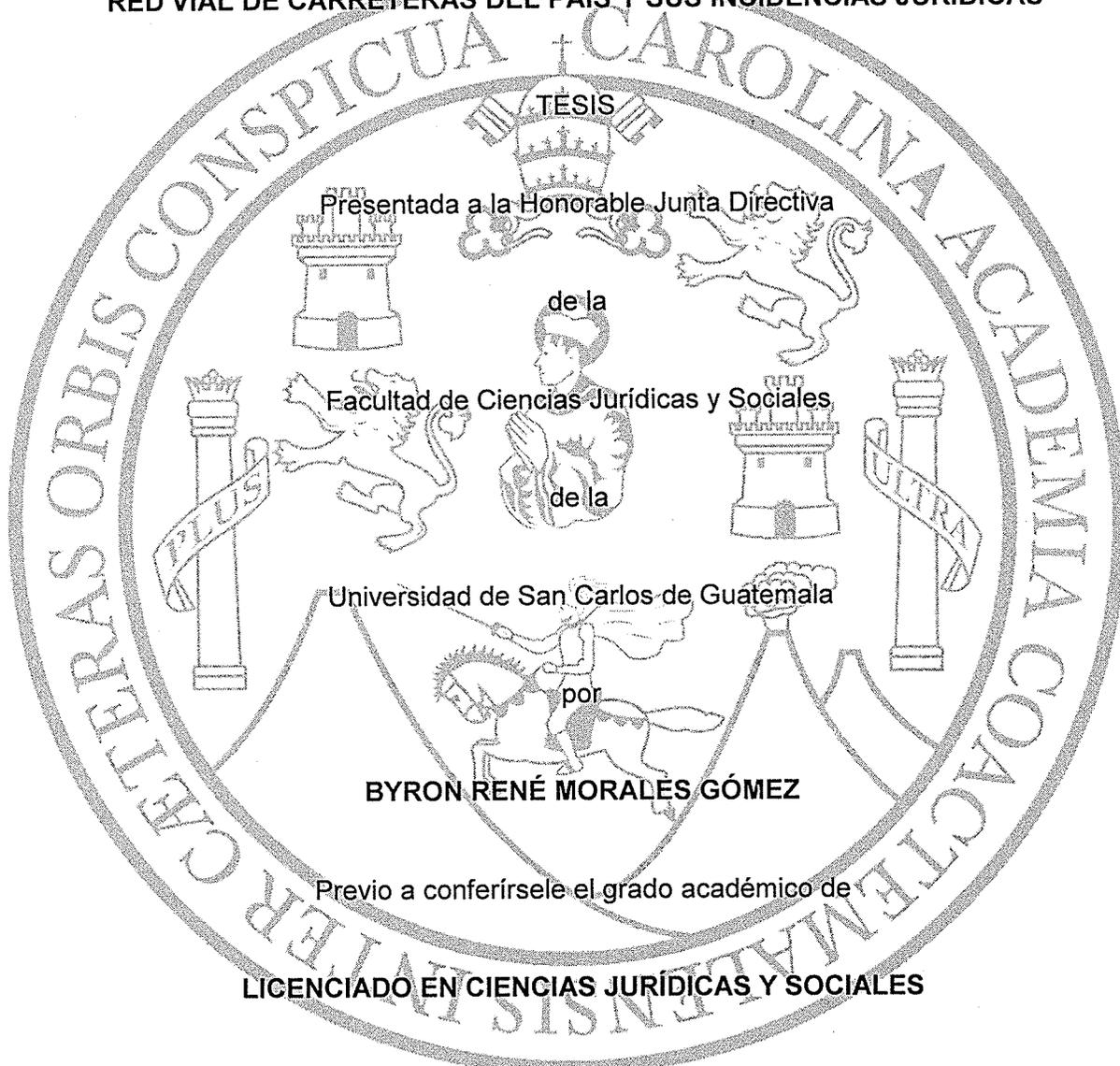
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



GUATEMALA, JULIO 2024

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO EN SU OBLIGACIÓN DE CONSERVAR Y MANTENER LA  
RED VIAL DE CARRETERAS DEL PAÍS Y SUS INCIDENCIAS JURÍDICAS**



Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala

por  
**BYRON RENÉ MORALES GÓMEZ**

Previo a conferírsele el grado académico de  
**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, julio de 2024

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

<b>DECANO:</b>	M.Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
<b>VOCAL I:</b>		Vacante
<b>VOCAL II:</b>	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
<b>VOCAL III:</b>	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
<b>VOCAL IV:</b>	Lic.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
<b>VOCAL V:</b>	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
<b>SECRETARIO:</b>	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente:	Lic. Javier Estuardo Chacón García
Vocal:	Lcda. Doris de María Sandoval Acosta
Secretaria:	Lcda. Roxana Elizabeth Alarcón Monzón

**Segunda Fase:**

Presidente:	Lic. Marco Vinicio Villatoro
Vocal:	Lcda. Gregory Anabella Sánchez Escalante
Secretario:	Lic. Danilo Renato Roldan

**RAZÓN:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la Tesis." (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 14 de agosto de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, LUIS ARTURO GONZALEZ URIZAR  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
BYRON RENÉ MORALES GÓMEZ, con carné 201312283,  
 intitulado INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO EN SU OBLIGACIÓN DE CONSERVAR Y MANTENER LA RED VIAL  
DE CARRETERAS DEL PAÍS Y SUS INCIDENCIAS JURÍDICAS.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

  
**LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 22 / 08 / 2018 f) \_\_\_\_\_

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)  
**Lic. Luis Arturo González Urizar**  
 Abogado y Notario





Guatemala, 11 de octubre de 2023

Doctor:

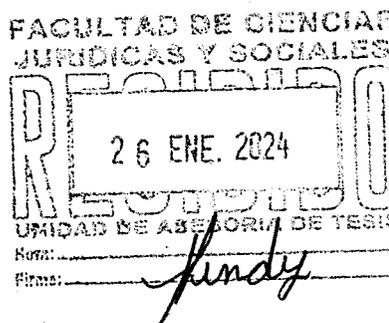
Carlos Ebertito Herrera Recinos

Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Distinguido Doctor Herrera:



Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha 13 de agosto de 2018, por medio de la cual fui nombrado ASESOR de Tesis del bachiller BYRON RENÉ MORALES GÓMEZ, titulada: “INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO EN SU OBLIGACION DE CONSERVAR Y MANTENER LA RED VIAL DE CARRETERAS DEL PAIS Y SUS INCIDENCIAS JURIDICAS”.

En cumplimiento de esta designación, he brindado la orientación requerida y se ha asesorado el tema con la debida acuciosidad, dando como resultado que: el desarrollo del trabajo de tesis, denota una investigación y estudios completos, su contenido científico, el técnico de tesis, cumple con los requisitos del método científico de las ciencias sociales; a través de éste, se hacen observaciones; en cuanto a las técnicas empleadas, éstas tienen como objetivo exponer propuestas que se realizaron para llegar a resolver el problema a través de los pasos establecidos previamente, utilizando la recolección de datos, tales como: libros, diccionarios, la exposición de doctrina en páginas Web y ejerciendo el cronograma de actividades planteado en el plan de investigación.

La metodología y las técnicas de investigación que se han utilizado, se desarrollaron a través de un análisis crítico y descriptivo del contenido de la presente tesis y la realización de síntesis y deducciones para generar la conclusión discursiva; de manera que se utilizó el análisis de diversas leyes, doctrinas y la



información de páginas de internet, que se relacionan con el tema investigado; todo ello, con el fin de llegar a la conclusión discursiva de que se deben buscar soluciones al problema señalado.

La redacción utilizada por el estudiante, es la correcta; apegándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde el bachiller hace sus propias aportaciones, para comprobar y llegar a cumplir con los objetivos planteados. La conclusión discursiva, resume los resultados obtenidos y sugerencias; en la cual se da la importancia del estudio sobre algo tan valioso como lo es la solución al problema; dándole la consideración que amerita al ser estudiada, haciendo notar la necesidad de que se controle el problema señalado. La bibliografía consultada se extrajo de fuentes de autores nacionales e internacionales, así como páginas del internet.

En síntesis, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a las exigencias científicas y técnicas que se deben cumplir, de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva, bibliografía utilizada son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Indico que, no me une parentesco alguno con el bachiller BYRON RENÉ MORALES GÓMEZ. En tal virtud emito DICTAMEN FAVORABLE al referido trabajo de tesis, a efecto de que continúe con el trámite respectivo, ya que el estudio desarrollado cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis y de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,

Lic. Luis Arturo González Urizar

Colegiado No. 5547

Lic. Luis Arturo González Urizar  
Abogado y Notario



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala

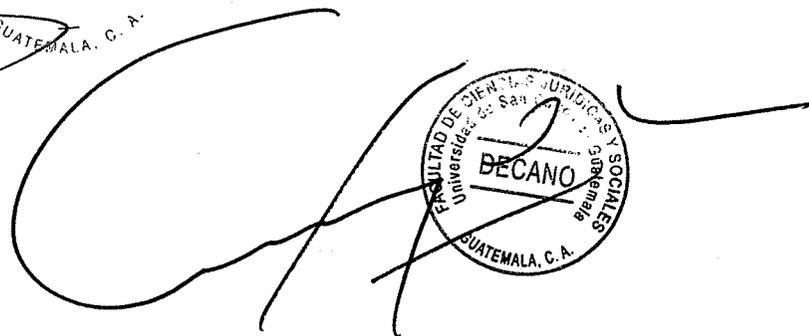
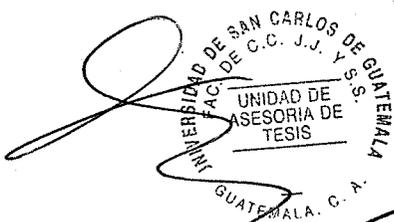


D.ORD. 191-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, siete de marzo de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **BYRON RENÉ MORALES GÓMEZ**, titulado **INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO EN SU OBLIGACIÓN DE CONSERVAR Y MANTENER LA RED VIAL DE CARRETERAS DEL PAÍS Y SUS INCIDENCIAS JURÍDICAS**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

HMAC/JIMR





## DEDICATORIA

**A DIOS:**

Por permitirme culminar esta etapa de mi vida y por brindarme salud y refugio en los momentos difíciles.

**A MIS PADRES:**

Yanett Magaly Gómez Gálvez y Byron Oswaldo Morales Gil, por su esfuerzo, sacrificio, dedicación y apoyo incondicional para cumplir mis metas.

**A MI HERMANO:**

Luis Enrique Morales Gómez, por ser mi motivo de inspiración y recordarme que no importando las dificultades de la vida se puede salir adelante.

**A MI TIO:**

Hugo Gómez, por su apoyo y enseñanzas.

**A MI FAMILIA:**

Por el apoyo que me han brindado siempre.

**A MIS AMIGOS:**

Por todos los buenos momentos compartidos, amistad y apoyo.

**A:**

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

**A:**

La Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala

## PRESENTACIÓN



Este estudio corresponde a la rama del derecho constitucional y Tributario. El período en que se desarrolla la investigación es del año 2016 a noviembre de 2023, tomando de referencia la ciudad de Guatemala. Es de tipo cualitativa. El sujeto de estudio fue, Es el Estado; mientras el objeto de estudio fue, el Incumplimiento de la Obligación de Conservar y Mantener la Red Vial de carreteras del país y sus incidencias Jurídicas.

Concluyendo con el aporte científico de que, hace necesario la investigación cronológicamente para reflejar un patrón conductual y no obtener una mejoría con el pasar de los años, si no por el contrario se tiene una mala inversión en proyectos que viven arreglando por mal procedimiento o compras y un monto elevado en precios, cuando dichos fondos deberían generarse por sí solos y no estando a expectativas a donde se van los fondos y porque si se genera no hay una respuesta positiva.



## HIPÓTESIS

El Estado de Guatemala, no cumple con el objetivo de lograr una distribución adecuada de la carga tributaria, para quienes hacen uso de la red vial del país, y vulnera principios jurídicos, económicos y sociales, a través de la ley del impuesto a la distribución de petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo. Por lo que, al realizar un manejo transparente de los fondos se logrará conservar y mantener en óptimas condiciones la red vial nacional.

En Guatemala se debe crear el reglamento de la Ley de Petróleo Crudo debido a que se requiere de un instrumento reglamentario que limite y canalice el uso eficiente de esos recursos.



## COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

El método cualitativo comprobó la hipótesis del problema planteado en el desarrollo de la tesis, toda vez que, toda persona tiene derechos y máxime si los impuestos recaudados deben ir a un fondo en específico para el sostenimiento adecuado, en la aplicación de la investigación, se denota la problemática de las causas reales de la mala infraestructura vial en Guatemala son el menoscabo de celeridad en procesos de derecho de vía, falta de voluntad política con relación al tema de expropiación por utilidad pública, ausencia de conocimiento técnico del personal que realiza las bases y conforma las juntas de cotización y licitación pública, utilización de materiales de mala calidad y la burocracia e interés político-electoral en la ejecución de proyectos.

En el desarrollo de esta investigación se comprobó la hipótesis mediante la técnica de observación y encuestas realizadas, amañera que sean planteadas para esta tesis; en el sentido de que, se hace necesario que se desligue correctamente las instituciones y las necesidades de mantener en un ordenamiento adecuado las carreteras del país.



## ÍNDICE

**Pág.**

Introducción .....	i
--------------------	---

### CAPÍTULO I

1. Estructura y organización del Estado de Guatemala .....	1
1.1. Organismo ejecutivo .....	1
1.2. Organismo legislativo.....	2
1.3. Organismo judicial .....	3
1.4. Jerarquía normativa .....	6
1.5. Principios en materia tributaria.....	7
1.5.1. Principio de legalidad.....	7
1.5.2. Principio de legalidad de reserva de ley. ....	8
1.5.3. Principio de justicia y equidad.....	8
1.5.4. Principio de igualdad y generalidad .....	9
1.5.5. Principio de capacidad económica, contributiva o de pago .....	10
1.5.6. Principio de no confiscación.....	10
1.5.7. Principio de la no doble o múltiple tributación.....	11
1.5.8. Principio de la no retroactividad de la ley tributaria.....	12
1.5.9. Principales impuestos indirectos.....	14

### CAPÍTULO II

2. El petróleo, su impacto en la red vial, beneficios y consecuencias sociales.....	19
2.1. Historia del petróleo de las diferentes corrientes .....	19
2.2. En base a la teoría sobre la formación se conforma el petróleo .....	20

2.3. Características del petróleo .....	22
2.4. Referencias del petróleo West Texas Intermediate (WTI).....	22
2.5. La gasolina .....	24
2.6. Características claras de la gasolina y sus componentes.....	24
2.7. Derivados del petróleo .....	25
2.8. Concepto de la red vial .....	26
2.9. Clasificación de rutas viales.....	28
2.10. Organización territorial guatemalteca .....	29
2.10.1. Observatorio nacional de seguridad del tránsito.....	30
2.10.2. Objeto de la ONSET.....	31
2.10.3. Parque vehicular .....	31
2.10.4. Precio canasta básica Alimentaria -CBA- .....	32
2.10.5. Canasta ampliada -CA-.....	33

### CAPÍTULO III

3. Legislación nacional aplicable en materia vial con la ley del impuesto a la distribución de petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo .....	35
3.1. Objeto de la ley .....	35
3.2. Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda .....	40
3.3. Organigrama del ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda.....	41
3.4. Dirección General de Caminos .....	42
3.5. Funciones de la Dirección General de Caminos.....	42
3.6. Unidad Ejecutora de Conservación Vial .....	43
3.7. Decreto número 134-96 del Congreso de la República de Guatemala.....	45
3.8. Acuerdo Gubernativo No. 186-97 .....	44
3.9. Integración del consejo consultivo de COVIAL .....	46
3.10. Ley de Contrataciones del Estado Decreto número 57-92 del Congreso de la República de Guatemala.....	49



## CAPÍTULO IV

4. Incumplimiento del estado en su obligación de conservar y mantener la red vial de carreteras del país y sus incidencias jurídicas .....	53
4.1. Estadísticas y principales problemas de la Infraestructura vial en Guatemala .....	54
4.2. Estado de las carreteras en el gobierno de Alejandro Giammattei .....	56
4.3. Carreteras y puentes .....	56
4.4. Reparaciones por emergencias meteorológicas .....	57
4.5. Causas principales que bloquean la construcción y mantenimiento de carreteras en Guatemala .....	57
4.6. Ley de Expropiación Decreto 529 .....	59
4.7. Ley de Contrataciones del Estado .....	60
4.8. Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN .....	63
4.9. Consumo mensual de combustible en Guatemala .....	65
4.10. Datos que reflejan el problema .....	67
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA .....</b>	<b>71</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>73</b>



## INTRODUCCIÓN

El Estado garantiza el pleno respecto de derechos y garantías constitucionales; se da la discrepancia que del porque son fondos privativos cuando en realizada la aplicación debería ser de fondos públicos.

Asimismo, es del conocimiento de la sociedad el pago de impuestos a lo que uno compra como lo es la gasolina y discusión de las acciones que le competen a las diferentes instituciones, las cuales posteriormente son trasladadas al Estado, procediéndose a resolver de conformidad a derecho y en estricto cumplimiento de la Ley, la preocupación sobre el estado actual de nuestras carreteras es una responsabilidad compartida también entre el Estado y la sociedad, por cuanto debemos ser conscientes de la importancia de rescatar las carreteras, lo cual involucra costos para la intervención de la red.

Se denota que en Guatemala existe una infinidad de situaciones que traen a una decadencia en las carreteras y se ve reflejado en una mala administración, sin llegar tan lejos los paros que surjan a nivel País, se habla de los transportistas al no estar de acuerdo con carreteras en un estado crítico y peligro, la falta de fonde desde años atrás, donde no se refleja esos fondos, el claro ejemplo el de la gasolina en el momento del traslado que la Superintendencia de Administración Tributaria -Sat- lo traslada a Finanzas pero este cae en un fondo privativo, y debería de estar en un fondo público para poder ejecutar obras por medio d la Institución de COVIAL, a manera que genere su mismo presupuesto.



## CAPÍTULO I

### 1. Estructura y organización del Estado de Guatemala

Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano. Su sistema de Gobierno es republicano, siendo su característica fundamental la división de poderes, los que constitucionalmente se dividen en: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

#### 1.1. Organismo Ejecutivo

El Organismo Ejecutivo es el encargado de hacer cumplir las leyes nacionales para el bienestar común de la población. Además, de manejar la política de gobierno y la administración del país. Está conformado por el Presidente, Vicepresidente, consejo de ministros y demás entidades públicas.

El Presidente de la república, es el jefe del Estado de Guatemala, es a su vez el Comandante General del Ejército de Guatemala, representa la unidad nacional y debe de velar por los intereses de la población. Por otra parte, el vicepresidente de la república tiene en el orden jerárquico del Estado, el grado inmediato inferior al presidente de la República, según el Artículo 189 de la Constitución Política de la República de Guatemala, entre sus funciones se encuentra ejercer el cargo de Presidente en caso de falta temporal o absoluta del Presidente de la República. Para poder optar a ser candidato a Presidente o Vicepresidente de la República se debe:

- A. Ser guatemalteco de origen



- B. Ser ciudadano en ejercicio
- C. Ser mayor de cuarenta (40) años

La elección de presidente y vicepresidente de la república se da para un periodo improrrogable de cuatro años, mediante sufragio universal y secreto. La Constitución Política de la República de Guatemala es clara al establecer en el Artículo 187 que se prohíbe la reelección o la prolongación del período presidencial, y que cualquier contravención será nula y punible.

## **1.2. Organismo legislativo**

El organismo legislativo es el encargado de ejercer la función legislativa, es decir, decretar, reformar o derogar la normativa nacional. Los diputados que conforman el Congreso de la República son representantes del pueblo y dignatarios de la Nación.

Para ser electo se requiere ser guatemalteco de origen, estar en el ejercicio de sus derechos ciudadanos y cumplir con los supuestos de capacidad, idoneidad y honradez que establece la Constitución Política de la República de Guatemala.

Además, tienen ciertas atribuciones tal como lo establece el Artículo 165 del mismo cuerpo legal, entre las que se puede mencionar: La interpelación ministerial, la cual consiste en una citación que realizan los diputados a los Ministros de Estado, para que acudan al Congreso de la República, a rendir cuentas de su administración o bien, cuando exista duda o incertidumbre de un asunto en específico. Al momento de asumir el cargo de Ministro de Estado, la persona está enterada de los derechos y

obligaciones derivadas de su función, por lo que, acudir al Congreso de la Republica para ser interrogado es una obligación inherente al cargo, por lo tanto, no se puede rechazar. La interpelación podrá tener como consecuencia al momento de que exista una duda razonable la solicitud de un voto de falta de confianza por parte de, al menos, cuatro diputados. Esta censura deberá ser aprobada por la mayoría absoluta de los diputados, es decir con el voto favorable de, por lo menos, 81 diputados.

Si se emitiera el voto de falta de confianza el respectivo ministro quedará separado del cargo, salvo que el Presidente de la República se oponga. Bajo este supuesto, el ministro interpelado podrá recurrir al Congreso y este deberá ratificar la censura con el voto favorable de las dos terceras partes de los diputados, o sea con el voto favorable de 107 diputados, para que el ministro quede separado del cargo.

### **1.3. Organismo judicial**

El Organismo Judicial es el órgano encargado de ejercer la función jurisdiccional, la cual ejerce con absoluta exclusividad por la Corte Suprema de Justicia y por los tribunales subordinados a ella. Corresponde entonces a los tribunales de justicia la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado interpretando y aplicando las leyes a cada caso concreto. Los encargados de impartir justicia son los jueces y magistrados de los Tribunales de Justicia, los cuales pueden formar parte ya sea de la Corte Suprema de justicia, de la Corte de Apelaciones o de los Juzgados de Primera Instancia o de Paz. Estos durarán en sus funciones cinco (5) años, pudiendo ser reelectos o nombrados nuevamente. Para poder ser magistrado o juez se deben de

cumplir los siguientes requisitos:

- A. Guatemalteco de origen
- B. De reconocida honorabilidad
- C. Encontrarse en el goce de sus derechos ciudadanos
- D. Ser abogado colegiado

La jurisdicción del organismo judicial se distribuye de la siguiente forma:

E. Corte Suprema de Justicia: Tiene jurisdicción en toda la República para conocer de los asuntos que le competen. Es el tribunal de superior jerarquía en el país. Se compone por un presidente que también lo es del Organismo Judicial y de doce (12) magistrados de igual jerarquía.

F. Corte de Apelaciones: Se integra por tres (3) magistrados titulares y dos (2) suplentes. Corresponde el conocer en segunda instancia los procesos, así como los demás casos establecidos en la ley.

G. Sala de la Niñez y Adolescencia: Son tribunales especializados de jurisdicción privativa que conoce lo relacionado a la materia de protección legal de la niñez y adolescencia del país.

H. Tribunal de lo Contencioso-Administrativo: Su función es de contralor de la juridicidad de la administración pública y tiene atribuciones para conocer en caso de contienda por actos o resoluciones de la administración y de las entidades descentralizadas y autónomas del Estado, así como de las controversias derivadas de

I. contratos y concesiones administrativas.

J. Tribunal de Segunda Instancia de Cuentas: Su función judicial es en materia de cuentas, ejercida por el tribunal de segunda instancia para revisar los procesos de los

jueces de primera instancia en la materia.

K. Juzgados de Primera Instancia: Tienen como principal objetivo conocer los casos, hechos o procesos judiciales cuando se han requerido o son de mayor importancia o cuantía.

L. Juzgados de la Niñez y Adolescencia y de Adolescentes en Conflicto con la Ley Penal y Juzgados de Control de Ejecución de Medidas: Tribunales especializados que conocen todos los asuntos en materia de adolescentes en conflicto con la ley penal.

M. Juzgados de Paz o menores: Son tribunales menores que se establecen en cada cabecera departamental, en donde debe de haber por lo menos uno. Se encargan de juzgar hechos delictivos o de cualquier otra índole que ocurra en el lugar al que fueron asignados.

N.

#### **1.4. Jerarquía Normativa**

Guatemala fundamenta su organización jurídica con base a la jerarquía normativa de Hans Kelsen, la cual establece que, en un ordenamiento jurídico, es necesario que en la cúspide se encuentre la norma constitucional, siendo ésta la norma suprema de un Estado, debido a que al momento de que se dé un conflicto de una ley inferior, siempre prevalecerá la ley que tenga mayor jerarquía.

En el caso de Guatemala, la pirámide de Kelsen se encuentra de la siguiente manera: en la cúspide se encuentra la Constitución Política de la República de Guatemala, por abajo de ella se encuentran las normas ordinarias, luego las normas reglamentarias y por último las normas individualizadas. La pirámide kelseniana representa gráficamente



la idea de un sistema jurídico escalonado, “el sistema no es otra cosa que la forma en que se relacionan un conjunto de normas jurídicas y la principal forma de relacionarse éstas, dentro de un sistema, es sobre la base del principio de jerarquía.”<sup>1</sup> Lo anterior plantea es que ningún sistema jurídico, puede subsistir si no existe un orden ascendente y descendente en el cual las normas se relacionen y establezcan el grado de importancia de unas con otras.

## **1.5. Principios en materia tributaria**

La Constitución Política de la República de Guatemala, en el ámbito tributario, establece los principios fundamentales, sobre los cuales debe de ejercitarse toda la gestión administrativa, así como los derechos y obligaciones de los contribuyentes, para poder establecer pautas y límites al poder tributario y mantener la observancia obligatoria de garantías. Los principios son la base del ordenamiento jurídico tributario, la parte permanente del Derecho, así como las ideas fundamentales de su organización.

### **1.5.1. Principio de legalidad**

Es el principio básico de un Estado de Derecho. Es la base de todo ordenamiento jurídico político, en el que se expresa la voluntad general de la población, delegando a los órganos del Estado su soberanía. La Constitución Política de la República de

---

<sup>1</sup> Kelsen, Hans. **La teoría pura del Derecho**. Pág. 111.

Guatemala, lo regula en su Artículo 239, en el que establece que corresponde al Congreso de la República, decretar impuestos ordinarios y extraordinarios.

Este principio lucha contra la incertidumbre y falta de certeza jurídica: “La arbitrariedad llegó a tal extremo que era común hablar de que se legislaba por formulario al incorporarse a éstos una serie de exigencias y requisitos que el contribuyente tenía que cumplir sin que existiera norma legal o reglamento que fundamentara su aplicación”.<sup>2</sup>

Esto quiere decir, que, los legisladores no les prestaban importancia a las necesidades de los contribuyentes al momento de crear nuevos tributos, sino que, legislaban sin tomar en cuenta los derechos fundamentales que por su falta de análisis violentaban al contribuyente.

### **1.5.2. Principio de legalidad de reserva de ley**

Surge del latín (Nullum Tributum sine lege) no existe tributo, si no lo establece la ley, por esta razón, para que un tributo pueda ser aplicado, debe de estar regulado en una ley que determine su hecho generador, así como los requisitos para su cumplimiento con base en lo dispuesto en la ley.

La Ley debe prevalecer sobre cualquier reglamento, circular, memorando u otra disposición de inferior jerarquía, por lo tanto, las disposiciones no pueden cambiar su contenido, limitándose a desarrollar lo dispuesto en ellas, para agilizar su aplicación.

---

<sup>2</sup> Chicas Hernández, Raúl Antonio. **Esbozo del procedimiento administrativo tributario en Guatemala**. Pág. 67.



En materia tributaria, las disposiciones inferiores a la ley; desarrollan la aplicación de tributo establecido en una norma, para así facilitar su cumplimiento y aplicación administrativa.

### **1.5.3. Principio de justicia y equidad**

Este principio fundamental se basa en el principio de solidaridad y equidad en la contribución al Estado. Todos los ciudadanos, independientemente de su nivel social o capacidad económica, tienen la obligación de contribuir al sostenimiento del Estado. Esta contribución se determina en proporción a los ingresos de cada individuo, de modo que aquellos con mayores recursos económicos aporten un porcentaje mayor de tributos que aquellos con menores recursos. Esta medida busca garantizar que cada persona contribuya según sus posibilidades y capacidad, promoviendo así la justicia fiscal y la redistribución equitativa de la carga tributaria.

El fundamento legal de este principio se encuentra en el artículo 135, inciso d), y en el artículo 243 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Estos artículos establecen la obligación de los ciudadanos de contribuir al sostenimiento del Estado, así como el principio de equidad en la distribución de la carga fiscal. En este sentido, la Constitución garantiza el derecho de cada individuo a ser gravado de manera proporcional a su capacidad económica, asegurando que los recursos del Estado se utilicen de manera justa y eficiente para beneficio de toda la sociedad.

Este principio no solo busca asegurar la financiación adecuada de las funciones y



servicios del Estado, sino que también promueve la cohesión social y el bienestar general. Al garantizar que todos los ciudadanos contribuyan de manera justa al sostenimiento del Estado, se fomenta un sentido de responsabilidad cívica y solidaridad entre los miembros de la sociedad. Además, la aplicación equitativa de los impuestos ayuda a prevenir la concentración excesiva de riqueza y promueve la inclusión social, contribuyendo así a la construcción de una sociedad más justa y democrática.

#### **1.5.4. Principio de igualdad y generalidad**

El principio de igualdad es un valor supremo de todo ordenamiento jurídico, por lo que resulta de aplicación en materia tributaria. Se encuentra regulado en el artículo 4 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual estipula el trato igualitario entre las personas, esto con el motivo que no se pueda instaurar el privilegio o discriminación de las personas en materia fiscal. Sentencia emitida por la Corte de Constitucionalidad el 16 de diciembre de 1999 sobre este principio: "... en materia tributaria las exenciones expresan la revelación de cargas impositivas o de deberes por circunstancias que la justifiquen en cada supuesto, atendiendo el principio de igualdad fiscal, entendido como el mismo trato que, en las mismas condiciones debe darse a las personas..." Gaceta No. 54, expediente 105-99.

La corte en su fallo, hizo énfasis en el trato igualitario que deben recibir los contribuyentes, toda vez se den las circunstancias oportunas que se requieran para

cada caso en particular. Las exenciones no deben de concederse por privilegios entre unos y otros, sino cuando la situación en concreto lo amerite.

### **1.5.5. Principio de capacidad económica, contributiva o de pago**

El tributo que se establece se encuentra íntimamente ligado con los ingresos que percibe el contribuyente, evitando perjuicios en sus ganancias, así como la disponibilidad de recursos para inversión de actividades, para el desarrollo del país. Su fundamento se encuentra en los Artículos 119 y 243 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

“El legislador no puede establecer tributos si no es tomando como presupuestos las circunstancias de capacidad económica y modulando la carga tributaria de las mismas. Un tributo que se aplicará sobre una circunstancia que no fuera reveladora de capacidad económica sería inconstitucional.”<sup>3</sup> Esto quiere decir, que, el legislador al momento de crear un hecho generador debe velar por las necesidades e intereses de la población, para que se pueda tributar de una manera proporcional al nivel económico de cada persona, si no se hace de esta manera, se estarían violentando derechos fundamentales establecidos en la Constitución Política de la República de Guatemala

### **1.5.6. Principio de no confiscación**

Este principio prohíbe que se establezcan tributos que absorban la mayor parte o la

---

<sup>3</sup> Tovillas Morán, José María. **¿Deben suprimirse los beneficios fiscales?** Pág. 27.

totalidad de los ingresos de los contribuyentes, debido a que se vulnerarían las necesidades básicas de los mismos, al momento de establecer cantidades exorbitantes el contribuyente no podría afrontar los gastos que estos conllevan. “el principio se materializa con el reconocimiento del derecho a la no confiscatoriedad tributaria, se asegura al individuo como contribuyente una protección a la intervención estatal en la obtención de recursos para sus necesidades”.<sup>4</sup>

Este principio busca proteger la estabilidad económica del contribuyente, evitando que el ente Estatal, en este caso la Superintendencia de Administración Tributaria, le confisque la mayor parte de sus ingresos y se vean afectadas sus necesidades básicas a consecuencia de ello. Por lo tanto, protege al contribuyente en su libertad económica y obtención de recursos para sus necesidades. se enfatiza la relevancia de este principio en la preservación del bienestar general de la sociedad al promover una distribución justa y equitativa de la carga tributaria y su comprensión de la importancia de la equidad tributaria en el contexto económico y social.

#### **1.5.7. Principio de la no doble o múltiple tributación**

Establece que, dentro de un Estado, no puede permitirse que un mismo hecho generador sea gravado dos o más veces por uno, por dos o más sujetos activos de la relación tributaria. Por esta razón, queda prohibido establecer hechos generadores que den nacimiento a más de una obligación tributaria. Lo que busca la no doble tributación

---

<sup>4</sup> García Dorado, Francisco. **Los principios constitucionales de justicia del deber de tributación.** Pág. 34.

es evitar que el contribuyente tribute doble sobre un mismo acto.

Sentencia emitida por la Corte de Constitucionalidad, contenida en el expediente 829-98, del 10 de mayo de 2000. Sentencia contenida en el expediente número 1538-2001, que se refiere a Acción de Inconstitucionalidad planteada en contra de la Ley del Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles derivados del Petróleo.

En la cual, se establecen hechos generadores al petróleo crudo, a una misma obligación tributaria y que tienen como consecuencia la violación a la doble tributación, que afecta al contribuyente en su capacidad económica.

#### **1.5.8. Principio de la no retroactividad de la ley tributaria**

La ley tributaria no tiene efecto retroactivo, esto quiere decir que no puede aplicarse dentro del ámbito temporal hacia el pasado; la prohibición consiste en que no puede retraerse la aplicación de la ley, a hechos o supuestos establecidos o no, por otra ley anterior. El artículo 15 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que la Ley no tiene efecto retroactivo, salvo en materia penal.

**A. Procesos generales de los tributos:** El Estado, dentro de sus entidades públicas, delega a la Superintendencia de Administración Tributaria, la función de fiscalización y determinación de la obligación tributaria. Así como todo lo relativo a los procedimientos administrativos tributarios, las exenciones o beneficios fiscales, sanciones por infracciones, procedimientos de consulta e inscripción de contribuyentes, cierres temporales de negocios o empresas, etc.

**B. Principales impuestos directos:** Son los impuestos que gravan de manera directa el patrimonio, los ingresos y las rentas de los contribuyentes.

- **Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos:** Toda clase de vehículos que circula en territorio guatemalteco, se encuentran afectos al pago de impuesto de circulación. Esto con el objetivo de recaudar fondos públicos, los cuales el gobierno destina mayormente a las municipalidades. Se encuentra regulado por el Decreto 70-94 del Congreso de la República de Guatemala. El periodo impositivo de pago se realiza del 1 de enero al 31 de julio de cada año fiscal.

- **Impuesto Sobre la Renta:** Es el impuesto que grava las rentas o ganancias que obtengan las personas y empresas, entes y patrimonios nacionales o extranjeros, residentes o no, en el país. Se encuentra regulado por el Decreto 10-2012 del Congreso de la República de Guatemala. Se genera al momento que se produzcan rentas gravadas. Se determinan según su procedencia:

- a. Actividades lucrativas
- b. Rentas de trabajo
- c. Rentas de capital

- **Impuesto Único Sobre Inmuebles:** Es la contribución que los propietarios de bienes inmuebles, cualquiera sea su denominación, proporcionan al Estado. El mayor porcentaje de su recaudación es asignado a las municipalidades para su administración. Se encuentra regulado por el Decreto 15-98 del Congreso de la



República de Guatemala. El pago se realiza trimestral o anualmente.

- Impuesto Sobre Herencias, Legados y Donaciones: El pago lo realizan los beneficiarios de herencias, legados y donaciones. Se encuentra regulado por el Decreto 431 del Congreso de la República de Guatemala.

- Impuesto de Solidaridad: Los sujetos obligados al pago del impuesto son las personas o empresas, afiliadas al Régimen Sobre Utilidades del ISR, que dispongan de patrimonio propio, realicen actividades mercantiles y agropecuarias y obtengan un margen bruto superior al cuatro por ciento 4% de sus ingresos brutos. Se encuentra regulado por el Decreto 73-2008 del Congreso de la República de Guatemala. El pago se realiza de manera trimestral. El texto proporciona una explicación clara sobre el Impuesto de Solidaridad en Guatemala, identificando a los sujetos obligados al pago del impuesto y los criterios para su aplicación. Se destaca que este impuesto se aplica a personas o empresas que estén afiliadas al Régimen Sobre Utilidades del Impuesto Sobre la Renta (ISR), dispongan de un patrimonio propio y realicen actividades comerciales o agropecuarias con un margen bruto superior al cuatro por ciento de sus ingresos brutos. Además, se menciona que el impuesto está regulado por el Decreto 73-2008 del Congreso de la República de Guatemala y que el pago se realiza de manera trimestral.

En términos de comentario, el texto proporciona una visión clara y concisa de quiénes están sujetos al Impuesto de Solidaridad y los criterios para su aplicación, lo cual es útil para comprender cómo funciona este impuesto en Guatemala. Sin embargo, podría ser



útil agregar información sobre la finalidad y los objetivos del Impuesto de Solidaridad así como su impacto en la economía y la sociedad guatemalteca. Además, sería beneficioso proporcionar ejemplos específicos de cómo se calcula el impuesto y cómo afecta a los contribuyentes. En general, el texto ofrece una introducción clara al tema, pero podría profundizar en algunos aspectos para brindar una comprensión más completa del Impuesto de Solidaridad en Guatemala.

### **1.5.9. Principales impuestos indirectos**

Son la clase de impuestos que gravan el consumo de bienes y servicios, se denominan indirectos porque existe una cadena productiva desde su importador hasta el consumidor final, quien es el que contribuye con el pago.

- Impuesto al Valor Agregado: Es el impuesto que más dinero genera para el Estado, lo paga toda persona que compra un bien o adquiere un servicio. Se encuentra regulado por el Decreto 27-92 del Congreso de la República. La tarifa del IVA es del 23% del valor sobre cada producto o servicio.

-

- Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo: Surge en el momento del despacho de petróleo crudo y combustibles. Lo recaudado debe ser asignado para el servicio de transporte, mejorar, construir y mantener la infraestructura vial, tanto urbana como rural. Se encuentra regulado por el Decreto 38-92 del Congreso de la República de Guatemala. Las tasas del impuesto son las siguientes:



1. Gasolina superior Q4.70;
2. Gasolina regular Q4.60;
3. Gasolina de aviación Q4.70;
4. Diesel y gas oíl Q1.30
5. Kerosina para motores de reacción Q0.50 y
6. Nafta Q0.50.

- Impuesto Sobre la Distribución de Bebidas Alcohólicas Destiladas, Cervezas y otras Bebidas Fermentadas: Las bebidas afectas al pago de este impuesto son: El Impuesto Sobre la Distribución de Bebidas Alcohólicas Destiladas, Cervezas y Otras Bebidas Fermentadas afecta a una variedad de productos, incluyendo cerveza, vinos, sidra, bebidas alcohólicas destiladas y otras bebidas fermentadas. Este impuesto se encuentra regulado por el Decreto 21-2004 del Congreso de la República de Guatemala. La base imponible de este impuesto se establece en función del precio de venta al consumidor final, sugerido por el fabricante. En otras palabras, el impuesto se calcula sobre el precio de venta sugerido por el fabricante de estas bebidas al momento de su distribución. Es importante destacar que este impuesto tiene como objetivo regular y gravar la distribución de bebidas alcohólicas y fermentadas en el país, contribuyendo así a la generación de ingresos fiscales y al control del consumo de estas bebidas. La implementación de este impuesto también puede tener un impacto en la economía y la salud pública, al influir en los hábitos de consumo y en la disponibilidad de estas bebidas en el mercado. En resumen, el Impuesto Sobre la Distribución de Bebidas Alcohólicas Destiladas, Cervezas y Otras Bebidas Fermentadas es una medida regulatoria importante que busca gravar la distribución de ciertos productos y generar ingresos fiscales para el Estado guatemalteco.



- Impuesto al Tabaco y sus productos: Grava todo lo relacionado con la siembra, cultivo, transporte, manufactura, comercio, importación y exportación del tabaco. El monto del impuesto recaudado se destina a financiar el presupuesto del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. Se encuentra regulado por el Decreto 61-77 del Congreso de la República de Guatemala.

- Impuesto a la Distribución de Cemento: Están afectos al impuesto los fabricantes y los importadores del producto, el cual se genera al momento de la salida del producto de las bodegas de almacenamiento de los fabricantes o bien al transportarse al país. Se encuentra regulado por el Decreto 79-2000 del Congreso de la República de Guatemala. La tarifa del impuesto es de Q1.50 por cada bolsa de 42.5 kilogramos de peso o bien su equivalente.



## CAPÍTULO II

### 2. El petróleo, su impacto en la red vial, beneficios y consecuencias sociales

La palabra petróleo proviene del latín petroleum, que significa aceite de piedra. El petróleo es un aceite mineral no renovable, de color muy oscuro, que se encuentra en rocas sedimentarias, su aspecto es viscoso y de un olor acre que lo caracteriza. Su composición química está conformada principalmente por una mezcla de hidrocarburos acompañados de un porcentaje entre 84-87% de carbono, 11-14% de hidrógeno, 0.06-2% de azufre, 0.1-2% de nitrógeno y 0.1-2% de oxígeno. El petróleo también es llamado oro negro, debido a que se encuentra entre las materias primas más valiosas y utilizadas por el ser humano. Petróleo "es el conjunto de compuestos químicos complejos cuya composición principal es Hidrógeno y Carbono."<sup>5</sup>

#### 2.1. Historia del petróleo de las diferentes corrientes

La primera referencia que se tiene del petróleo es la presencia de emanaciones de gases desde el suelo. En la antigüedad, el petróleo se manifestaba en corrientes de agua. Los egipcios fueron los primeros en darle un uso al compuesto. Utilizaban el petróleo como unguento para curar heridas, posteriormente lo empezaron a utilizar para embalsamientos y como lubricante para las ruedas de sus carruajes. Con el pasar de los años y con la evolución del ser humano, se le fueron dando otros usos.

---

<sup>5</sup> <https://conceptodefinicion.de/petroleo/>. (Consultado el 16 de agosto del 2022).

En la época babilónica, se descubrió que podía convertirse en combustible el cuál era utilizado como aceite para lámparas de alumbrado público. Posteriormente se descubrió que podía utilizarse como asfalto lo que produjo una mayor expansión y desarrollo de las civilizaciones antiguas.

En el año 100 antes de Cristo, los chinos fueron los pioneros en la búsqueda y extracción del petróleo, utilizaban herramientas hechas a base de bambú para realizar las perforaciones en los lugares en que existían emanaciones de gases.

Siglos después, en 1859, un empresario norteamericano de apellido Drake, perforó un pozo en un poblado cercano a Titusville, Pennsylvania, del cual logró extraer petróleo por metros cúbicos. A partir de ese momento dio inicio la fiebre del oro negro y se empezaron a realizar perforaciones en distintas partes de Estados Unidos, Rumania, Polonia y Rusia.

## **2.2. En base a la teoría sobre la formación se conforma el petróleo**

Existen distintas teorías sobre la formación del petróleo, sin embargo, la más aceptada a la fecha, es la que se sustenta en el origen orgánico del compuesto. En ella se describe al petróleo<sup>6</sup> como un hidrocarburo que se forma en las cuencas de restos fósiles y sedimentos, los cuales se encuentran en las diversas capas de la Tierra. El proceso de su formación es lento y ocurre cuando la materia orgánica, por acción bacterial y derivado de las altas temperaturas del suelo producen sedimentos, los

---

<sup>6</sup> <http://www.significados.com/petroleo/> **Concepto petróleo** (Consultado: 16 de agosto de 2022).

cuales tras acumularse capa tras capa por millones de años transforman la materia en petróleo y gases naturales.

Finalmente, dependiendo de las características geológicas en que se encuentren los yacimientos, éstos pueden ascender a la superficie o bien quedarse acumulados en el suelo, dando la pauta a que se lleven a cabo procesos de perforación de petrolíferos para poder extraerlo a la superficie.

El crudo del petróleo al momento de su extracción posee muy pocas aplicaciones, ya que se compone por una mezcla de hidrocarburos, desde el más sencillo CH<sub>4</sub>, metano, hasta especies complejas con 40 átomos de carbono. Es necesario refinarlo para poder obtener sus derivados, los cuales mediante la destilación fraccionada y sometiéndolo a distintas temperaturas se obtienen distintas sustancias comerciales, como lo son las sustancias gaseosas tales como el metano, etano, propano y butano; líquidas como las gasolinas, el queroseno y el fuelóleo; sólidas como las parafinas y los alquitranes las cuales se obtienen al subir a altas temperaturas el proceso de refinado. Normalmente los campos de extracción de petróleo se encuentran en lugares alejados e inaccesibles por lo que, para su transporte sea seguro es necesario realizarlo a través de oleoductos que van desde el pozo petrolífero hasta la refinería.

En caso sean distancias extremadamente largas, se extrae y se transporta por oleoductos a la refinería más cercana y de ésta se traslade vía marítima por medio de buques cisterna al lugar de destino. Entre los principales usos del petróleo se encuentran:

A. El combustible doméstico e industrial



- B. Carburantes y lubricantes
- C. Materia prima básica en la industria petroquímica
- D. Asfaltos y pavimentos de carreteras

### **2.3. Características del petróleo**

- A. Es de color oscuro, sin embargo, puede variar su tonalidad, según el porcentaje de compuestos químicos de los que se integre.
- B. Posee una textura viscosa.
- C. Es de origen orgánico compuesto de sedimentos y materia orgánica de animales y plantas.
- D. Se encuentra en estado líquido oleoso.
- E. Es una mezcla de hidrocarburos.
- F. Se extrae a través de máquinas perforadoras especiales.
- G. Los yacimientos se encuentran bajo varias capas de la corteza terrestre, en plataformas continentales o en el fondo del mar.
- H. Se obtienen derivados de petróleo y diversidad de materias primas de su extracción.

### **2.4. Referencias del petróleo West Texas Intermediate (WTI)**

Es el petróleo de referencia en Estados Unidos. Se cotiza en dólares americanos en New York Mercantile Exchange (Nymex) Entre las diferencias del petróleo bruto WTI es



que, es mucho menos pesado que el petróleo Brent. La mayor parte del WTI se refina directamente en Estados Unidos, principalmente en el Midwest.

Desde el año 1986 hasta ahora, 145,31 \$ ha sido el precio más alto al que ha cotizado el barril de crudo, el 3 de julio de 2008, mientras que, en el 20 de abril de 2020, se cotizaba en los -36,98 \$ que fue su precio mínimo histórico.

**A. Brent :** Es el petróleo de referencia en Europa. Se cotiza en dólares americanos en el mercado IPE de Londres (Internacional Petroleum Exchange). Es un petróleo de gran calidad, en él se encuentra la mezcla de quince tipos diferentes de crudo, los cuales son procedentes del Mar del Norte, Reino Unido. Desde el año 1987 hasta la fecha, \$143,95 ha sido el precio más alto al que se ha cotizado el barril de crudo.

**B. OPEP:** La OPEP es la Organización de Países Exportadores de Petróleo. Se encuentra conformada por los países miembros, siendo los siguientes: Argelia, Angola, Ecuador, Gabón, Iraq, Irán, Qatar, Kuwait, Libia, Nigeria, Arabia Saudita, Venezuela y los Emiratos Árabes Unidos.

Si revisamos el histórico de la cotización del crudo de la OPEP desde 2003, alcanzó su precio máximo, 140,73 \$, en el 3 de julio de 2008 y su precio mínimo, 12,22 \$, el 22 de abril de 2020. La OPEP, Organización de Países Exportadores de Petróleo, controla casi el 50% de la producción de petróleo del mundo y tiene como objetivo proteger los precios del petróleo. Influye de forma definitiva en los precios del petróleo, mediante el incremento o disminución de la producción, es decir, de la oferta.

## 2.5. Derivados del petróleo

La gasolina es uno de los derivados de petróleo más comercializado y utilizado, a través del refinamiento y destilación, se pueden obtener los siguientes productos.

- A. Combustibles: gasolinas líquidas, las cuales son utilizadas en vehículos y aviones.
- B. Solventes: keroseno o querosén, detergentes, etc.
- C. Lubricantes: Aceite de motor y grasas.
- D. Polietileno: derivado cuyo principal uso es la obtención de plásticos.
- E. Plásticos: disolventes, neumáticos, poliéster, etc.
- F. Asfalto: Construcción de vías terrestres.
- G. Gas natural: se integra de hidrocarburos como el butano, etanol y propano.

## 2.6. La gasolina

“Llamada también nafta o bencina, es un tipo de combustible hecho a partir de la mezcla de diversos líquidos inflamables y volátiles. Se obtiene por medio de la destilación del petróleo en bruto o crudo de petróleo”.<sup>7</sup> La palabra gasolina se usó por primera vez en la lengua inglesa. Aunque su origen es incierto, se deduce que su nombre se formó de la unión de las palabras gas y oil así como del sufijo griego ine/ene, el que significa hecho de. En términos de comentario, el texto ofrece una explicación sucinta pero informativa sobre la gasolina y su origen etimológico. Describe

---

<sup>7</sup> <https://www.significados.com/gasolina/> (Consultado: 23 de agosto de 2022.)



de manera clara cómo se produce la gasolina y cómo se formó el término que se utiliza para referirse a este combustible. Además, proporciona una breve historia sobre el uso del término "gasolina" en la lengua inglesa. Sin embargo, sería útil agregar más detalles sobre la importancia y el uso de la gasolina en la actualidad, así como su impacto en el medio ambiente y la economía. Esto ayudaría a contextualizar mejor la información proporcionada y brindaría una comprensión más completa del tema para el lector. En general, el texto ofrece una introducción sólida al tema de la gasolina y su origen lingüístico.

## 2.7. Características claras de la gasolina y sus componentes

La gasolina posee marcas distintivas que la diferencian de otras clases de inflamables provenientes del petróleo, siendo éstas:

- a) **Composición química:** Normalmente la gasolina se compone por tres clases de hidrocarburos: parafinas, olefinas y compuestos aromáticos. Sin embargo, dependiendo el país de origen, la gasolina puede sufrir de variaciones químicas, pudiendo existir más de 200 combinaciones en su refinación.
  
- b) **Densidad :** La gasolina es un combustible líquido, con una densidad de 680 kg/m<sup>3</sup>. A diferencia del agua que posee una densidad de 997 kg/m<sup>3</sup>. Es por esta razón que, cuando ambos líquidos se intentan combinar, la gasolina flota sobre el agua.
  
- c) **Color :** Según el tipo de uso, el color de la gasolina varía.



- **Gasolina súper:** Posee un color 100% rojo.
- **Gasolina regular:** Se puede presentar con un color 100% naranja o una variante entre 75% naranja y 25% rojo.

Sin embargo, en el caso de Guatemala, la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas informó por medio de una publicación en su sitio web<sup>8</sup>, que, a partir del 1 de febrero de 2021, la gasolina superior que se comercializa en el país, sufriría cambios en su color, dejando la tonalidad roja, para pasar a una incolora. Esto derivado a cambios en el Reglamento Técnico Centroamericano RTCA 75.01.20:19.

El cambio de rojo a incoloro, fue una decisión que se tomó en conjunto por las autoridades Centroamericanas, derivado de la rotación de los inventarios de las terminales o plantas de suministro. Dicho cambio no afecta en la calidad ni en el precio del combustible, ya que únicamente poseía esa tonalidad rojiza para diferenciarla de la gasolina regular.

## 2.8. Concepto de la red vial

Para la Real Academia Española, red vial nacional, es el conjunto de carreteras cuya administración corresponde al ministerio de obras públicas o comunicaciones, según lo dicte la normativa del país. En el caso de Guatemala se entiende por red vial al

---

<sup>8</sup> <https://mem.gob.gt/blog/ministro-de-energia-y-minas-informa-sobre-cambio-de-color-en-la-gasolina-superior/> (Consultado: 23 de agosto de 2022)



conjunto de vías terrestres (urbanas y rurales) de orden público, sujetas a la normativa vigente guatemalteca. Las cuales se pueden dividir en primarias, secundarias y terciarias.

- **Red Vial Primaria:** Su propósito es facilitar y fortalecer la comunicación directa a nivel macro regional, entre las regiones políticas continuas establecidas en el Decreto 70-86 (Ley Preliminar de Regionalización) e internacional al comunicar de y hacia los principales puertos marítimos y puertos fronterizos con los países vecinos, constituyendo la red básica de carreteras troncales o colaterales.
- **Red Vial Secundaria:** Tiene como objeto principal el complementar la Red Vial Primaria facilitando la comunicación regional, así como el proveer de comunicación directa, en lo posible, entre las cabeceras de departamentos contiguos, orientada a comunicar hacia y desde los mayores centros de población y/o producción conformando una red complementaria y/o alterna a la Red Vial Primaria.
- **Red Vial Terciaria:** Su propósito fundamental es el de complementar al conjunto formado por las redes Primaria y Secundaria, proporcionando comunicación en la medida de lo posible entre las cabeceras departamentales y sus respectivos municipios y aldeas. La misma está orientada a permitir el ingreso y egreso de los insumos y servicios desde y hacia los centros de consumo y producción. La Red Vial Terciaria desempeña un papel crucial en la infraestructura vial de un país, al complementar y extender la conectividad proporcionada por las redes Primaria y Secundaria. Su



propósito principal es facilitar la comunicación entre las cabeceras departamentales, los municipios y las aldeas, asegurando así el acceso a servicios básicos, recursos y oportunidades económicas para las comunidades más alejadas. Al brindar un acceso adecuado a estas áreas rurales, la Red Vial Terciaria contribuye significativamente a reducir la brecha de desarrollo entre las zonas urbanas y rurales.

Además de facilitar la comunicación y la movilidad, esta red vial está diseñada para permitir el flujo de insumos y servicios hacia los centros de consumo y producción. Esto es fundamental para el desarrollo económico y social de las regiones rurales, ya que facilita el acceso a mercados, la distribución de productos agrícolas y el desarrollo de actividades comerciales y empresariales locales. Asimismo, la Red Vial Terciaria juega un papel crucial en la prestación de servicios de emergencia, la atención médica y la educación en áreas remotas, mejorando la calidad de vida de las comunidades rurales, la Red Vial Terciaria desempeña un papel vital en la integración y el desarrollo equitativo de un país, al proporcionar acceso a servicios básicos, oportunidades económicas y conectividad a las comunidades rurales más remotas. Su importancia radica en su capacidad para mejorar la calidad de vida de los habitantes rurales y promover un crecimiento económico inclusivo y sostenible en todo el territorio nacional.

## **2.9. Clasificación de rutas viales**

A continuación se realiza una breve explicación de cuales son las clasificaciones de las rutas viales dentro del contexto de la distribución de la gasolina:



- a) **Ruta Centroamericana:** Son aquellas rutas de primer orden, que tienen el mejor nivel de servicio, que comunican a los países vecinos de la región y puertos marítimos e interconectan con las rutas o red vial nacional.
- b) **Ruta Nacional:** Son las rutas que atraviesan más de dos departamentos, interconectan a una región del país con la red principal y secundaria, se constituyen como rutas alternas para emergencias.
- c) **Ruta Departamental:** Son las rutas que interconectan la cabecera departamental con las cabeceras municipales o entre rutas Centroamericanas y Nacionales.
- d) **Ruta o Camino Rural:** Son tramos carreteros que comunican a Aldeas y Caseríos de las comunidades e interconectan con rutas de primer y segundo orden.

## 2.10. Organización territorial guatemalteca

La organización territorial guatemalteca está conformada por departamentos y municipios. En la actualidad, existen veintidós departamentos y trescientos cuarenta y cuatro municipios. En el gobierno de Vinicio Cerezo 1986-1991 se creó el decreto 70-86 del Congreso de la República, Ley Preliminar de Regionalización, dicha ley buscaba agrupar los departamentos por regiones que compartieran características económicas y sociales similares, con el objeto de mejorar la participación y funcionamientos de los Consejos Regionales de Desarrollo Urbano y Rural.

El territorio se dividió en ocho regiones, quedando de la siguiente manera:

- a) **Región Metropolitana:** Integrada por el departamento de Guatemala.
- b) **Región Norte:** Integrada por los departamentos de Alta y Baja Verapaz.
- c) **Región Nororiente:** Integrada por los departamentos de Izabal, Chiquimula, Zacapa y el Progreso.
- d) **Región Suroriente:** Integrada por los departamentos de Jutiapa, Jalapa y Santa Rosa.
- e) **Región Central:** Integrada por los departamentos de Chimaltenango, Sacatepéquez y Escuintla.
- f) **Región Suroccidente:** Integrada por los departamentos de San Marcos, Quetzaltenango, Totonicapán, Sololá, Retalhuleu y Suchitepéquez.
- g) **Región Noroccidente:** Integrada por los departamentos de Huehuetenango y Quiché
- h) **Región Peten:** Integrada por el departamento de Petén.

#### 2.10.1. Observatorio nacional de seguridad del tránsito

El Observatorio Nacional de Seguridad de Tránsito -ONSET-, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se constituye con la finalidad de recabar, analizar y difundir la información estadística en materia de siniestralidad vial, fundamentando su función por medio del Acuerdo Ministerial 760-2014 emitido por el Ministerio de Gobernación de Guatemala y la Orden General 75-2014 emitida por la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Ley y Reglamento de



Tránsito.

### **2.10.2. Objeto de la ONSET**

Ser un referente intersectorial e interdisciplinario dedicado a la recopilación, procesamiento, análisis y difusión de datos e información que sustente la toma de decisiones y que genere acciones encaminadas a reducir la siniestralidad vial en el territorio nacional.

Su fin primordial es el desarrollo de estudios que permitan comprender el fenómeno de la siniestralidad vial y sus tipologías e identificar causas y manifestaciones con la finalidad de incidir en la formulación de nuevas políticas públicas y generar acciones en materia de planificación y prevención de seguridad vial.

### **2.10.3. Parque vehicular**

El parque vehicular en Guatemala ha registrado un incremento considerable en los últimos años, según datos publicados por el Observatorio Nacional de Seguridad de Tránsito, en mayo de 2021, se contabilizaban 4 millones 289 mil 712 vehículos en toda la república, mientras que, para finales de noviembre del mismo año, se registraron 4 millones 435 mil 734 vehículos. Esto quiere decir que, en un tiempo aproximado de cinco meses, se dio un aumento de 146 mil 22 vehículos. A finales de 2020 existían 4 millones 96 mil 800, lo que significa un aumento de 338 mil 934 vehículos. Que representa un aumento del 5.35%.



“En el departamento de Guatemala se concentra el mayor número de vehículos en circulación, siendo la cifra de 1 millón 914 mil 931. Representa el 43.17% del parque vehicular nacional. Esto debido a que por razones sociales y económicas en la ciudad de Guatemala se han centralizado las actividades laborales y políticas más importantes del país. Debido a la falta de descentralización, en la ciudad se ubica todo el aparato Estatal, Ministerios, Instituciones centralizadas, descentralizadas, empresas privadas, grupos financieros, universidades, etc.”<sup>9</sup> Derivado de lo anterior, el congestionamiento vial se ha vuelto un problema que no distingue hora ni lugar. Actualmente la ciudad y sus alrededores sufren de las denominadas horas pico comprendidas entre las 5:45 a 8:30; de las 11:30 a 14:00 y de las 16:30 a 20:30 horas. En donde en promedio se lleva de 1 a 2 horas más en recorrer trayectos cortos, comprendidos entre 8 a 20 kilómetros.

#### **2.10.4. Precio canasta básica Alimentaria -CBA-**

La CBA<sup>10</sup> es el conjunto de alimentos mínimos que una familia necesita para satisfacer sus necesidades energéticas y proteínicas, las que se ajustan al patrón cultural, capacidad económica, disponibilidad y precios de los alimentos a nivel local. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, La CBA vigente desde octubre de 2017 y revisada en diciembre 2020 está integrada por 10 grupos y 34 productos alimenticios, el costo de adquisición al mes de diciembre de 2021 fue de Q. Q3,097.23. Entre los productos que integran la CBA encontramos: cereales, carnes, lácteos, huevos, grasas

<sup>9</sup> <https://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2022/01/Bolet%C3%ADn-Estad%C3%ADstico-11-2021.pdf> (Consultado el 23 de agosto de 2022).

<sup>10</sup> <https://www.ine.gob.gt/sistema/uploads/2022/01/06/20220106212519ITIf0Taxw7mbshQNenoLw9A9K5cR4pMt.pdf> (Consultado el 24 de agosto de 2022).



y aceites, frutas, verduras, legumbres, azúcar y miscelánea. Los alimentos anteriores, constituyen el mínimo de garantías que una familia necesita para poder satisfacer sus necesidades.

#### **2.10.5. Canasta ampliada -CA-**

La Canasta Ampliada CA, se constituye en primer lugar, por los alimentos y en segundo por bienes y servicios, los cuales son necesarios para que los miembros de los núcleos familiares puedan satisfacer otras necesidades, además de las básicas. Por lo tanto, la CA se conforma por: alimentos, vestuario, vivienda, mobiliario, salud, comunicaciones, transporte, recreación, cultura, educación, restaurantes, hoteles, bienes y servicios diversos. Según el INE<sup>11</sup>, el cálculo de la CA, se obtiene al dividir el costo total mensual de la CBA por el porcentaje que representa el gasto de alimentos 43.31%. Siendo el costo de la CBA de Q3,097.23 dividido el 43.31% nos da como resultado que el costo de la CA es de Q7,151.30 a diciembre de 2021.

---

<sup>11</sup> <https://www.ine.gob.gt/sistema/uploads/2022/01/06/20220106212519ITIf0Taxw7mbshQNenoLw9A9K5cR4pMt.pdf> (Consultado el 24 de agosto de 2022).





## CAPÍTULO III

### **3. Legislación nacional aplicable en materia vial con la ley del impuesto a la distribución de petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo**

Desde el momento de su creación, bajo el Gobierno de Jorge Serrano Elías y su entrada en vigor el uno de julio de mil novecientos noventa y dos, el Decreto 38-92 Ley de Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo ha sufrido reformas, entre los que se pueden mencionar, la adición del artículo 12 literal C por medio del artículo 7 del Decreto 11-2003 del Congreso de la Republica.

En el cual se modificaban las Tasas del Impuesto de la Ley de Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo. Reforma que fue publicada en el Diario Oficial el 14 de abril de dos mil tres. Posterior a su entrada en vigencia, fue promovida la inconstitucionalidad de la misma por parte de la Cámara de Industria de Guatemala, según el expediente 684-2003, ya que se consideraba que dicha reforma violaba los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 44, 118, 119 incisos a) , d), i) y l), 149, 150, 152, 154, tercer párrafo, 157, 175, 183 inciso a), 204, 239 y 243 segundo y tercer párrafos de la Constitución Política de la República de Guatemala, específicamente lo relacionado al producto Fuel Oil (Bunker C). Se vulneraban los principios de legalidad, capacidad de pago, seguridad jurídica, debido a que se había establecido una doble o múltiple tributación en virtud que toda importación, internación o ingreso hecha por un importador estaba sujeta a Derechos Arancelarios, al Impuesto al Valor Agregado IVA, y al Impuesto de la Ley de Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados



del Petróleo.

Por tanto, el pleno de Magistrados de la Corte de Constitucionalidad resolvió “Con lugar la inconstitucionalidad parcial del artículo 7 del Decreto 11-2003 del Congreso de la República, que adiciona el artículo 12 "C" que describe las Tasas del Impuesto de la Ley de Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo”. En virtud, que efectivamente la reforma antes mencionada, contenía en su hecho generador una múltiple tributación.

Se derogó de los artículos 1 y 3 Decreto 04-2003 del Congreso de la República, en el cual imponía nuevas tasas que gravaban los distintos combustibles que se distribuyen y comercializan en Guatemala.

El objeto de la Ley originalmente fue, gravar el petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo de origen nacional como importado. Que se procesara en el país y se distribuyera en el territorio nacional. El hecho generador de este impuesto, se establecía al momento de la salida del producto, de las plantas de almacenamiento para su consumo.

Existía el problema, que la Ley mencionada no era clara en la forma de recaudación y se podía malinterpretar en una doble tributación por lo que fue necesario realizar reformas a la misma mediante el Decreto 38-2005 del Congreso de la República de Guatemala, Reformas a la Ley del Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo, Decreto 38-92 del Congreso de la República de



Guatemala.

Entre los artículos que sufrieron modificación en su estructura se encuentran los siguientes: 2, 2"A", 5, 6, 6"A", 6"B", 7, 7"A", 16, 16"A", 18, 19, 20 y 23 así como el inciso a) del artículo 41 del Decreto Número 65-89 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Zonas Francas.

### **3.1. Objeto de la ley**

De acuerdo con lo que regula el artículo 1 del Decreto 38-92 del Congreso de la República de Guatemala se establece un impuesto sobre el petróleo crudo y los combustibles derivados del petróleo tanto de origen importado como de producción nacional, procesados en el país, que sean distribuidos dentro del territorio nacional.

El artículo anterior, no posee una descripción amplia sobre cuál es el objetivo o fin de recaudar un impuesto al petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo. Únicamente hace mención, que se gravará el petróleo nacional y extranjero que se distribuya en el país. Es por esta razón, que se hace necesario profundizar en la ley para poder comprender el espíritu de esta. El artículo 4 del Decreto 38-92 del Congreso de la República de Guatemala, establece los productos que no se encuentran afectos a la Ley ni deben pagar el impuesto respectivo. Encontramos que, existen dos supuestos, el primero es que, si el petróleo crudo, es nacional o importado, y se utilizada y procesa por refinerías nacionales estará libre de pagar impuesto. Y, el segundo supuesto establece que todo producto nacional derivado del petróleo que



tenga como finalidad su exportación, también estará libre de gravamen.

El artículo 8 de la citada Ley, describe quienes son los contribuyentes y/o retenedores, estableciendo 4 supuestos; a) Las personas individuales o jurídicas que distribuyan combustible y que se encuentren debidamente autorizadas para operar en el país; b) las personas individuales o jurídicas que operen la explotación petrolera en el país y que la producción sea destinada al consumo de combustibles dentro del territorio nacional; c) las personas individuales o jurídicas que se encarguen del proceso de refinado, procesado, distribución y comercialización de los productos afectos y d) las personas individuales o jurídicas que distribuyan o consuman los productos a los que se refiere la Ley.

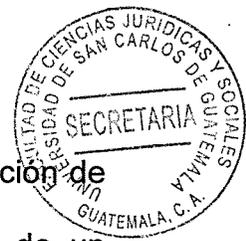
La literal d, es la que tiene especial trascendencia, debido a que, es el fundamento por el cual, los ciudadanos guatemaltecos que consuman o distribuyan combustibles, están legalmente obligados a pagar el impuesto. según como establece el artículo 12, la base de cálculo del impuesto, se fijará de conformidad con el galón americano de 3.785 litros, a la temperatura ambiente. El artículo 12 literal A, establece las tasas específicas de combustible por galón americano de 3.785 litros. Siendo la tasa de la gasolina superior Q. 4.70; de gasolina regular Q. 4.60; de gasolina de aviación Q. 4.70 y de Diesel y gas oil Q. 1.30 respectivamente. El control y fiscalización del impuesto le corresponde a la Superintendencia de Administración Tributaria, tal y como lo establece el artículo 19. Y, es el ente responsable de velar por el efectivo cumplimiento de las obligaciones tributarias que se describen en los artículos anteriores del Decreto 38-92 del Congreso de la República de Guatemala.



La recaudación que se realiza por concepto del impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo, tiene su fundamento en el artículo 23 de la Ley. En ella, se establecen destinos específicos para los fondos, los cuales se asignan de manera presupuestaria, en el caso del impuesto que grava a la gasolina superior y regular, el Ministerio de Finanzas Públicas destina a la Municipalidad de Guatemala, diez centavos de quetzal (Q0.10) por galón y para el resto de municipalidades del país, veinte centavos de quetzal (Q0.20) por galón, dicha cantidad debe de ser proporcional conforme a la asignación constitucional que corresponda, y su destino es contribuir con los servicios de transporte y mejorar, construir y mantener la infraestructura vial, urbana y rural de los municipios. Dicha asignación se hará efectiva de manera bimestral, dentro del mes siguiente al bimestre vencido.

Aunado a lo anterior, del impuesto que se recauda de gasolina superior, regular y diésel, el Ministerio de Finanzas Públicas destina al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, como fondo privativo para la conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras, la cantidad de un quetzal (Q1.00) por cada galón de combustible. El cual deberá ser trasladado dentro de los primeros cinco días hábiles del mes inmediato siguiente al de la liquidación del impuesto.

El artículo 23 literal A, es más específico con relación al destino de los recursos, debido a que, establece, que el impuesto recaudado debe de ser trasladado a un fondo privativo con el objeto de conservar y mejorar la red vial de carreteras, así como la infraestructura de los caminos rurales. Por último, los legisladores establecieron que toda vez, el Ministerio de Comunicaciones no utilice de manera inmediata los recursos,



la Tesorería Nacional podrá realizar inversiones temporales de estos. La utilización de los fondos deberá ser reglamentada por el Organismo Ejecutivo por medio de un Acuerdo Gubernativo.

De los artículos anteriores se puede destacar que el objetivo principal del Decreto 38-92 del Congreso de la República de Guatemala, es recaudar ingresos, los cuales se destinarán a mantener y mejorar la red vial del país. Y para cumplir con su fin, la Superintendencia de Administración Tributaria es el ente encargado de gravar y recaudar el impuesto, cuyo destino será en primer lugar, el Ministerio de Finanzas Públicas, para luego ser trasladado por medio de un fondo privativo al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, para que éste, realice los estudios de campo necesarios y ejecute los fondos, y, de esta manera, se cumpla con el objetivo de mantener en buenas condiciones la infraestructura vial guatemalteca.

### **3.2. Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda**

El ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -CIV- fue creado el 24 de agosto de 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, según el Decreto No. 14. Posteriormente el 17 de agosto de 1999, el CIV se reglamenta con el Acuerdo Gubernativo 520-99, convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Según el artículo 30 del Decreto 114-97 Ley del Organismo Ejecutivo, Al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.



Por lo tanto, siendo el transporte un factor determinante para el progreso de un país, es necesario que las vías de comunicación dentro del mismo, sean de alto nivel y de esta manera, permitan la adecuada circulación de sus habitantes, con el objetivo de lograr un crecimiento económico que aporte a la calidad de vida todos.

### **3.3. Organigrama del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda**

El organigrama funcional del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda se compone de manera jerárquica por el Ministro y seguido de él, por los viceministros, quienes tienen a su cargo una función específica dentro del Ministerio.

Los viceministerios se dividen en el Viceministerio de Infraestructura, Viceministerio de Administración y Finanzas, Viceministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Viceministerio de Vivienda y Viceministerio de Comunicaciones, Puertos y Aeropuertos; dentro del Viceministerio de Infraestructura encontramos a la Dirección General de Caminos -DGC-, a la Unidad Ejecutora de Conservación Vial -COVIAL- y al Fondo Social de Solidaridad -FSS-

### **3.4. Dirección General de Caminos**

La Dirección General de Caminos, es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, creada el 28 de mayo de 1920 mediante Acuerdo Gubernativo emitido por el Presidente de la República Carlos Herrera Luna y sus funciones están establecidas en el Acuerdo Gubernativo No. 520-99, Reglamento



Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

La Dirección General de Caminos, es la responsable de la administración de la red vial de Guatemala, y para lograr con sus objetivos realiza una serie de etapas, entre ellas la planificación, diseño, ejecución y supervisión de obras de construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las carreteras del país. Su objetivo general es que Guatemala pueda contar con una adecuada infraestructura vial, a través de la elaboración y aplicación de planes y proyectos de acuerdo con las políticas de desarrollo integral del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

### **3.5. Funciones de la Dirección General de Caminos**

De conformidad con el Artículo 8, del Acuerdo Gubernativo No. 520-99 de fecha 29 de junio de 1999, publicado en el Diario de Centro América el día 16 de agosto de 1999, Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, las funciones de la Dirección General de Caminos son a) realizar, mantener, actualizar y ejecutar planes regionales de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de carreteras y obras conexas de acuerdo a la planificación del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; c) Mantener las carreteras en óptimas condiciones de transitabilidad en toda época del año y proporcionar el mantenimiento adecuado a los puentes de la red vial del país; g) Por delegación del Ministerio, suscribir contratos de supervisión, construcción, rehabilitación y mejoramiento de obras de infraestructura vial.



El artículo anterior consta de más funciones, sin embargo, las literales que norman los objetivos y fines de la Dirección General de Caminos, son los anteriores. Cabe destacar que, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es el ente rector y, por lo tanto, le corresponde planificar los proyectos de infraestructura vial para que posteriormente la Dirección General de Caminos los analice y cotice y ejecute, dando como resultado la correcta transitabilidad en las carreteras del país.

### **3.6. Unidad Ejecutora de Conservación Vial**

En el año de 1994, el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, dado el alto grado de deterioro por el cual, la red vía nacional atravesaba y las limitaciones en recursos, maquinaria y equipo adecuados para solventar y rescatar de su destrucción acelerada, crea el programa de mantenimiento de Carreteras por contrato. Este programa estaba conformado en su mayoría, por empresas que fueron creadas por personal que laboraba en la Dirección General de Caminos y que se acogió al Programa de Retiro Voluntario establecido por el Ministerio con ese fin.

El propósito era fortalecer económicamente a estas empresas, brindándoles sus prestaciones laborales y así contar con el capital para iniciar labores de mantenimiento en la red vial de la República y así mantener unas carreteras que fueran útiles para los contribuyentes. Hasta el año de 1996, los recursos para atender el mantenimiento de la red vial del país, provenía de los fondos programados en el presupuesto nacional y que invariablemente dependían de las asignación y prioridades que el Ministerio de Finanzas Publicas estableciera.



Esto motivó al Ministerio a buscar mecanismos para poder contar con un presupuesto sostenido que permitiera programar y ejecutar un mantenimiento permanente, que diera como resultado carreteras en buen estado de transitabilidad. Según el Decreto 134-96 del Congreso de la República de Guatemala se estableció el FONDO VIAL, creado con los recursos provenientes del impuesto recaudado por consumo de combustible superior, regular y diésel.

En el año de 1997, según Acuerdo Gubernativo 186-97, se crea y regula la UNIDAD EJECUTORA DE CONSERVACION VIAL –COVIAL-, que derogado por el Acuerdo Gubernativo No. 736-98, de fecha 14 de octubre de 1998; para la administración del fondo vial y la ejecución del Plan Nacional de Conservación y Mejoramiento de las Carreteras del País. El Acuerdo 186-97, fue reformado en los Artículos 1 bis, 2, 4, 6, 13, en el año 2010, mediante el Acuerdo Gubernativo No. 5-2010 de fecha 19 de enero de 2010. Los objetivos se pueden definir de la manera siguiente:

- Administración del fondo vial
- Conservación de la red vial del país, la totalidad de la red vial pavimentada y parcialmente la red vial no pavimentada, con la tendencia de incrementar su cobertura.
- Elaborar y mantener actualizado el inventario del estado físico de la red vial del país.
- Crear bases y términos de referencia para la contratación de empresas y elaboración de contratos.
- Gestión de recursos ante el Ministerio de Finanzas Públicas.



- Divulgación de los objetivos y resultados, presentando, además, el uso dado a los recursos manejados.

### **3.7. Decreto número 134-96 del Congreso de la República de Guatemala**

Fue decretado el dieciocho de diciembre de mil novecientos noventa y seis, bajo el gobierno del expresidente Álvaro Arzú Irigoyen. En él se estableció una reforma al Decreto 38-92 Ley de Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles derivados del Petróleo, del Congreso de la República de Guatemala. En la que se modificaron las tasas de los productos afectos en la Ley. Así como, se adiciono el Artículo 23 "A" en donde se establece el destino específico de los recursos. Siendo el Ministerio de Finanzas Publicas el responsable de trasladarlo por medio de un fondo privativo al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Este tipo de modificaciones legislativas son comunes y suelen tener como objetivo ajustar las tasas de productos afectos para garantizar una adecuada recaudación de recursos que serán destinados a áreas específicas de interés público. En este caso, al asignar estos recursos al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se indica que se busca financiar proyectos relacionados con la infraestructura vial y la vivienda.

Es importante destacar que esta asignación específica de recursos puede tener un impacto significativo en el desarrollo de infraestructura y vivienda en el país, contribuyendo así al crecimiento económico y al bienestar de la población. Sin embargo, también es importante que estos fondos sean administrados de manera transparente y eficiente para garantizar que se utilicen de manera efectiva en los



proyectos previstos.

### **3.8. Acuerdo Gubernativo No. 186-97**

El expresidente Álvaro Arzú Irigoyen, por medio del Consejo de Ministros, acordó el dieciocho de febrero de mil novecientos noventa y siete, el Reglamento al fondo privativo para la conservación y mantenimiento de la red vial del país. Considerando que el artículo 23 "a" adicionado al Decreto No. 38-93, por el artículo 2 del Decreto No. 134-96 del Congreso de la República de Guatemala, faculta al Organismo Ejecutivo para que, por medio de Acuerdo Gubernativo, reglamente los aspectos operativos para la utilización del Fondo Privativo.

El objetivo del Fondo Privativo es proveer de los recursos financieros necesarios para la ejecución del Plan Nacional de Conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras del país. La Administración del Fondo Privativo le corresponde a la Unidad Ejecutora de Conservación Vial COVIAL, según como lo describe el artículo 3, del Acuerdo Gubernativo 186-97.

En el citado artículo se establece que la finalidad de administrar los recursos es obtener el máximo rendimiento de los mismos. Proponiendo al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, políticas públicas de conservación y mantenimiento vial, recopilar y planificar proyectos de mejoramiento de vías nacionales, así como elaborar las bases de licitación o cotización y los términos de referencia que se necesiten llenar para las contrataciones de los servicios.

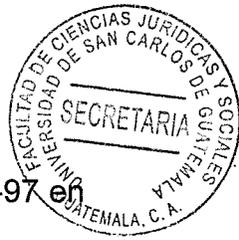
### 3.9. Integración del consejo consultivo de COVIAL

El artículo 5 del Acuerdo Gubernativo 186-97 establece quienes integran el consejo consultivo de COVIAL, siendo estos:

- El ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda o el viceministro que designe;
- El ministro de Finanzas Públicas o el viceministro que designe;
- El director general de Caminos;
- Un representante de la Coordinadora General de Transporte;
- Un representante de la Cámara Guatemalteca de la Construcción, y
- Un representante de la Cámara del Agro.

El ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda o su suplente, será el Presidente del Consejo Consultivo y ejercerá su representación. Los integrantes serán designados por la respectiva entidad que representan y cada uno tendrá un suplente, el que actuará en caso de ausencia de éste.

El representante de la Coordinadora General de Transporte, de la Cámara Guatemalteca de la Construcción y el de la Cámara del Agro, fungirán por un periodo de dos años prorrogables. Por lo tanto, la estructura orgánica de COVIAL queda integrada por La Dirección y por el Consejo Consultivo; con respecto a la toma de decisiones, para que se constituya quórum, se necesita la presencia de cuatro de los seis miembros que integran el Consejo Consultivo.



En el caso de la administración del Fondo Privativo, el Acuerdo Gubernativo 186-97 en su artículo 15 establece que los recursos provenientes del Fondo Privativo, serán administrado por COVIAL, y que éste, será el responsable de la planificación de las obras y de la ejecución de los contratos que se constituyan con el objeto de conservar y mejorar la red vial del país.

El Artículo 16 del citado Acuerdo Gubernativo, establece que los recursos financieros serán trasladados por la Dirección General de Rentas Internas del Ministerio de Finanzas Publicas, a la Tesorería Nacional a través de la cuenta bancaria "GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FONDO COMÚN, INGRESOS PRIVATIVOS TESORERIA NACIONAL" del Banco de Guatemala, a efecto que al contratar una compra y se realice el pago respectivo, los fondos sean trasladados por la Tesorería a la cuenta denominada "FONDO PRIVATIVO PARA LA CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL DE CARRETERAS DEL PAIS DECRETO NO. 136-96 DE LA UNIDAD EJECUTORA DE CONSERVACION VIAL. -COVIAL-. Por lo tanto, para que los fondos sean trasladados a COVIAL, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda debe de presentar para su aprobación al Ministerio de Finanzas Públicas, el presupuesto específico que ejecutará COVIAL durante el periodo fiscal que corresponda, en donde se desarrolle y detalle los ingresos privativos que se estiman recibir en el respectivo ejercicio fiscal y la planificación de la ejecución de los mismos en el Plan Nacional de Conservación y Mejoramiento de la red vial de carreteras del país. de esta manera la Unidad Ejecutora podrá hacer uso de los mismos.



### 3.10. Ley de Contrataciones del Estado Decreto Número 57-92 del Congreso de la República de Guatemala

La Ley de Contrataciones del Estado surge en 1992, en el marco de la política de modernización del Estado y de la administración pública. Su objetivo es normar las compras, ventas, contrataciones, arrendamientos o cualquier otra modalidad de adquisición pública que realicen los Organismos del Estado, las entidades descentralizadas y autónomas, municipalidades, organizaciones no gubernamentales y cualquier otra entidad sin fin de lucro, que reciba, administre o ejecute fondos públicos. El decreto 57-92 Ley de Contrataciones del Estado de la República de Guatemala, está compuesta por 11 títulos: Título I Disposiciones generales; Título II Órganos competentes; Título III Régimen de Licitación y cotización pública; Título IV Contratos; Título V Garantía o Seguros; Título VI Registros; Título VII Prohibiciones y sanciones; Título VIII Enajenación y transferencia de bienes del Estado; Título IX Concesiones; Título X Recurso; Título XI Disposiciones finales y transitorias.

A. **Sujetos:** El artículo 2 establece que todo el sector público del Estado (Organismo, Entidades descentralizadas y autónomas y municipalidades). Están sujetos a la Ley y a su reglamento.

B. **Sistema de Información de Contrataciones y Adquisiciones del Estado:** El artículo 4 Bis del decreto 57-92 del Congreso de la República de Guatemala, establece que el sistema de información de contrataciones y adquisiciones del Estado se denominará GUAATECOMPRAS, y tendrá como finalidad la transparencia y la eficiencia



de las adquisiciones públicas.

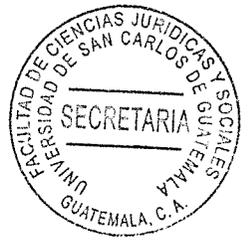
Las consultas que se realicen en el portal, serán públicas, irrestrictas y gratuitas y de esta manera se proveerá de información en formatos electrónicos y de datos abiertos; el sistema es administrado por el Ministerio de Finanzas Públicas, el cual es el órgano rector del sistema. En todo proceso de adquisición pública es obligatorio el uso de formularios electrónicos por medio del portal web GUAATECOMPRAS.

C. **Régimen de licitación:** El artículo 17 de la Ley establece que la licitación consiste en solicitar mediante concurso público a través de GUAATECOMPRAS, ofertas firmes a proveedores que estén en condiciones de vender o contratar los bienes, suministros, obras o servicios requeridos. Toda vez el monto de la compra o contratación exceda de Q900,000.00. La licitación es un proceso fundamental en la adquisición pública, ya que garantiza la transparencia, la competencia y la igualdad de oportunidades para los proveedores interesados en participar. Al requerir que las ofertas se realicen a través de un concurso público en GUAATECOMPRAS, se promueve la eficiencia y la equidad en el proceso, al tiempo que se brinda acceso a un amplio grupo de proveedores que pueden cumplir con los requisitos establecidos.

Este artículo de la Ley establece una normativa clara y específica para la realización de licitaciones en Guatemala, lo que ayuda a garantizar la adecuada gestión de los recursos públicos y la selección de proveedores que puedan ofrecer los bienes o servicios requeridos por las entidades gubernamentales.



**D. Régimen de cotización:** El artículo 38 de la Ley establece que cuando el precio de los bienes, de las obras, suministros o remuneraciones de servicios exceda de Q90,000.00 y no sobrepase los Q900,000.00 el régimen a utilizar será cotización. La diferencia sustancial entre licitación y cotización es, que esta última posee menos requisitos y formalidades para su adecuada ejecución, debido a que los montos que se manejan son más bajos a la licitación pública.





## CAPÍTULO IV

### **4. Incumplimiento del estado en su obligación de conservar y mantener la red vial de carreteras del país y sus incidencias jurídicas**

Guatemala ocupa el puesto 132 de 141 países respecto a la calidad de sus carreteras, esto acorde al Índice de Competitividad Global 2020. Según los datos de Formación Bruta de Capital Fijo (FBCF) del Banco de Guatemala (BANGUAT), la inversión en infraestructura en el 2020 fue de 13.58% del PIB. De esa cifra, 1.45% corresponde a inversión pública y 12.48% a privada. El promedio en Latinoamérica es de 17.31% y del mundo, 23.76%.

El país mantiene niveles menores al 1% del PIB en inversión pública en carreteras, mientras que el Banco Mundial (BM) recomienda una inversión del 3%, según la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica (ANADIE).

Actualmente, el país cuenta con 17 mil 833.44 kilómetros de red vial; sin embargo, es necesario llegar a 37 mil 951.89 kilómetros, por lo que se necesita invertir en proyectos como el anillo metropolitano, una red de autopistas por 899 kilómetros, así como incrementar las redes primaria, secundaria y otras, refiere un estudio de FUNDESA. Se señala que actualmente Guatemala cuenta con 17 mil 833.44 kilómetros de red vial, pero se necesita llegar a 37 mil 951.89 kilómetros para cubrir las necesidades del país;



este dato resalta la importancia de incrementar la inversión en proyectos de infraestructura vial, como el anillo metropolitano y una red de autopistas.

#### **4.1. Estadísticas y principales problemas de la Infraestructura vial en Guatemala**

“Los datos demuestran que Guatemala tiene un fuerte atraso en el tema de metros de red vial por habitante, según información recabada de CEPAL, CAF y BID, publicados por Fundesa Guatemala tiene 1.07 metros de red vial por habitante, mientras países como México y Argentina tienen 4.1 y 5.2, respectivamente.

En países desarrollados la brecha es aún mayor, Japón cuenta con 9.2 y Estados Unidos de América con 20.5. Delimitando geográficamente en países centroamericanos, Costa Rica presenta, datos de 2018, 8.65 metros de red vial por habitante, Panamá 4.07, Nicaragua 3.88, El Salvador 2.37 y Honduras tiene 1.55 metros por habitante de red vial, cuando Guatemala, presenta un índice de metros por habitante de apenas de 1.07.

A pesar de que Guatemala posea más kilómetros de red vial en comparación con Honduras y El Salvador, en términos poblacionales, presenta déficit. De acuerdo con los datos presentados, el déficit de construcción y mantenimiento de infraestructura vial, proviene de un lento crecimiento de la red vial del país. En los últimos 25 años, en promedio la red vial del país ha aumentado 216 kilómetros por año, teniendo su mayor expansión en el periodo de 1995 a 1999 en los gobiernos de Ramiro de León Carpio y Álvaro Arzú Irigoyen con 369 km/año, siendo el punto más bajo de 2000 a 2004 en el

gobierno de Alfonso Portillo, con 83 km/año y en el periodo anterior, 2016 a 2020 estando a cargo Jimmy Morales, apenas 163 km/año.”<sup>12</sup>

Resalta la disparidad entre la extensión de la red vial de Guatemala y la de sus vecinos, Honduras y El Salvador, en relación con la población de cada país. A pesar de contar con una mayor cantidad de kilómetros de carreteras, Guatemala enfrenta un déficit en términos proporcionales a su población. Este déficit se atribuye al lento crecimiento de la red vial del país, según los datos presentados.

“Es necesario establecer que, además de la lentitud que presenta la construcción de carreteras, éstas al construirlas utilizan materiales de mala calidad. El Foro Económico Mundial (World Economic Forum) publicó un índice de calidad de la red vial y Guatemala se encuentra en el puesto 132 de 141 del mundo con una calificación magra de 24.10 en el citado índice”<sup>13</sup>. La mala calidad de construcción y de mantenimiento se refleja en la velocidad promedio en las carreteras principales (CA-1, CA-2 y CA-9), en ellas, se ha reducido en más del 30% su velocidad de desplazamiento siendo entre 35, 38 y 42 km/hora a datos de 2017 cuando en el año 2000 se transitaba a 53, 55 y 60 km/hora, respectivamente, según datos publicados por Fundesa en el ENADE de 2017.

Resalta la gravedad de la situación en cuanto a la calidad de la infraestructura vial en

---

<sup>12</sup> [https://www.fundesa.org.gt/content/files/publicaciones/Foro\\_Ley\\_de\\_Infraestructura\\_Vial.pdf](https://www.fundesa.org.gt/content/files/publicaciones/Foro_Ley_de_Infraestructura_Vial.pdf) (Consultado el 25 de agosto de 2022)

<sup>13</sup> [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf) (Consultado el 25 de agosto de 2022).



Guatemala. La combinación de la lentitud en la construcción de carreteras y el uso de materiales de mala calidad refleja una falta de inversión y atención adecuada en este sector crucial para el desarrollo del país. Esta situación no solo afecta la movilidad y la eficiencia económica, sino que también puede tener repercusiones en la seguridad vial y el bienestar de la población. En resumen, el texto resalta la urgencia de abordar los problemas de calidad y mantenimiento en la infraestructura vial de Guatemala para promover un desarrollo sostenible y equitativo.

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes señala que en 2011, de 412,000 accidentes de tránsito a nivel nacional, 25,000 ocurrieron en carreteras federales, con una tasa de letalidad de 17.7 muertes por cada 100 accidentes.

#### **4.2. Estado de las carreteras en el gobierno de Alejandro Giammattei**

En el 2020 el Ministerio de Comunicaciones trabajó en la recuperación y mantenimiento de 10,472 km de la red vial nacional. siendo un muy buen año para el desarrollo vial, el cual se encontraba destruido y que por años estuvo en el olvido. De acuerdo con el -MICIVI-, se trabajó en 5 mil 780 kilómetros pavimentados y en 4 mil 692 kilómetros de rutas de terracería y caminos vecinales.

El mantenimiento consistió en sellar las grietas y con ello se alargó la vida útil de las rutas; Además, se implementó la señalización vertical y horizontal e instalación de defensas metálicas, cumpliendo así con los estándares internacionales.



### **4.3. Carreteras y puentes**

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, indicó que se trabajó en 38 puntos de las principales carreteras, a lo largo y ancho del país, colocando mezcla asfáltica en los tramos deteriorados. También se recuperaron, entre otros, los tramos carreteros de los municipios aledaños a la Ciudad capital, siendo Villa Canales, Villa Nueva y San Cristóbal, los municipios que presentan la mayor carga vehicular.

### **4.4. Reparaciones por emergencias meteorológicas**

A principios de noviembre de 2020 como parte de la temporada de invierno, surgió en el Atlántico la tormenta tropical Eta, que dejó destrozos en materia vial en los departamentos de Alta Verapaz, Huehuetenango, Quiché, Petén, Izabal, Zacapa y Chiquimula.

Posteriormente, el 17 de noviembre comenzaron los efectos de Iota, que ingresó al territorio nacional como depresión tropical. En este periodo COVIAL, atendió 190 emergencias, entre ellas reparar los puentes: Ixcán, que comunica a Alta Verapaz con Quiché; Puente Internacional Rodolfo Robles, sobre el río Suchiate, que une Tecún Umán, en el municipio de Ayutla, San Marcos, con Ciudad Hidalgo, Chiapas, México. Según datos de CONRED, las tormentas dejaron 793 carreteras con daños, 26 destruidas, y 51 puentes inutilizables, este fenómeno de la naturaleza que afectó severamente al territorio guatemalteco, dejándolo sumiso en una profunda crisis en las vías de comunicación internas.



#### **4.5. Causas principales que bloquean la construcción y mantenimiento de carreteras en Guatemala**

De acuerdo con el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la Dirección General de Caminos es el ente responsable de la planificación, diseño, ejecución y supervisión de la red vial del país. Por ello, previo a solicitar fondos presupuestarios y a contratar la construcción de una obra vial, el Departamento de Planificación y Estudio de Caminos debe de efectuar un estudio de factibilidad y diseño para poder aprobar la ejecución del proyecto.

Cuando se trata de la construcción de nuevas carreteras, existe el inconveniente que normalmente los tramos a utilizar son propiedad privada, por lo tanto, se hace necesario previo a iniciar con los trabajos, realizar la adquisición de las extensiones de tierra a utilizar, ya sea por donación que haga el dueño, por compensación con el tramo de camino que se abandone, por venta o por expropiación forzosa.

Esto de acuerdo con lo que establece el Reglamento sobre el Derecho de Vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan de fecha 5 de junio de 1942. El Reglamento en mención, establece que se consideran caminos públicos las carreteras nacionales, departamentales, las municipales, los caminos de herradura y vecinales que sean utilizados para el tránsito de personas, ganado y vehículos. El Artículo 2 establece que el Derecho de Vía es el que tiene el Estado y las municipalidades, según sea el caso, sobre la faja de terreno en que se construyen los



caminos, y por regla general, en ella se comprenderán dos paredes o cercas, banquetas, dos cunetas y un pavimento que es la carretera propiamente dicha.

Este derecho es inscribible en el Registro General de la Propiedad. De lo anterior se puede establecer que posterior al estudio de factibilidad y diseño del proyecto vial, se debe de conciliar con los propietarios de las fincas que deben ser utilizadas para obtener el derecho de vía, posterior a ello, inscribirlo en el Registro General de la Propiedad, cuestión que en la práctica retarda considerablemente los proyectos, debido a que la fase de conciliación, donación, compra o expropiación forzosa puede durar años.

#### **4.6. Ley de Expropiación Decreto 529**

El Decreto 529 del Congreso de la República de Guatemala, establece los lineamientos por los cuales se debe de regir la expropiación en Guatemala. En ella, se indica que para poder expropiar es necesario que exista una utilidad o necesidad pública, declarada por el Congreso de la República de Guatemala en donde se establezcan los bienes afectados y el proyecto vial que conlleve la realización colectiva que dé lugar a la necesidad de expropiar.

En la práctica, los expertos consideran que la Ley es sumamente compleja ejecutarla debido a que El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda posterior a recibir el informe de factibilidad por parte del Departamento de Planificación y Estudio de Caminos necesita realizar procesos administrativos que permitan promover la



expropiación ante órganos políticos cuya agenda no necesariamente vela por el interés colectivo. Existe dificultad práctica en la ejecución de la Ley debido a la complejidad administrativa que enfrenta el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Después de recibir el informe de factibilidad por parte del Departamento de Planificación y Estudio de Caminos, se requiere realizar una serie de procesos administrativos, incluida la promoción de la expropiación de terrenos. Sin embargo, esta tarea se ve obstaculizada por la necesidad de interactuar con órganos políticos cuyas agendas pueden no priorizar el interés colectivo.

El comentario sobre este texto resalta la complejidad burocrática y política que enfrenta la implementación efectiva de la Ley. La necesidad de coordinar con órganos políticos puede generar demoras y obstáculos en el proceso de expropiación de terrenos necesarios para la construcción de infraestructura vial. Esto puede llevar a retrasos en los proyectos y, en última instancia, a un impacto negativo en el desarrollo económico y social del país.

#### **4.7. Ley de Contrataciones del Estado**

De conformidad con los artículos 21, 40 y 42 de la Ley de Contrataciones del Estado Decreto 57-92 del Congreso de la República de Guatemala, previo a que sean autorizados los eventos de licitación por parte del Ministro del MICIVI, los contratantes elaboran los dictámenes presupuestarios y técnicos, para verificar que exista la asignación presupuestaria para cubrir los pagos que serán exigibles durante el proceso de ejecución de las obras. Así, sin incluir los pasos previos de los estudios de



factibilidad y la adquisición de los derechos de vía, tal y como se mencionó anteriormente. Se debe aprobar los créditos presupuestarios y los documentos de licitación, los cuales pueden demorar años en ser aprobados.

En la Evaluación del Sistema Nacional de Compras Públicas efectuada por el Ministerio de Finanzas Públicas en el año 2019 se encontró que, “de 1400 procesos de licitación revisados, estos en promedio demoran 110.39 días y existen procesos que se demoran hasta 19 meses. Adicionalmente, se halló que el 30% superan el promedio; de 20 contratos de infraestructura revisados, el 100% tenía modificaciones al monto contractual, en ellas se establecieron variaciones entre el costo original proyectado de la obra con el costo final en un 129%.

No obstante, el artículo 52 de la Ley de Contrataciones del Estado establece las variaciones del valor de los contratos de obra pueden efectuarse hasta un veinte por ciento (20%) con relación al monto original del contrato y establece que “...cuando las variaciones excedan del porcentaje antes indicado, y no sobrepasen el cuarenta por ciento (40%) del valor original ajustado del contrato, se celebrará un nuevo contrato adicional.”<sup>14</sup>

Se indica que cuando las variaciones en el contrato original excedan de un cierto porcentaje (no especificado en el texto proporcionado), pero no superen el 40% del valor original ajustado del contrato, se procederá a celebrar un nuevo contrato

---

<sup>14</sup> [https://www.minfin.gob.gt/images/archivos/estudios\\_fiscales/AutoEvaluacion\\_MAPSDic19.pdf](https://www.minfin.gob.gt/images/archivos/estudios_fiscales/AutoEvaluacion_MAPSDic19.pdf) (consultado el 30 de agosto de 2022).



adicional. Este tipo de disposición es común en contratos públicos o privados, donde pueden surgir cambios o modificaciones en las condiciones originales del contrato debido a diversas circunstancias, como cambios en los requisitos del proyecto, imprevistos durante la ejecución o nuevas necesidades surgidas durante el proceso. La disposición establece un límite claro para la autorización de nuevos contratos adicionales, lo que proporciona cierta flexibilidad para realizar ajustes dentro de ciertos límites predefinidos.

“Esto se resume en una detención y/o retención de los proyectos con motivo de construir, conservar y mantener la red vial del país. Tal y como se ha desarrollado, la búsqueda de los tramos para la construcción de carreteras se ha vuelto sumamente tediosa y burocrática, posteriormente a contar con la propiedad de las fincas, la elaboración de las bases para su contratación se entorpecen por la falta de conocimientos técnicos por parte de los miembros de juntas y por prevalecer intereses sumamente políticos, que nada guardan de relación con el espíritu de velar por que prevalezca el interés social sobre el interés particular”.<sup>15</sup> En estos casos la Contraloría General de Cuentas juega y jugará un papel sumamente importante en su deber de fiscalizar las negociaciones y los contratos que se suscriban en materia vial.

Se han desarrollado los principales problemas estructurales políticos y legales que limitan el actuar del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda en su obligación de conservar y mantener la red vial del país. Sin embargo, el principal problema que aluden los gobiernos es el de la falta de presupuesto para lograr ejecutar

---

<sup>15</sup> Ibid.



los proyectos que de una u otra manera buscan incrementar la economía del país mediante la libre circulación dentro del territorio nacional. Es por ello que, se hace necesario analizar como está conformado el presupuesto del Ministerio en temas de infraestructura vial.

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda por medio del Informe del Resultado Estratégico de Desarrollo para 2024, establece que, respecto a la Infraestructura Vial, se planea incrementar en 10.0 puntos porcentuales la red vial asfaltada y registrada; asimismo, dar mantenimiento a través de actividades correctivas y preventivas (bacheo, recapeo, fresado, limpieza, sellado de grietas, etc.), por lo que para diciembre de 2022, se estima contribuir con 6,585 kilómetros de carreteras pavimentadas y 5,353 kilómetros de caminos rurales o terciarios a nivel nacional. Con el objetivo de mantener la transitabilidad de los vehículos, se tiene un asignado de Q3,876.0 millones lo que representa el 71.7 por ciento del presupuesto asignado.”<sup>16</sup>

#### **4.8. Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN**

El término integrado, implica que los montos que se generan en Presupuesto son iguales a los montos que registra la Contabilidad. Esto se logra a través del funcionamiento de las matrices de conversión de presupuesto a contabilidad, es decir, que, al efectuar un renglón del presupuesto, se indica automáticamente que partidas de contabilidad va a hacer el sistema. Lo anterior implica o supone que debe cuadrar la ejecución presupuestaria con la contable.

---

<sup>16</sup> Ibid.



“La plataforma web de SICOIN muestra la información por medio del Sistema Integrado de Administración Financiera SIAF. Cada entidad del Estado posee un código por medio de cual se distingue dentro de la plataforma, en el caso del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda le corresponde el código 11130013. Al realizar la consulta, se pudo establecer que para el periodo 2022 se cuenta con el programa 11 denominado: Desarrollo de la infraestructura vial, con un presupuesto asignado de Q1,296,369,000.00 y un presupuesto vigente de Q2,634,126,269.10”<sup>17</sup>.

Continuando en el mismo ejercicio fiscal y código de entidad, se realizó la búsqueda por Unidad Ejecutora, utilizando COVIAL el código 203. Dentro de la unidad ejecutora en mención se encontraron subprogramas.

- “Subprograma 01: Desarrollo de la Infraestructura Vial Primaria y Secundaria, con un presupuesto asignado de Q845,233,853.00 y un presupuesto vigente de Q539,141,198.00.”<sup>18</sup>
- Subprograma 02: Desarrollo de la Infraestructura Vial Terciaria, con un presupuesto asignado de Q426,530,647.00 y un presupuesto vigente de Q321,710,425.00”.<sup>19</sup>

Según los datos presentados, se puede establecer que el MICIVI cuenta con presupuesto para planificar, presentar y ejecutar obras con el objeto de mantener y

---

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Ibid.



mejorar la red vial nacional. En capítulos anteriores se desarrolló que Guatemala por medio de la Superintendencia de Administración Tributaria, recauda el impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo, utilizando la Plataforma Web de SICOIN se pudo verificar si existe el pago a este impuesto.

El Ministerio de Finanzas Públicas posee el código de entidad número 11130007, para el ejercicio 2022, se pudieron verificar los siguientes datos: La Unidad Ejecutora en este caso es el Registro de Ingresos con código 216.

- Recurso 10223 → Fuente 11 → Organismo 0000 → Correlativo 0000 → Sobre derivados del Petróleo. Con un presupuesto vigente de Q4,046,400,000.00 y un presupuesto asignado de Q Q4,046,400,000.00<sup>20</sup>.

Con estos datos se puede constatar que el Ministerio de Finanzas Públicas aun no ha trasladado los fondos recaudados por medio del Decreto 38-92 del Congreso de la Republica al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Para que aumente su presupuesto y pueda planificar y desarrollar eventos que sean en beneficio del país.

#### **4.9. Consumo mensual de combustible en Guatemala**

Según información proporcionada por el Ministerio de Energía y Minas -MEM-. Guatemala tiene un consumo promedio mensual de 755 millones de galones de

---

<sup>20</sup> Ibid.



combustible los cuales son de origen licito. Ya que se estima que, por medio del contrabando de combustible, al país ingresan entre 20 a 22 millones de galones mensuales, los cuales por razones obvias no se encuentran afectos al impuesto. La Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas presentó el monitoreo de precios de combustibles, siendo estos los siguientes:

- Gasolina Superior
  - Abril: Q38.56
  - Mayo: Q41.33
  - Junio: Q40.68
  - Julio: Q36.56
  - Agosto: Q36.45
  - Septiembre: Q34.87
- Gasolina Regular
  - Abril: Q35.75
  - Mayo: Q38.55
  - Junio: Q39.63
  - Julio: Q35.56
  - Agosto: Q35.49
  - Septiembre: Q33.99
- Combustible Diesel
  - Abril: Q33.31
  - Mayo: Q35.49
  - Junio: Q34.85



- Julio: Q32.06
- Agosto: Q35.42
- Septiembre: Q31.56<sup>21</sup>.

El Departamento de Análisis Económico del MEM, establece que, si bien los precios han tenido altas y bajas, se ha logrado equilibrar el precio de combustibles con relación a los datos del mes de Junio en donde la gasolina superior y regular llegaron a casi Q40 por galón, provocando que el parque vehicular disminuyera, que la canasta básica aumentara su valor y que el comercio informal disminuyera sus ventas.

#### **4.10. Datos que reflejan el problema**

Las causas reales de la mala infraestructura vial en Guatemala son el menoscabo de celeridad en procesos de derecho de vía, falta de voluntad política con relación al tema de expropiación por utilidad pública, ausencia de conocimiento técnico del personal que realiza las bases y conforma las juntas de cotización y licitación pública, utilización de materiales de mala calidad y la burocracia e interés político-electoral en la ejecución de proyectos. En capítulos anteriores se desarrolló el tema del incremento que ha tenido el país en el parque vehicular. En el departamento de Guatemala se concentra el mayor número de vehículos en circulación, siendo más de 1 millón 914 mil 931 vehículos, representando el 43.17% del parque vehicular nacional, esto se torna abrumador al momento de realizar el análisis del crecimiento anual que presenta la red vial;

---

<sup>21</sup> <https://mem.gob.gt/wp-content/uploads/2023/01/Precios-Combustibles-Mensuales-Departamentales-2022-Diciembre.pdf> (consultado el 8 de septiembre de 2022).



aproximadamente la infraestructura vial crece a una tasa de 4% anual, existiendo una diferencia de casi 40% con relación a los vehículos en circulación. Es evidente que los vehículos ya no caben en las carreteras, por lo tanto, provocan embotellamientos, accidentes de tránsito y contaminación ambiental derivado de la acumulación de emisiones de CO2. El interés por construir carreteras y caminos de calidad por parte del Gobierno es cada vez en menor. En los últimos 5 años se ha demostrado que los proyectos finalizados carecen del grueso necesario de asfalto, no construyen la cantidad de drenajes necesarios, emplean calibre de hierro menor al óptimo, no realizan cortes con la inclinación adecuada a los taludes, etc.

Un claro ejemplo es la mega obra realizada en abril de 2019 durante el gobierno de Jimmy Morales, la cual tuvo un costo de \$68.3 millones de dólares, aproximadamente Q528.8 millones de quetzales, el proyecto consistía en realizar 14.5 kilómetros de cuatro carriles con el objetivo de disminuir la carga vehicular en el centro de Chimaltenango. Sin embargo, bastó la primera temporada de lluvias para que la obra colapsara, causando deslizamientos de tierra, derrumbes de grandes proporciones y bloqueos de por lo menos dos carriles. A raíz de todos estos problemas se iniciaron las investigaciones para deducir responsabilidades y en julio de 2020 fueron capturadas 17 personas por anomalías técnicas, financieras y administrativas alrededor de la construcción del libramiento, sin embargo, el juez a cargo del proceso concluyó que no existían medios suficientes de prueba y dictaminó la falta de mérito en favor de los acusados. Posteriormente en febrero de 2021 se reactivó el caso y en esta ocasión se vinculó al exministro de Comunicaciones de la Administración de Morales, José Luis Benito.



Debido a que se encontraron en 2020 15.7 millones de dólares en efectivo en maletas dentro de una residencia que presuntamente eran producto del beneficio de adjudicación de la obra a la empresa Constructora Nacional, Sociedad Anónima. Desde 2019 hasta agosto de 2022 se registraron al menos 22 deslaves en el libramiento de Chimaltenango y de estos, 20 han ocurrido entre los kilómetros 60 y 62, según registros oficiales, que los convierte en los kilómetros con más riesgo.



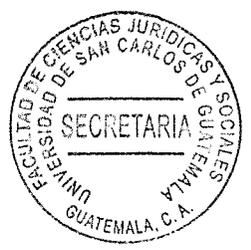


## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La Organización del Estado Guatemala se basa en la división de poderes, los que constitucionalmente se dividen en: Ejecutivo, Legislativo y Judicial; al tener un descontrol donde existe un incumplimiento a las obligaciones como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala, existen descontroles como lo es según información proporcionada por el Ministerio de Energía y Minas -MEM-. Guatemala tiene un consumo promedio mensual de 755 millones de galones de combustible los cuales son de origen lícito. Ya que se estima que, por medio del contrabando de combustible, al país ingresan entre 20 a 22 millones de galones mensuales, los cuales por razones obvias no se encuentran afectos al impuesto, o que ya no caben más vehículos en nuestro país y surgen demasiado accidentes viales, la elaboración de carreteras que al final las obras se quedan paralizadas y no concluyen.

El interés por construir carreteras y caminos de calidad por parte del Gobierno es cada vez en menor. En los últimos 5 años se ha demostrado que los proyectos finalizados carecen del grueso necesario de asfalto, no construyen la cantidad de drenajes necesarios, entre muchos otros.

Por lo cual se hace Necesario que los gobiernos tomen en serio la responsabilidad de descentralizar correctamente los proyectos y dar los lineamientos correspondientes para evitar atribuciones que resultan contrarias a la lógica y que comprueben como han manejado los fondos.





## BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Argentina. Ed. Heliasta, 2000.
- CALVO ORTEGA, Rafael. **Curso de derecho financiero, derecho tributario, parte general**, Ed: revisada corregida y aumentada; Madrid, España: Ed. Civitas, 2002.
- CAZORLA PRIETO, Luis María. **Derecho financiero y tributario; parte general**, Ed. Navarra, España, 2003.
- CHICAS HERNÁNDEZ, Raúl Antonio. **Apuntes de derecho tributario y legislación fiscal**, Guatemala: Ed. Facultad de Ciencias Económicas de la USAC, 2000.
- DE JUANO, Manuel. **Curso de finanzas y derecho tributario**. Argentina : Ed. Molachino, 1964.
- DE LA GARZA, Sergio Francisco. **Derecho financiero mexicano**: Ed. Purrua México, México, 1969.
- GIORGETTI, Armando. **La evasión tributaria, Argentina**: Ed. Depalma, 1967.
- <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=43913793003> ( Consultado: 19 de agosto de 2022).
- Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores 2018**. Guatemala: Dirección de Movilidad Urbana. (2019).
- Menchú, T. y Osegueda, O. **Canasta Básica de Alimentos en Centro América: Revisión de la Metodología**. Instituto de Nutrición de Centro América y Panamá. 2006. Publicación INCAP ME / 105
- Peláez, R. (2017) **Infraestructura vial en ciudad de Guatemala. Congestionamiento y Movilidad**. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala, Centro de Estudios Urbanos y Regionales.
- OSORIO Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas y sociales**, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L.; 1981.
- QUERALT, Juan Martín y LOZANO SERRANO, Carmelo. **Derecho tributario**, España: (s.e.), 1998.
- RAMÍREZ DEL BUSTO, Rafael. **El derecho del consumidor**. Universidad Autónoma Metropolitana de México 1991.



Secretaria de Planificación Ejecutiva de la Presidencia -SEGEPLAN-. 2020. Normas del Sistema Nacional de Inversión Pública para el Ejercicio Fiscal 2021. Guatemala. Ortégón, Edgar. Pacheco, Juan Francisco. 2004

Sistemas nacionales de inversión pública en Centroamérica: marco teórico y análisis comparativo multivariado. CEPAL /ILPES.

VELÁSQUEZ, G. J. **Derecho, Economía y Ciencias Sociales**. Ed. Reus. España. 2011.

### **Legislación:**

**Constitución Política de la República de Guatemala.** Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

**Código Tributario.** Decreto número 6-91 del Congreso de la República de Guatemala.

**Código Municipal.** Decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, 2002.

**Ley del Impuesto Sobre la Renta.** Decreto 26-92 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria.** Decreto 1-98 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley Preliminar de Regionalización.** Decreto número 70-86 del Congreso de la República de Guatemala

**Acuerdo Gubernativo No. 736-98.** Acuerdo de Creación y Regulación de la Unidad Ejecutora de Conservación Vial de la Red Vial del País.

**Acuerdo Gubernativo No. 186-97.** Reglamento al Fondo Privativo para la Conservación y Mantenimiento de la Red Vial del País.