

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure, likely a saint or religious figure, seated and holding a book. The figure is surrounded by architectural elements like towers and arches. The Latin motto "SICUT ERAT" is visible at the bottom of the seal. The text "UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA" is inscribed around the top inner edge of the seal.

**FALTA DE REGULACIÓN LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE EVALUACIONES DE
IMPACTO AMBIENTAL A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA**

EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2016

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

**FALTA DE REGULACIÓN LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE EVALUACIONES DE
IMPACTO AMBIENTAL A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE
TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre 2016

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

DECANO	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic. Percibal Geovanni Salazar Villaseñor
Vocal:	Lic. Brayan Balan Ruiz
Secretario:	Licda. Vilma Karina Rodas Recinos

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Héctor Rolando Guevara González
Vocal:	Lic. Héctor Orozco Orozco
Secretario:	Lic. Hugo Roberto Martínez

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 Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 04 de abril de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, LUIS EDUARDO GUERRA HERNANDEZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA, con carné 200925144,
 intitulado FALTA DE REGULACIÓN LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE EVALUACIONES DE IMPACTO
AMBIENTAL A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN LA
CIUDAD DE GUATEMALA.

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.


DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 09 / 06 / 2016


Asesor(a)
 (Firma y Sello)

Lilo Eduardo Guerra Hernández
Abogado y Notario





Legal Corporativo

Abogados—Notarios—Consultores

Guatemala, 29 de junio de 2016

M.A. William Enrique López Morataya
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



M.A. López Morataya:

De conformidad con el nombramiento emitido por esa Unidad, recibido en este despacho con fecha nueve de Junio de dos mil dieciséis; procedí a revisar el trabajo de tesis presentado por la bachiller **EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA**, intitulado: **"FALTA DE REGULACIÓN LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE EVALUACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA"**. Se declara expresamente que **no soy pariente dentro de los grados de ley**, con la sustentante.

De la revisión practicada, se establece que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la reglamentación universitaria vigente, en su Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público y por ello hago constar:

- a. En relación al contenido científico y técnico de la tesis elaborada, este abarca las etapas del conocimiento científico, el planteamiento del problema de actualidad, tomando en cuenta que la recolección de información realizada por la bachiller **Edith Maite Hernández Molina** fue de gran apoyo en su investigación ya que el material es considerablemente actual y certero.
- b. La estructura formal de la tesis tiene una calidad de redacción adecuada, proporcionando una secuencia ideal para un buen entendimiento de la misma, así como también se utilizó los métodos deductivos e inductivos, analítico y la aplicación de las técnicas de investigación bibliográficas que comprueba que se hizo la recolección de la bibliografía adecuada.



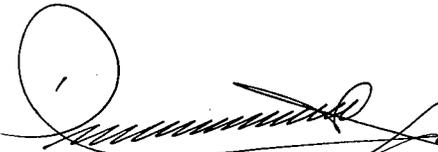
Legal Corporativo

Abogados—Notarios—Consultores

- c. El aporte científico del trabajo de tesis se aprecia al momento de verificar la realidad jurídica respecto a la efectividad de la necesidad de que hoy por hoy, la no existencia de regulación legal a nivel nacional (no obstante de haberse ratificado algunos convenios internacionales en materia ambiental por parte del Estado de Guatemala, lo que obliga a que internamente se creen las leyes, reglamentos y procedimientos en esta materia) que con respecto al trabajo de investigación existe, es una problemática que tiene como efecto que se continúen los altos índices de contaminación atmosférica, provocados por las unidades de transporte colectivo urbano público, y por ello estimo que es de suma importancia, debido a que es un tema que no se ha profundizado aún y cuyo objeto es la creación de regulación legal, que contenga los procedimientos, mecanismos y procedimientos que prevengan y mitiguen esta problemática analizada.
- d. La conclusión discursiva es objetiva y congruente con nuestro medio jurídico social.

Por lo anterior, el presente trabajo de tesis constituye un aporte importante para la sociedad guatemalteca y que además el contenido del trabajo de tesis de la Bachiller EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que deben cumplirse de conformidad con los requisitos exigidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por cual emito DICTAMEN FAVORABLE, recomendando que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente


Lic. Luis Eduardo Guerra Hernández

Licenciado
Luis Eduardo Guerra Hernández
Abogado y Notario

Abogado y Notario

Colegiado 6,702

Teléfono: (502) 5482-3436



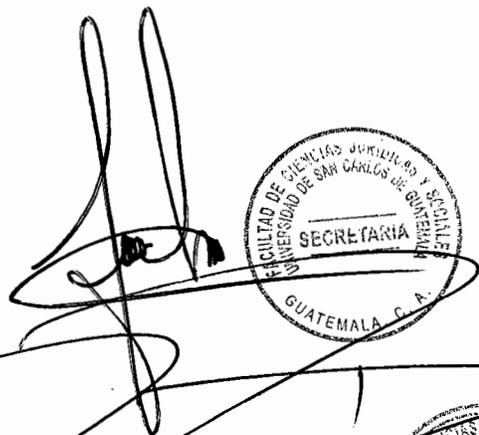
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

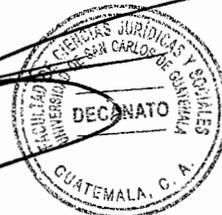


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 19 de septiembre de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante EDITH MAITE HERNÁNDEZ MOLINA, titulado FALTA DE REGULACIÓN LEGAL PARA LA APLICACIÓN DE EVALUACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.



DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la sabiduría por estar conmigo cada instante de mi vida por amarme tanto y permitirme alcanzar mis metas.
- A MIS PADRES:** Juan Antonio Hernández Márquez y Claudia Azucena Molina Somoza gracias por ser una de mis motivaciones, y apoyarme en cada paso de mi vida.
- A MIS HERMANOS:** Anabel, Juan Miguel y Eber por todo su apoyo y cariño.
- A MIS ABUELOS:** Miguel Ángel Molina Ovalle (Q.E.P.D) porque siempre se sintió orgulloso de mí y me dio su apoyo en este duro camino, y porque sé que desde el cielo estarás muy feliz por mí. A mí abuela Eva de Hernández porque es una inspiración para mí a seguir adelante, ya que es una gran mujer y ejemplo.
- A MI FAMILIA:** Tíos, primos y demás familia con todo aprecio y cariño
- A:** Jonatán Rivas por su invaluable apoyo y cariño para alcanzar esta meta. Y a mi amiga Faviola Zamora por luchar junto a mí en el transcurso de nuestra formación académica.
- A:** La Tricentennial Universidad de San Carlos de Guatemala por ser mi alma mater, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



PRESENTACIÓN

La presente investigación se define como un tipo de investigación cualitativa que comprende el periodo del mes de enero a junio del año 2016 en la ciudad de Guatemala, se refiere a la proposición de hipótesis que el investigador trata de probar o invalidar con el que se dieron a conocer la falta de regulación legal de la aplicación de los instrumentos de evaluación de impacto ambiental a los empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Guatemala. Las técnicas utilizadas fueron la documental y de fichas bibliográficas, con las que se obtuvo la información legal y doctrinaria relacionada con el tema investigado.

El análisis jurídico y doctrinario desde el punto de vista del derecho ambiental realizado permitió establecer una deducción analítica de la aplicación de las evaluaciones de impacto ambiental a las empresas que prestan el servicio de transporte para prevenir la contaminación atmosférica provocada por las unidades para que la población pueda gozar del derecho constitucional a la salud.

La investigación proporciona un aporte científico sobre este tema de importancia relevante como lo es la contaminación atmosférica causada por el transporte urbano y la necesidad de reformar el Acuerdo Gubernativo 61-2015 denominado Listado taxativo de proyectos, obras, industrias o actividades; Para poder aplicar los instrumentos de evaluación de impacto ambiental a las empresas encargadas de prestar el servicio de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Guatemala.



HIPÓTESIS

La falta de regulación legal para la aplicación de evaluaciones de impacto ambiental a empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala, se evidencia en la falta de procedimientos o instrumentos adecuados que logren prevenir, disminuir, mitigar, controlar o medir los niveles de la contaminación atmosférica provocada por las unidades de transporte público colectivo urbano.

En la ciudad de Guatemala no existen instituciones que atiendan de manera correcta y plena la problemática que causa el transporte urbano referente al tema de la contaminación atmosférica.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Realizada la investigación puede comprobarse que en la ciudad de Guatemala no hay regulación legal que contengan procedimientos o instrumentos que prevenga, disminuya, mitigue, controle o mida los niveles de contaminación atmosférica que provoca el transporte público colectivo urbano.

El Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales y la Municipalidad de Guatemala no realizan evaluaciones de impacto ambiental al transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala, ni tampoco estudios de medición sobre la calidad del aire contaminado por las unidades de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala y los efectos sobre la salud. El Laboratorio de Monitoreo del Aire de la facultad de ciencias químicas y farmacia de la Universidad de San Carlos de Guatemala y El Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología son las únicas instituciones que realizan estudios sobre la calidad del aire basados en parámetros de la Organización Mundial de la Salud ya que no existe legislación atmosférica para tener como referencia de medición, pero ningún estudio se especializa en cuanto a la contaminación atmosférica provocada por el Transporte colectivo de personas.

Para la comprobación de la hipótesis se utilizaron los siguientes métodos: analítico, deductivo, documental historio y legal. Las técnicas utilizadas fueron la entrevista y la revisión, con las que se obtuvo la información legal y doctrinaria relacionada con el tema investigado.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	I

CAPÍTULO I

1. Medio ambiente.....	1
1.1. Definición.....	1
1.2. Clases de medio ambiente.....	2
1.3. Recursos naturales.....	3
1.3.1 Recursos naturales renovables.....	4
1.3.2. Recursos naturales no renovables.....	4
1.4. Sistemas ambientales.....	5
1.5. Contaminación ambiental.....	10
1.5.1. Contaminación atmosférica.....	13
1.6. Derecho ambiental guatemalteco.....	16
1.6.1 Antecedentes.....	17
1.6.2 Definición.....	18
1.6.3 Características.....	19
1.6.4 Fuentes.....	21
1.6.5 Naturaleza jurídica.....	22
1.6.6 Principios.....	22
1.6.7 Sujetos.....	25



CAPÍTULO II

	Pág.
2. El transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala.....	27
2.1. Antecedentes.....	27
2.2. Definición.....	29
2.3. Clases de transporte colectivo de personas registradas en la municipalidad de Guatemala.....	29
2.4. Empresas de transporte colectivo de personas registradas en la Municipalidad de Guatemala.....	31
2.4.1. Unidades de transporte público que circulan en la ciudad de Guatemala.....	32
2.5. Estado físico de las unidades de transporte colectivo de personas en la Ciudad de Guatemala.....	33
2.6. Subsidio al transporte público en la ciudad de Guatemala.....	36

CAPÍTULO III

3. Marco jurídico que protege el medio ambiente en Guatemala.....	37
3.1. Constitución Política de la República de Guatemala.....	37
3.2. Convenios en materia ambiental ratificados por Guatemala.....	38
3.3. Ley del Organismo Ejecutivo.....	40
3.3.1. Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.....	40
3.4. Ley de Protección y Mejoramiento al Medio Ambiente.....	41
3.5. Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental.....	42



Pág.

3.6.	Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia.....	46
3.7.	Historia y fracaso de la legislación sobre contaminación atmosférica en Guatemala.....	49

CAPÍTULO IV

4.	Falta de regulación legal para la aplicación de evaluaciones de impacto ambiental a empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala.....	51
4.1.	Evaluaciones de impacto ambiental a empresas de transporte colectivo urbano por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.....	53
4.2	Denuncias por contaminación atmosférica en el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.....	54
4.3	Denuncias por contaminación atmosférica en el Ministerio Público.....	55
4.4	Denuncias por contaminación atmosférica en la Procuraduría General de los Derechos Humanos.....	57
4.5	Propuesta de reforma al Acuerdo Gubernativo 61-2015.....	57
	CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	63
	ANEXOS.....	65
	BIBLIOGRAFÍA.....	71



INTRODUCCIÓN

Este trabajo propone un estudio doctrinario y jurídico sobre la falta de regulación legal en el aspecto de conservación del ambiente por parte de las empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala debido a que las normas vigentes de evaluación, control y seguimiento ambiental que son las que regulan todo lo concerniente a prevenir, disminuir y mitigar cualquier clase de contaminación al ambiente de toda obra, proyecto, industria y actividad no toman en cuenta a las unidades de este servicio y la contaminación atmosférica que estas provocan, por lo que se está violando el derecho de vivir en un ambiente sano y generando un desequilibrio ecológico a la población.

Siendo el objetivo de la tesis definir la necesidad de regulación legal para la aplicación de la evaluación de impacto ambiental a empresas de transporte colectivo de personas en la Ciudad de Guatemala el cual se logró establecer con la presente investigación en donde se evidencia que no hay ninguna clase de procedimientos adecuados por parte del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales y la Municipalidad de Guatemala que prevenga, disminuya, mitigue, controle o mida los niveles de contaminación atmosférica causada por las unidades de transporte colectivo, ya que no hay legislación vigente en Guatemala sobre la contaminación atmosférica especialmente aplicada al transporte colectivo de personas. Debido a lo anterior la mayoría de unidades de transporte colectivo en funcionamiento tienen más de diez años y su mantenimiento es precario, sin mayor control, evaluación o algún tipo de sanción provocando de esa manera gran contaminación atmosférica.



La presente tesis se desarrolla en cuatro capítulos: el capítulo primero desarrolla temas como derecho ambiental, sus clases, características, fuentes, principios. Así como el medio ambiente y sus clases, los sistemas ambientales que son el atmosférico (aire), hídrico (agua), lítico (rocas y minerales), edáfico (suelos), biótico (animales y plantas), elementos audiovisuales y recursos naturales y culturales; el capítulo segundo desarrolla el tema del transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala, las empresas que actualmente tienen licencia de operación, la cantidad de unidades y los modelos según el año que actualmente se encuentran en funcionamiento; el capítulo tercero desarrolla el marco jurídico que protege al medio ambiente en Guatemala empezando con la Constitución Política de la República de Guatemala que da pauta a la protección y equilibrio del medio ambiente, la Ley de Protección y Mejoramiento al Medio Ambiente que es donde nace la obligación de aplicar instrumentos de evaluación a cualquier obra, proyecto, industria o actividad que cause deterioro al ambiente por lo que se origina el Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental Acuerdo Gubernativo 60-2015 junto al Listado taxativo 61-2015; Y el cuarto capítulo desarrolla la falta de regulación legal para la aplicación de evaluaciones de impacto ambiental a las empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala por lo que se propone la reforma al Acuerdo Gubernativo 61-2015.

Los métodos empleados son el documental-histórico, documental-legal, analítico, deductivo e inductivo. Las técnicas que se utilizaron fueron la revisión y la entrevista. El presente trabajo aborda la problemática de la contaminación atmosférica que ocasiona el transporte público colectivo urbano en la ciudad de Guatemala ante la falta de regulación legal que ayude a prevenirlo, mitigarlo o disminuirlo.



CAPÍTULO I

1. Medio ambiente

Una de las temáticas más notables en las últimas décadas, es sin lugar a dudas la problemática ambiental, siendo una de las preocupaciones abordadas desde los movimientos sociales hasta los jefes de Estado de los diferentes países.

1.1. Definición

La categoría de medio ambiente constituye un pleonasma, pues medio es sinónimo de ambiente. En ese sentido, se cuestiona “¿ambiente o medio ambiente? El carácter redundante de esta última expresión, sigue provocando polémicas. En la época en que la expresión medio ambiente no eran estrictamente sinónimos, pero el primero de ellos estaba implicado en el segundo... el término medio era definido, como el fluido material y energía del mismo sistema con el exterior, lo que indudablemente era algo implicado en el término ambiente de ambiens o ambientis, que es lo que rodea o cerca”.¹ No obstante lo anterior, tuvo aceptación por la Real Academia Española, en virtud que lo define como: Medio: “El conjunto de circunstancias exteriores a un ser vivo”.²

¹ Brañes, Raul. **Manual de derecho ambiental mexicano**. Pág.20

² **Diccionario de la lengua española**. <http://dle.rae.es/?id=OIQ6YC8> (Consultado: 01-05-2016)



Para el caso de Guatemala, el Acuerdo Gubernativo 60-2015 emitido por el Presidente de la República de Guatemala, utiliza indistintamente, los términos ambiente o medio ambiente y establece en su Artículo tres, que para los efectos del presente reglamento, el ambiente o medio ambiente comprende los sistemas atmosférico (aire); hídrico (agua); lítico (rocas y minerales); edáfico (suelos); biótico (animales y plantas); elementos audiovisuales y recursos naturales y culturales.

1.2. Clases de medio ambiente

-Medio ambiente natural: Se subdividen en dos elementos:

a) Recursos naturales: Estos elementos son útiles para el hombre y provienen de la naturaleza, como puede ser la atmosfera, agua, fauna, flora, tierra y suelo.

b) Fenómenos naturales: Son aquellas actividades de la naturaleza que se convierten en desastres y que influyen en el medio ambiente afectando directa o indirectamente al hombre, como los terremotos, sequías, plagas vegetales e incendio forestales, huracanes, etc.

-Ambiente inducido: Se subdivide a su vez en dos ambientes:

a) Ambiente cultural, creado o fabricado: El trabajo transformador del hombre dan como resultado estos elementos que tienen a crear una dependencia en su uso. Por



ejemplo los edificios, productos agroquímicos, medios de transporte, asentamientos humanos y otros.

b) Ambiente sensorial: Este ambiente proviene de la obra de la actividad de la humanidad como lo son los carteles publicitarios, olores, sabores, paisajes construidos por el hombre, entre otros.

-Ambiente cultivable: Este ambiente consiste en la producción por parte del hombre de cultivos que ayudan a satisfacer necesidades. Como las producciones agrícolas o pecuarias.

1.3. Recursos naturales

Pueden definirse como “Todo medio de subsistencia de las gentes, que éstas obtienen directamente de la naturaleza”.³

Los recursos naturales son los medios o elementos que utiliza el ser humano para sobrevivir y así satisfacer sus necesidades. Se pueden utilizar en su estado natural o transformándolos ya que la materia no se crea ni se consume, solamente se transforma, debido a que todo lo que hay en el planeta tierra, ya se encontraba desde su origen. Los recursos naturales se clasifican en dos categorías: Renovables y no renovables.

³Gutiérrez, Raquel. **Introducción al estudio del derecho ambiental.** Pág.1



1.3.1. Recursos naturales renovables

Este tipo de recursos son aquellos que la naturaleza puede volver a regenerar, en un determinado tiempo. Ejemplo de este tipo de recursos tenemos la flora y fauna.

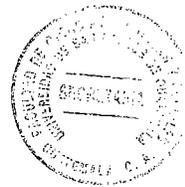
1.3.2. Recursos naturales no renovables

Son los recursos que toman millones de años en regenerarse debido a su origen como lo es el petróleo y los minerales.

El elemento común denominador entre ambos recursos naturales renovables y no renovables es el tiempo, ya que ambos si se pueden volver a regenerar pero unos tardan más que los otros, tomando en cuenta que la materia de la naturaleza no se agota, solamente se transforman en otras materias. Y se regeneran hasta que se presenten las condiciones naturales necesarias para desarrollarse a su estado inicial nuevamente, que pueden tardar millones de años según lo indica el autor Víctor Amaury, Simental Franco en su libro Derecho ambiental.

La mayoría de los recursos son renovables pero debido a la sobreexplotación, estos se van uniendo a los recursos no renovables.

Derivado de esta clasificación hay un tercer recurso denominado recursos inagotables, en donde se puede mencionar al agua y el clima, ya que más de la tercera parte del



planeta está compuesta de agua y los climas son impredecibles y creados por la misma naturaleza sin necesidad de la voluntad del hombre, y es por tal razón que se les considera inagotables. Pero se debe tomar en cuenta que el agua se limita cuando se contamina y ya no es factible su uso para ningún ser vivo.

1.4. Sistemas ambientales

Los sistemas ambientales forman vida sin necesidad de la intervención del hombre, es decir que hasta el mismo hombre depende de estos sistemas ambientales. El Artículo 13 de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, Decreto 68-86 del Congreso de la República de Guatemala establece: “El medio ambiente se encuentra comprendido en diferentes sistemas ambientales: Sistema atmosférico (aire); hídrico (agua); lítico (rocas y minerales); elementos audiovisuales y recursos culturales.”

- **Sistema atmosférico:** Este sistema se refiere al aire y el Artículo 14 de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, Decreto 68-86 del Congreso de la República de Guatemala establece: “Para prevenir la contaminación atmosférica y mantener la calidad del aire, el Gobierno, por medio de la presente ley, emitirá los reglamentos correspondientes y dictará disposiciones que sean necesarias para:

a) Promover el empleo de métodos adecuados para reducir las emisiones contaminantes;



- b) Promover en el ámbito nacional e internacional las acciones necesarias para proteger la calidad de la atmosfera;
- c) Regular las sustancias contaminantes que provoquen alteraciones inconvenientes de la atmósfera;
- d) Regular la existencia de lugares que provoquen emanaciones;
- e) Regular la contaminación producida por el consumo de los diferentes energéticos;
- f) Establecer estaciones o redes de muestreo para detectar y localizar las fuentes de contaminación atmosférica;
- g) Investigar y controlar cualquier otra causa o fuente de contaminación atmosférica;"

Este Artículo es el punto de partida para que el Estado a través del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales regule y controle de manera efectiva y especifica la contaminación atmosférica provocada por actividades donde se realicen procesos de combustión, como el transporte, las industrias, generación de energía eléctrica, entre otros.

- **Sistema Hídrico:** Este sistema se refiere al agua la cual es parte fundamental del medio ambiente y de la riqueza natural del país, se mencionan a los mares, lagos, lagunas, humedales y ríos. Así como diferentes formas de uso ya sea de recreación, uso doméstico, industrial, agrícola, entre otros. Para el mejor aprovechamiento y control del agua se debe recordar que es un recurso finito, es decir que si se contamina ya no se podrá usar y esto trae consecuencias a cualquier ser vivo debido a que es fuente vital de vida. Los principios constitucionales del agua se encuentran en los

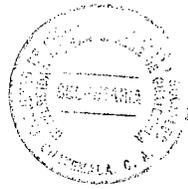


Artículos 126 al 128 de la Constitución Política de la República de Guatemala: “Todas las aguas son bienes de dominio público, inalienables e imprescriptibles.”

Es decir que su aprovechamiento debe ser para la mayoría y no para particulares. Obligando también a que si se usa debe cuidarse.

- **Sistema Lícito y Edáfico:** Estos sistemas tienen relación ya que el sistema Lícito se refiere a las rocas y minerales y el sistema Edáfico se refiere a la calidad física, química del suelo y subsuelo. Su principio constitucional se encuentra en el Artículo 125 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual establece: “que se declara de utilidad y necesidad pública la explotación técnica de recursos naturales renovables y no renovables, entre ellos los hidrocarburos y minerales. Estas actividades son del control del Ministerio de Energía y Minas”.

-**Sistema audiovisual: La prevención y control de la contaminación por ruido o audial,** el Artículo 17 de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, Decreto 68-86 del Congreso de la República de Guatemala estipula que: “...El organismo Ejecutivo emitirá los reglamentos correspondientes que sean necesarios, en relación con la emisión de energía en forma de ruido, sonido, microondas, vibraciones, ultrasonido o acción que perjudiquen la salud física y mental y el bienestar humano, o que cause trastornos al equilibrio ecológico”

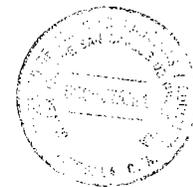


Guatemala no cuenta con reglamentos que regulen los sonidos, los cuales se miden por medio de los decibeles, por lo que se utiliza los niveles establecidos por la Organización Mundial de la Salud estableciendo que el nivel sonoro medio es de 45 decibeles de noche y 55 de día.

- **De la prevención y control de la contaminación visual:** Este sistema ambiental se basa en regular todas las actividades que causen alteración o deterioro al paisaje natural y recursos naturales, que puedan provocar contaminación visual y afecte la salud física, mental y seguridad de las personas.

- **Sistema biótico:** Se refiere a la protección y mejoramiento del patrimonio natural del país, la promoción de métodos que conserven la flora y fauna y el comercio ilícito de las especies consideradas en peligro. El ente encargado de velar por su cumplimiento es el Consejo Nacional de Áreas Protegidas, que está regulado en el Artículo 59 de la Ley de Áreas Protegidas Decreto número 4-89.

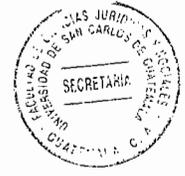
- **Sistemas ambientales artificiales:** Es un sistema humano que toma en cuenta su historia, desarrollo y cultura. Dentro de este sistema se menciona al recurso cultural, el cual incluye a cualquier actividad humana que haya dejado un precedente en la historia, como lo son los sitios arqueológicos o prehistóricos los cuales son pilares fundamentales en las diferentes culturas en el mundo y que han ayudado a entender desde un punto de vista científico o religioso la importancia de los mismos y por ende su protección.



La Constitución Política de la República de Guatemala establece desde el Artículo 57 al 66 lo concerniente al reconocimiento y protección de los derechos de cada cultura existentes en el país, que incluyen costumbres, valores, lenguas, arte, folklore y artesanías tradicionales. De igual manera reconoce como patrimonio cultural a los sitios arqueológicos, conjuntos monumentales por lo que el Estado da un trato especial a los mismos para su conservación y estudio.

El Congreso de la República de Guatemala en el Decreto 9-96, emitido el 5 de marzo de 1996 aprobó el Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en donde Guatemala reconoció ser un país multiétnico, multicultural debido a que son cuatro culturas diferentes y multilingüe bajo el entendido que las disposiciones de la Constitución Política de la República de Guatemala prevalecen sobre dicho Convenio y sin que afecten derechos adquiridos ni tenga efectos retroactivos.

El Estado de Guatemala queda al poder de los bienes arqueológicos o históricos desde su inscripción en el Registro de la propiedad Arqueológica, Histórica y Artística del Instituto de Antropología e Historia de Guatemala lo cual se encuentra regulado en la Ley para Protección del Patrimonio Cultural de la Nación, Decreto número 26-97 del Congreso de la República de Guatemala de fecha 9 de abril de 1997, publicado en el diario oficial el 12 de mayo del mismo año.



1.5 Contaminación ambiental

El ser humano, a medida que va adquiriendo mayor poder sobre la naturaleza y con ello, legitimando necesidades que debe satisfacer, y que le permiten realizar su vida en sociedad tienen como efecto asociado el deterioro del medio ambiente.

La contaminación constituye un cambio en las características químicas y biológicas del suelo, aire y agua.

De tal forma, que la contaminación ambiental, “Se refiere estrictamente a la presencia en el ambiente de uno o más contaminantes, o cualquiera combinación de ellos, que degradan al ambiente en su conjunto y/o algunos elementos. Así entendida, la contaminación ambiental es uno de los componentes fundamentales de esta problemática, en términos de que la prevención y control es sin lugar a dudas una de las funciones principales de la protección del ambiente...”⁴ (sic)

En consecuencia, el efecto directo provocado por la contaminación ambiental radica en la alteración normal de las condiciones normales del ecosistema, el cual se define como la “comunidad de los seres vivos cuyos procesos vitales se relacionan entre sí y se desarrollan en función de los factores físicos de un mismo ambiente.”⁵

⁴ Brañes. **Manual de derecho ambiental mexicano**. Pag.78

⁵ **Diccionario de la lengua española** <http://dle.rae.es/?id=ELjRufE> (Consultado 01-05-2016)



Los problemas provocados por las distintas formas de contaminación provienen desde las épocas de los primeros hombres, pero la diferencia con la época actual, es que ha aumentado desde los años de mil novecientos setenta la magnitud y consecuencias que ha generado en los humanos, como lo son las enfermedades e incluso muertes.

Hay diferentes tipos de contaminación como lo son la hídrica, acústica, visual y atmosférica, las cuales analizaremos a continuación para mejor comprensión del lector.

- La contaminación hídrica es aquella que "...puede producirse en las aguas situadas sobre la superficie o bien debajo de ella. Su origen puede ser biológico, químico o térmico, con lo cual la vuelve inútil, según el grado, para consumo humano, para usos recreativos, para ciertos cultivos y aún para usos industriales. En cuanto a su denominación, otros autores se refieren a este tipo de contaminación como de desechos líquidos y comprende en sí la descarga en ríos y lagos, sin previo tratamiento, ocasionando con ellos un problema serio de salud ambiental para toda forma de vida sobre la región afectada."⁶

Este tipo de contaminación constituye una amenaza para la salud de todas las personas, pero se considera que es aún más, para aquéllas que por la ubicación cercana a ríos y lagos, utilizan el agua para el consumo, pues ésta puede contener "una gran variedad de sustancias capaces, inclusive, de combinarse químicamente entre sí,

⁶ Martínez, Edna. **Apuntes de derecho ambiental**. Pág. 27



se les puede agrupar en orgánicos (aminoácidos, ácidos, grasos, ésteres, detergentes aniónicos, ansinas, amidas, etc.) e inorgánicos, como numerosas sales disueltas en forma de iones (sodio, manganeso, calcio, potasio, cloruros, nitratos, fluoruros, bicarbonatos, fosfatos y sulfatos).⁷

- La contaminación acústica: puede ser definida como el conjunto de sonidos y ruidos que se mantienen y transmiten por el aire en las calles de cualquier lugar poblado. Las actividades que se realizan en los poblados y que conllevan ruidos sonoros que de alguna u otra manera impidan la tranquilidad, se considera contaminación acústica para las personas y les provoca daños en su integridad física y psíquica.

El sentido del oído está capacitado para soportar ciertos niveles de ruido. “La propiedad del ruido que se mide más frecuentemente por su nivel sonoro la unidad utilizada es el decibel, abreviado dB. Existen varias clases diferentes de decibeles. El primero se refiere a la intensidad física con abstracción del fenómeno de la percepción. El segundo tiene en cuenta que el oído humano es menos sensible a los tonos muy graves (muy baja frecuencia) y a las muy agudas (muy alta frecuencia), siendo más sensible a las frecuencias intermedias. Esta segunda unidad se denomina indistintamente sonómetro, decibelímetro, o medido de nivel sonoro.

⁷ Gutiérrez, Raquel. **Introducción al estudio del derecho ambiental**. Pág. 26



Una conversión normal tiene unos 60 dBA. Un colectivo en aceleración entre 80 dBA y 90 dBA. Un martillo neumático, alrededor de 105 dBA y un avión despegando ms de 120 dBA.”⁸

- Contaminación visual es percibida a través del sentido de la vista, pues diariamente millones de personas se exponen a ello. Es necesario establecer que este tipo de contaminación tiene mayor incidencia en las ciudades, en virtud que constituye “el abuso de ciertos elementos no arquitectónicos que alteran la estética, la imagen del paisaje tanto rural como urbano y que generan, a menudo, una sobre estimulación visual agresiva, invasiva y simultánea”.⁹

Esto provocado por la sociedad de consumo que permite la aparición de estos contaminantes, que ocasionan desorden, accidentes y dificultad al transitar.

- La contaminación atmosférica altera el aire y por ser uno de los elementos vitales para que el ser humano sobreviva y objeto de esta investigación se analiza en el siguiente título.

1.5.1 Contaminación atmosférica

La contaminación atmosférica es provocada por diferentes contaminantes.

⁸ **ibidem.** Págs. 26-27

⁹ **ibidem.** Pág. 30



Sin embargo, existen algunos que son los que provocan la contaminación en el ambiente y por ende en la salud del ser humano. Entre ellos se describen los siguientes:

“ a) Óxidos de nitrógeno: estos contaminantes son generados por la combustión tanto industrial como por la que ocurre en los automóviles, ocasionan problemas óptimos y en la garganta. Son éstos los que al mezclarse con el agua provocan la lluvia ácida.

b) Compuestos orgánicos volátiles: éstos son generados por diversidad de industrias y por las emisiones de los automóviles. Suelen llamarse hidrocarburos; al estar presente la luz del sol contribuyen a la generación de ozono (...) a nivel del suelo, este contaminante puede ser producido por el uso de ciertos productos (...).¹⁰

Por lo tanto, los contaminantes del aire, definitivamente, son producto de la humanidad por el uso, entre otros, de miles de automóviles para trasladarse en un lugar a otro, en especial el transporte colectivo de personas como los son los buses.

“La contaminación del aire es uno de los principales problemas provocados por el transporte urbano, ya que las unidades que prestan al servicio no cuentan con las condiciones adecuadas y necesarias para prestar de forma eficiente y correcta dicho servicio causando así gran contaminación. El humo de la quema de combustibles diésel se conoce a menudo como contaminación negra de humo. El dióxido de azufre y el monóxido de carbono son sólo dos de los muchos gases que pueden causar la

¹⁰ Simental, Víctor. **Op. Cit.** Pág.58



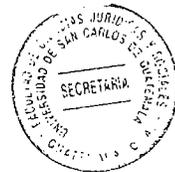
formación de smog y la lluvia acida. El escape de la quema de combustibles, carbón y madera también contribuyen a la contaminación del aire. Hay tres factores que determinan la cantidad de daño que es causado por la contaminación del aire. Estos factores se conocen como las tres T, tonelaje, tiempo en la atmósfera y toxicidad.”¹¹

A pesar de ser uno de los mayores problemas en la ciudad de Guatemala, no se ve mayor interés para resolver este tema por parte de las autoridades, ya que desde hace muchos años persiste este tipo de contaminación sin mayor control ni prevención lo que se puede constatar a simple vista en las calles.

El Laboratorio de Monitoreo del Aire de la Facultad de Ciencias Químicas y Farmacia de la Universidad de San Carlos de Guatemala realiza estudios del aire de manera mensual en seis puntos de la ciudad y El Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología realiza una medición del aire por día, pero esta se limita a la zona 13 donde se encuentra ubicada la entidad ya que no cuentan con el equipo necesario para desplazarse a otros lugares. Dichos estudios debido a la falta de regulación legal atmosférica se basan en parámetros de la Organización Mundial de la Salud y lo hacen de manera general, ya que ninguno realiza estudios específicos que midan la calidad del aire contaminación que provocan las unidades de transporte “...Los profesionales coinciden que no existe información fidedigna para hacer estudios con conclusiones específicas...”¹²

¹¹ Sierra, Eddy. **Análisis Jurídico de la regulación ambiental al sistema de transporte urbano, su control e impacto en la ciudad de Guatemala.** Pág. 35

¹² <http://www.prensalibre.com/noticias/Contaminacion-aire-disminuye-calidad-emision-humo-Insivumeh-0-1292870710>. (Consultado 10-05-2016)



“Ocurre que algunas veces ante la imposibilidad de prestar estos servicios, la municipalidad recurre a concesionarlos a empresas privadas; servicios que a veces comprenden actividades susceptibles de producir impactos negativos al ambiente, como ocurre con las empresas prestadoras del servicio de transporte colectivo de personas, en donde frecuentemente se hacen evidentes las emanaciones a la atmósfera, tanto de humo negro como de ruido y además, es notorio que se omite el requisito de presentación previa del estudio de evaluación de impacto ambiental.”¹³

La contaminación atmosférica es uno de los mayores problemas de la ciudad de Guatemala, pero a pesar de ello no hay una legislación específica que ayude a controlarla y disminuirla demostrando el poco interés por parte del Estado en el tema e incumpliendo con lo que regula la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 97 sobre prevenir la contaminación del ambiente y mantener el equilibrio ecológico.

1.6. Derecho ambiental guatemalteco

La sobreexplotación de cada uno de los recursos que nos brinda los sistemas ambientales desde los inicios de la humanidad no excluyen a Guatemala con dos períodos que marcaron la historia del país.

¹³ Oliva, José. **Análisis jurídico del estudio de impacto ambiental**. Pág. 69



1.6.1. Antecedentes

- **Período colonial:** Este periodo se caracterizó porque los españoles como parte de la conquista tomaron las tierras que invadieron a los indígenas y los obligaban a trabajarlas aprovechando su buena técnica para cultivos como cacao, añil y cochinilla y luego exportarlos a Europa. En este proceso se dio como resultado la deforestación en grandes cantidades de bosques para realizar los cultivos.

- **Período Republicano:** En el año 1821 se independiza Guatemala de la corona española, pero se continuo explotando la tierra para cultivo de cochinilla y a los indígenas se les continua tratando como mano de obra barata. Con la reforma liberal de 1871 se empezó a realizar cochinilla con materiales de baja calidad, lo cual redujo su exportación, por lo que se buscó en el algodón, azúcar y café la sustitución idónea para exportar, y fue así como el café guatemalteco genero gran demanda, por lo que en este periodo se siguió deforestando con mayores motivos los bosques para así lograr el cultivo de café. Se originó la división de los latifundios y minifundios en la tenencia de la tierra. Los indígenas en este periodo se quedaron con porciones pequeñas de tierra ya que la mayoría les fueron despojadas.

En el gobierno revolucionario de Jacobo Árbenz de 1944 se puso en marcha la Reforma Agraria Decreto 900 el cual beneficio a la mayoría de indígenas que no poseían tierras para cultivar y generar sus ingresos de manera independiente, debido a que se les quito tierras a los grandes terratenientes y se distribuyeron. Sin embargo esta reforma duro



únicamente 23 meses ya que la contrarreforma revirtió los cambios y devolvió las tierras a los grandes terratenientes.

Como consecuencia de la deforestación de tierra y su mala distribución, en la actualidad Guatemala cuenta con graves problemas de contaminación de ríos, asentamientos humanos con pocos servicios vitales para vivir dignamente y contaminación del aire, todo esto frente a una legislación ambiental débil la cual inicio en el año de 1972 cuando Guatemala se suscribe a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano celebrada en Estocolmo, por lo anterior la Comisión Nacional del Medio Ambiente creo La Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente la cual tiene la prevención y control del medio ambiente en el país a través del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

1.6.2. Definición

“El Derecho ambiental es una novedosa rama del derecho, aunque desde la antigüedad ha existido normativa jurídica íntimamente vinculada con situaciones relacionadas con el ambiente natural, la autonomía disciplinaria se le otorga al derecho ambiental por la manera en que se regula su objeto: el ambiente. Los principios rectores y la manera en que se estructura esta novel disciplina jurídica contribuyen al reconocimiento de su autonomía”¹⁴ (sic)

¹⁴ Simental, Víctor. **Derecho ambiental**. Pág.33



La autonomía del Derecho ambiental no es aceptada por todos los estudiosos del derecho, e incluso en algunas universidades en el mundo no entran en el pensum de estudio como una clase principal sino únicamente como clase electiva, ya que enfocan a esta materia como una subrama del derecho administrativo, lo cual es una idea errónea según lo indica el autor Víctor Amaury, Simental Franco en su libro Derecho ambiental.

En ese orden de ideas, no hay una definición universal sobre el Derecho ambiental. Sin embargo, para efectos de este estudio y con el objetivo de enriquecer este apartado, Simental Franco lo define como: "...el conjunto de normas y principios jurídicos que rigen la conducta humana en cuanto ésta impacte en los procesos de la naturaleza y que implican riesgo para la continuidad de aquellos."¹⁵

Es importante resaltar de la definición anterior, que esta rama del derecho tiene como fin regular las conductas externas de las personas que atenten en contra del medio ambiente.

1.6.3. Características

El Derecho ambiental cuenta con valiosas características que lo revisten de distinción, de las cuales se mencionan las siguientes:

¹⁵ **Ibidem.** Pág.34



Interdisciplinario, dinámico, transdisciplinario, solidario e innovador.

- Interdisciplinario: A pesar de tener autonomía y con ellos sus propios principios, no deja de relacionarse con las otras ramas del derecho, especialmente con el derecho penal, civil y laboral.

- Dinámico: Esta característica se debe a los cambios constantes que sufre el medio ambiente de manera natural e impredecible, así como por la sobreexplotación de los mismos por el ser humano. Es por eso que cada país a medida que adquiera mayor conciencia sobre el Derecho ambiental debe ir actualizando las leyes reglamentarias para tratar de mitigar o contrarrestar este tipo de problemas.

- Transdisciplinario: El Derecho ambiental necesita inspirarse de otras materias que lo orienten para la creación o renovación adecuada de la normativa ambiental.

- Solidario e Innovador: El Derecho ambiental es solidario e innovador al comprender que el ser humano necesita de la naturaleza para sobrevivir, por lo que comprende la explotación de los recursos. Debido a lo anterior debe buscar la protección del medio ambiente regulando el ordenamiento jurídico.



1.6.4. Fuentes

Las fuentes de Derecho ambiental provienen de todo hecho o fenómeno que tenga una consecuencia en el medio ambiente y por ende en el ser humano, por lo que de lo anterior nace la legislación que protege este marco de derecho especializado.

- Legislación: En la Ley del Organismo Judicial Decreto 2-89 Artículo 2 establece "... que la única fuente del derecho es la ley"
- Costumbre: La Ley del Organismo Judicial Decreto 2-89 Artículo 2 establece "... que la costumbre regirá solo en defecto de la ley o por delegación de la ley." La conducta nace de la práctica social y con el tiempo se convierte en obligatoria.
- Jurisprudencia: Es una fuente complementaria del Derecho contenida en las decisiones reiteradas de los tribunales de más alta jerarquía en la república como lo es la Corte Suprema de Justicia y la Corte de Constitucionalidad, que resuelven en un mismo sentido casos similares, convirtiéndose en obligatoria al llegar a cierto número de fallos.
- Doctrina: Son los criterios emitidos por los juristas que en este caso son de derecho ambiental, ya que sirve para luego crear nuevas leyes en materia ambiental.



1.6.5. Naturaleza jurídica

El derecho ambiental es una rama del derecho público, de naturaleza social, debido a que busca el beneficio y la protección de la mayoría y no de un particular, así como no solo recae en el Estado el deber de proteger el medio ambiente sino también en sus gobernados. Por lo anterior esta rama del derecho se encuentra posicionada en los derechos humanos de tercera generación, los cuales protegen bienes jurídicos vitales para la existencia no solo del ser humano sino de cualquier ser vivo.

Sin embargo hay criterios que ubican al derecho ambiental de naturaleza mixta debido a que utiliza todas las ramas del derecho para cumplir con sus objetivos.

1.6.6 Principios

Principio se define de manera sencilla como: “fundamento de algo.”¹⁶ Es decir que los principios son aquellos pilares o bases que se utilizan para guiar un pensamiento o conducta.

El derecho ambiental guatemalteco toma en consideración que el Estado de Guatemala tiene como fin el bien común y que el interés social debe prevalecer sobre el interés particular.

¹⁶ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. Pág. 771



Los Principios que rigen el derecho ambiental guatemalteco son los siguientes:

- Preeminencia de los intereses colectivos o sociales: Este principio hace valer el derecho que tiene la colectividad sobre los intereses particulares. Las evaluaciones de impacto ambiental juegan un papel muy importante ya que ayudan a cumplir con este principio, debido a que buscan verificar si existen intereses colectivos en peligro.
- Carácter preventivo: Busca evitar las acciones que puedan causar daños al medio ambiente.
- Cautelar o precautorio: Este principio se encuentra en la Declaración de Río de Janeiro de 1992 como principio número 15, el cual establece: “Cuando haya peligro de daño grave o irreversible la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la función de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.” La prevención juega un papel importante para disminuir y controlar el deterioro del medio ambiente ya que busca crear conciencia y la aplicación de mecanismos que eviten contaminación al patrimonio natural. En ese sentido el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales según el Artículo 29 bis inciso m) de la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto número 114-97 establece que una sus funciones es: “Promover la conciencia pública ambiental y la adopción del criterio de precaución”.



- **Equidad intergeneracional:** Este principio busca de alguna manera proteger el bienestar de las presentes generaciones como de las futuras, con acciones concretas que den resultados a largo plazo.

- **Subsidiariedad:** El Estado-Gobierno no debe imponer su voluntad de manera arbitraria sobre el derecho ambiental sin embargo deberá proteger a la colectividad cuando fuera violentado este derecho.

- **Sustentabilidad:** Este principio busca que no haya una sobreexplotación de los recursos, es decir que es flexible porque es necesario para la sobrevivencia del ser humano pero al mismo tiempo protege los recursos para que no se acaben y de igual manera se repongan en la medida de lo posible. Lamentablemente en Guatemala este principio es de los menos tomados en cuenta.

- **Acción popular:** El Artículo 1 de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente Decreto 68-86 establece que: “El Estado, las Municipalidades y los habitantes del territorio nacional, propiciarán el desarrollo social, económico, científico y tecnológico que prevenga la contaminación del medio ambiente y mantenga el aprovechamiento de la fauna, de la flora, suelo, subsuelo y el agua, deberán realizarse racionalmente”. La protección del medio ambiente es una acción de interés social, ya que se requiere la participación en el control y uso adecuado del patrimonio natural por parte de cada uno de los elementos mencionados para mejorar la calidad de vida de los habitantes y ecosistemas del país.



- **Carácter transnacional o supranacional:** Es un hecho que los recursos naturales están cada vez más escasos no solo en Guatemala sino en el planeta, por lo que es un tema de interés de nivel internacional.
- **Multidisciplinario:** En la protección del medio ambiente no solo deben haber especialistas en la materia sino que debido a su campo tan extenso se requiere de muchos profesionales, así como también la relación de varias disciplinas para su estudio y conservación.
- **Dimensiones espaciales indeterminadas:** Esta rama del derecho busca beneficiar a una colectividad, ya que afecta de manera directa a todos por la poca protección e interés del uso racional de los recursos.

1.6.7. Sujetos

En el desarrollo del derecho ambiental podemos mencionar que se encuentra el sujeto activo y el sujeto pasivo.

- **Sujeto activo:** Es el que contamina, el cual puede ser el ser humano o bien la naturaleza con sus diferentes fenómenos.
- **Sujeto Pasivo:** Es el contaminado, como lo es el medio ambiente, ya que es el bien jurídico tutelado.





CAPÍTULO II

2. El transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala

2.1. Antecedentes

En Guatemala desde la época colonial se utilizaba a los animales para transportarse de un lugar a otro, ya que es una necesidad inherente al ser humano “que en otros tiempos duraban semanas y meses, a lomo de mula, los viajes que hoy se realizaban en pocas horas o minutos por el impulso del motor de combustión interna.”¹⁷ En dicha época los animales de carga eran los utilizados para transportar en su mayoría a los artesanos que comerciaban sus productos en distintas regiones mientras que otras personas lo hacían caminando y otros en carruajes. Esta forma de transportarse permaneció por mucho tiempo ya que Guatemala tuvo un avance muy lento ante la tecnología desde la creación del primer automóvil de Henry Ford.

“En 1932 surge la idea de modernizar el transporte, por lo que se introdujo el servicio de buses y son traídas las primeras unidades que servirían como experimento, las cuales son aceptadas por los habitantes; otorgando a empresas particulares el derecho exclusivo para poder prestarlo entre distintos lugares de la capital. Se inicia el transporte urbano por concesión. Ya se observaba desorden e ineficiencia.

¹⁷ Martínez, Severo. *La patria del criollo*. Pág. 300



Las primeras empresas que iniciaron el transporte por medio de buses con derecho exclusivo en la prestación del servicio, fueron la Empresa de Seguridad y la de Autobuses de Guatemala, cuyos propietarios eran los señores Wenceslao Aldáz y Roque Rosito, que cubrían las rutas del hipódromo del norte a la estación central de los ferrocarriles de Guatemala...”¹⁸

El autor hace referencia que desde que se iniciaron a prestar el servicio de transporte público el gobierno los concesiono como única vía económica de poder llevarlo a la población. Y con el tiempo estos mismos empresarios fueron creando más empresas de transporte como las denominadas del Sur y Auraco, las cuales cubrían algunas rutas de la zona 1 y cobraban 0.05 centavos de Quetzal.

Debido al éxito que tuvo esta forma de transporte fue creada la primera organización de transporte urbano, la cual velaban por el su funcionamiento. Sin embargo en la década de los años 70 empezaron a resurgir problemas cuando el pasaje empezó a subir por lo que la municipalidad tuvo que intervenir el servicio y el gobierno solicito que se volvieran a la tarifa inicial.

La situación se agravo en la década de los años 90 donde el precio del pasaje era inestable debido a los varios intentos e incluso protestas por parte de los transportistas para aumentar la tarifa. Por tal razón en el año de 1996 se emitió el decreto para subsidiar al transporte público.

¹⁸ Sierra, Eddy. **Análisis jurídico de la regulación ambiental al sistema de transporte urbano, su control e impacto en la ciudad de Guatemala.** Pág. 1



En la actualidad el gobierno sigue dando un subsidio a las empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas para que no se aumente la tarifa del pasaje a los usuarios, a pesar de ello el servicio prestado es precario y sin ninguna clase de control por las autoridades especialmente en el tema de la contaminación que provocan por la emanación de humo.

2.2. Definición

El transporte se define como la: “Acción y efecto de transportar o transportarse.”¹⁹ Para el ser humano ha sido de gran utilidad en su desarrollo a lo largo de la historia, ya que fue por esta razón que se crearon elementos indispensables para la movilización que han ido evolucionando, los cuales van desde su punto de partida como la rueda hasta uno de sus muchos derivados como el carro.

Se define el transporte público como: “Sistema de medios para conducir personas o cosas de un lugar a otro.”²⁰ Este sistema fue ideado para movilizar a grandes cantidades de personas a la vez.

2.3. Clases de transporte colectivo de personas

Por el camino que recorren los medios de transporte se clasifican según la vía a utilizar, las cuales pueden ser: aérea, acuática, subterráneas, submarina, estratosférica y

¹⁹ Sierra, Eddy. **Análisis jurídico de la regulación ambiental al sistema de transporte urbano, su control e impacto en la ciudad de Guatemala.** Pág. 6

²⁰ **Diccionario de la lengua española.** dle.rae.es/?id=aMhvxXP (Consultado 20-05-2016)



terrestre. Dentro de la Ciudad de Guatemala la vía más utilizada es la terrestre que consiste en que su desplazamiento es sobre la superficie de la tierra.

El transporte colectivo en relación a las regiones en donde se presta servicio se clasifica en: “transportes urbanos, cuando funcionan dentro de los límites de un núcleo urbano, transportes suburbanos, cuando se realizan entre núcleos urbanos y sus zonas adyacentes, transportes regionales o estatales, cuando enlazan las regiones o estados de un país, transportes municipales, cuando funcionan dentro del término de un municipio, transportes nacionales, cuando dan servicio de toda una nación y transportes internacionales, cuando enlazan a diferentes países entre sí”²¹

Los buses urbanos son el transporte colectivo de personas más utilizado en la ciudad de Guatemala, y ante el crecimiento poblacional su uso se ha convertido en una necesidad por su bajo costo. Además el poco desarrollo del país no ha permitido implementar formas innovadoras de transporte colectivo de personas que estén a tarifas similares como lo hay en otros países, por ejemplo el metro.

El Artículo 8 del Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia Acuerdo com-42-2009 establece que los tipos de servicio de transporte público colectivo urbano son los siguientes: a) Servicio de transporte público colectivo urbano; b) Servicio de transporte público colectivo urbano masivo rápido de autobuses;

²¹ Sierra, Eddy. **Análisis jurídico de la regulación ambiental al sistema de transporte urbano, su control e impacto en la ciudad de Guatemala.** Pág. 7



c) servicios especiales de transporte público colectivo urbano; d) Cualquier otro servicio de transporte público colectivo urbano que autorice el consejo municipal”.

Es importante conocer que hay diferentes tipos de servicios que el transporte colectivo urbano brinda a los usuarios, pero los de mayor utilización en la ciudad de Guatemala son el servicio de transporte público colectivo urbano y el servicio de transporte público colectivo urbano masivo rápido de autobuses.

2.4. Empresas de transporte colectivo de personas registradas en la Municipalidad de Guatemala

La Municipalidad de la ciudad de Guatemala tiene registradas legalmente en la actualidad cuatro empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano y que ostentan con autorización de Licencia de Operación las cuales son:

- Tendencias Modernas Latinoamericanas S.A.
- Expansión Corporativa Milenium S.A.
- Rutas Metropolitanas de Transporte S.A.
- Concesionarios de Transporte S.A.

El Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia Acuerdo com-42-2009 establece en el Artículo 1 numeral 5 que dicha licencia consiste



en el: “Acto administrativo municipal a través del cual se autoriza a una persona individual o jurídica a prestar el servicio de transporte público colectivo urbano en el municipio de Guatemala, a través de un concurso público...” Este es un procedimiento administrativo que se limita a hacer cumplir a las empresas de transporte público con requisitos previos y estipulados en el reglamento en donde no se pone énfasis a la prevención de contaminación atmosférica que provocan las unidades.

Si las empresas de transporte público cumplen con los requisitos que determinó la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano en el tiempo estipulado en el concurso público, el consejo municipal autorizará la licencia de operaciones que más convenga a los intereses sociales para que se inicie a prestar el servicio. A pesar de dicho procedimiento la licencia de operaciones no es utilizada como una herramienta que busca crear conciencia ambiental y prevenir la contaminación atmosférica sino solamente es tomada como un requisito para que pueda iniciar a prestar el servicio las unidades de transporte.

2.4.1 Unidades de transporte público que circulan en la ciudad de Guatemala

La Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala, y sus áreas de influencia urbana EMT tiene registrado que la flota autorizada por la Superintendencia de Transporte Público para la prestación del servicio urbano de pasajeros de la ciudad de Guatemala asciende a la cantidad de 3170 autobuses. De los cuales se desglosan de la siguiente manera: Los autobuses en funcionamiento van desde modelos del año



1978 con 3 unidades, modelos del año 1979 con 5 unidades, modelos 1980 con 6 unidades, modelos del año 1981 con 11 unidades, modelos del año 1982 con 3 unidades, modelos del año 1983 con 6 unidades, modelos del año 1984 con 30 unidades, modelos del año 1985 con 64 unidades, modelos del año 1986 con 25 unidades, modelos del año 1987 con 29 unidades, modelos del año 1988 con 123 unidades, modelos del año 1989 con 105 unidades, modelos del año 1990 con 210 unidades, modelos del año 1991 con 194 unidades, modelos del año 1992 con 282 unidades, modelos del año 1993 con 553 unidades, modelos del año 1994 con 168 unidades, Modelos del año 1995 con 84 unidades, modelos del año 1996 con 68 unidades, modelos del año 1997 con 503 unidades, modelos del año 1998 con 227 unidades, modelos del año 1999 con 6 unidades, modelos del año 2000 con 6 unidades, modelos del año 2001 con 1 unidad, modelos del año 2002 con 2 unidades, modelos del año 2003 con 1 unidad y modelos del año 2010 con 455 unidades.

Por lo anterior se evidencia que los autobuses modelo del año de 1993 son los que abarcan la mayor cantidad de unidades en funcionamiento, seguido de los modelos del año de 1997 y 2010.

2.5 Estado físico de las unidades de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala

El listado de la cantidad de unidades de transporte colectivo que fue proporcionado por la empresa municipal de transporte de la ciudad de Guatemala, y sus áreas de



influencia urbana evidencia que muchos de los autobuses utilizados son modelos que tienen más de 10 años en servicio y esto contradice el Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia Acuerdo com-42-2009 el cual establece en el Artículo 25 inciso a) “A partir del año dos mil once (2011), las unidades del servicio de transporte, propiedad de los prestadores del servicio de transporte público colectivo urbano, deberán ser nuevas y sin uso y de modelo del año de fabricación 2009 o 2010, de conformidad con las especificaciones técnicas que sean definidas para el efecto...”.

El requisito anterior es indispensable para tratar de mitigar la contaminación atmosférica que produce cada uno de los autobuses y brindar un mejor servicio a los usuarios en general, sin embargo la falta de control y cumplimiento de la norma se evidencia en las unidades que se encuentran en servicio activo actualmente.

Sin embargo de los 3170 autobuses en funcionamiento solo 455 autobuses son modelos del año 2010, este dato es preocupante ya que la mayoría de empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo cuentan con la mayoría de sus unidades de transporte de modelos muy antiguos que van desde el año de 1979 en adelante. Lo que hace concluir que dicha norma es vigente pero no positiva en este aspecto.

De igual manera el Acuerdo com-42-2009 establece en el Artículo 14 inciso e) “Todas



las unidades del servicio de transporte deberán cumplir con las disposiciones referentes al mantenimiento, reposición de partes y demás requerimientos referentes a la calidad de la prestación de los servicios en condiciones mínimas iguales a las exigidas por los fabricantes de las unidades del servicio de transporte. Para el efecto, el prestador del servicio de transporte público colectivo urbano deberá realizar los mantenimientos preventivos y correctivos de las unidades del servicio de transporte de acuerdo con las especificaciones del fabricante o con la persona autorizada por éste, un contrato de mantenimiento para las unidades del servicio de transporte.

Siendo esta forma de control por parte de los inspectores de la superintendencia de transporte público colectivo la única herramienta para prevenir la contaminación provocada por las unidades, ya que a lo largo de los años ha sido uno de los grandes problemas generados por este tipo de servicio público. En la actualidad no se han percibido buenos resultados o interés de utilizar otro tipo de herramientas o métodos para solucionar la problemática ambiental del servicio.

El Artículo 26 del mismo Acuerdo Com-42-2009 inciso f) establece que: “una de sus prohibiciones es que las unidades de transporte circulen con los niveles de emisión de gases, contrarios a los permitidos por las leyes y reglamentos aplicables a esta materia”. Esta disposición deja un vacío legal ya que no hay reglamento actualmente vigente en Guatemala sobre emisión de gases.



2.6. Subsidio al transporte público en la ciudad de Guatemala

El Estado de Guatemala empezó a brindar subsidio al transporte colectivo público urbano desde el año de 1973 debido a las continuas amenazas por parte de los transportistas de aumentar la tarifa del pasaje por motivos de alza en los combustibles.

El otorgamiento del subsidio por parte del Estado es una medida extraordinaria que intenta que los transportistas cobren la tarifa establecida y el compromiso de tener mayor control de la prestación del servicio por parte de los transportistas como lo es mantener en buen estado las unidades de transporte, tener agentes policiales y la instalación del sistema prepago.

Sin embargo hay muchas inconsistencias en el tema. “De acuerdo a la Contraloría General de Cuentas, se evidenció que los transportistas no llevan registros contables, así como tampoco estados financieros, aspectos por los cuales no se puede comprobar si efectivamente tienen pérdidas, tal y como es recurrente cuando a la prestación del servicio se refieren...”¹⁹ Esto evidencia la falta de control y coordinación sobre este tema por parte del Estado ya que la misma Asociación de Propietarios de Autobuses Urbanos de Guatemala han manifestado que hay discriminación en cuanto a la entrega igualitaria del subsidio a todos los transportistas.



CAPÍTULO III

3. Marco jurídico que protege el medio ambiente en Guatemala

En Guatemala, existe una diversidad de recursos naturales que demandan del Estado y la población en general, su protección. En consecuencia, es imperativo normar las conductas que los habitantes guatemaltecos deben guardar hacia éstos, que no sólo mantienen el ambiente sano sino que, proporcionan parte de una calidad de vida digna. Y para efectos de este estudio, se esbozará la legislación marco que regula lo concerniente al medio ambiente y su contaminación atmosférica

3.1 Constitución Política de la República de Guatemala

La Carta Magna establece en su Artículo 1 que “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia siendo su fin supremo el bien común”. El Artículo 2 establece que “es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral”. Estos dos artículos hacen énfasis en que el Estado debe velar por el bienestar de la población aplicando métodos o formas que protejan la vida de los seres humanos, tomando en cuenta que el medio ambiente es parte de fundamental de la existencia de todo ser vivo, es vital que exista un equilibrio ecológico y sustentable promovido por el Estado.



En su Artículo 97 establece que: “El Estado, las municipalidades y los habitantes del territorio nacional están obligados a propiciar el desarrollo social, económico y tecnológico que prevenga la contaminación del ambiente y mantenga el equilibrio ecológico”.

Al respecto, de la norma citada se puede inferir que el Estado, a través del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, la municipalidad, ente autónomo en el que converge el gobierno municipal y toda la población, tienen la obligación de prevenir cualquier tipo de contaminación. Dirigiendo su actuar en concordancia a la convivencia de forma equilibrada con los recursos naturales. Pues, su sobreexplotación ocasiona contaminación al aire, suelo y agua.

3.2 Convenios en materia ambiental ratificados por Guatemala

La Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 46 establece que en materia de derechos humanos los tratados y convenciones aceptados y ratificados por Guatemala, tienen preeminencia sobre el derecho interno.

Debido a que el derecho ambiental es un derecho fundamental se deben de tomar en cuenta los tratados internacionales relacionados con este tema para su integración dentro de la normativa nacional. Algunos de los convenios más importantes contra la contaminación atmosférica ratificada por Guatemala son los siguientes:



- Convención Marco sobre cambio climático y Protocolo de Kyoto de las Naciones Unidas: Suscrita el 13 de junio de 1992 en Nueva York, Estados Unidos y ratificada por Guatemala el 3 de agosto de 1995 y publicada el 14 de mayo de 1997 por Decreto 15-95 del Congreso de la República. Debido al cambio climático que científicos han estado previendo desde hace décadas producto del aumento de gases del efecto invernadero provenientes en su mayoría por las actividades humanas relacionadas con la quema de combustible como por ejemplo los buses la contaminación no controlada de la ciudad de Guatemala, esta convención tiene como objetivo estabilizar los gases de efecto invernadero en la atmosfera de manera gradual para que la sociedad no deje de desarrollarse pero lo haga de manera sustentable.

-Convenio para la protección de la capa de ozono: Fue suscrito el 23 de marzo de 1985 en Viena, Australia, y ratificado por Guatemala el 10 de julio de 1988 este convenio busca la protección del medio ambiente y la salud humana tratando de reducir los gases por vehículos contaminantes, esto fue punto de partida para que en Guatemala se creara en el año de 1997 el Reglamento de Control de Emisiones de Vehículos Automotores Acuerdo Gubernativo 14-97 pero lamentablemente fue derogado en 1998.

- Convenio Centroamericano sobre Cambios Climáticos: Fue suscrito el 29 de octubre de 1993 en la Ciudad de Guatemala pero fue ratificado por Guatemala hasta el 7 de febrero de 1996. Este convenio busca proteger el sistema climático y de esa manera asegurar el desarrollo económico y producción alimenticia



- Guatemala acepto la Declaratoria de principios de las resoluciones de la conferencia de las Naciones Unidas, celebrada en Estocolmo, Suecia, en el año de 1972, y en tal virtud, debe integrarse a los programas mundiales para la protección y mejoramiento del medio ambiente y la calidad de vida en lo que a su parte territorial corresponde. Por lo anterior se creó la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente Decreto 68-86.

3.3 Ley del Organismo Ejecutivo Decreto 114-97

3.3.1 Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales

Esta normativa regula en su Artículo 29 bis, que al Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales le corresponde formular y ejecutar las políticas relativas a su ramo: cumplir y hacer que se cumpla el régimen concerniente a la conservación, protección, sostenibilidad y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales en el país y el derecho humano a un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado, debiendo prevenir la contaminación del ambiente, disminuir el deterioro ambiental y la pérdida del patrimonio natural. Para ello, tiene a su cargo, la siguiente función, para efectos de este estudio:

Controlar la calidad ambiental, aprobar las evaluaciones de impacto ambiental, practicarlas en caso de riesgo ambiental y velar porque se cumplan, e imponer sanciones por su incumplimiento.



3.4. Ley de Protección y Mejoramiento al Medio Ambiente Decreto 68-86

Esta normativa fue creada con el objeto de velar por el mantenimiento del equilibrio ecológico y la calidad del medio ambiente.

Siendo así, que su campo de aplicación que según su Artículo ocho, preceptúa que para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notorias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la Comisión del Medio Ambiente. La omisión de este precepto, será sancionado con una multa de Q.5,000.00 a Q.100,000.00 quetzales. Si no se cancela la multa en un término de seis meses, el negocio se clausura en tanto no cumpla.

Ahora bien, al regular que cualquier actividad que por sus características pueda producir deterioro al ambiente. Sin embargo, no contempla una actividad en específico, esto con el objetivo de no limitarlas. Por consiguiente, da lugar a interpretar que se pueden incluir las empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas, como parte de esas actividades. No obstante, en este cuerpo legal, no regula sobre ello expresamente.



3.5 Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental

En cumplimiento con el Artículo 8 del Decreto 68-86 Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, se creó el Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental Acuerdo Gubernativo 60-2015 el cual tiene como objeto utilizar instrumentos que faciliten la evaluación, control y seguimiento ambiental de obras, proyectos, industrias o actividades para determinar el impacto ambiental y desarrollar una armonía con el ambiente. Siendo el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales el encargado de hacer cumplir el reglamento, a través de la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales, la Dirección de Coordinación Nacional y la Dirección de Cumplimiento Legal.

El Artículo 10 del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental Acuerdo Gubernativo 60-2015 divide a los instrumentos de gestión ambiental en dos grupos, el primero son los instrumentos ambientales predictivos, correctivos y complementarios y el segundo son los denominados de control y seguimiento.

Los primeros instrumentos ambientales son los predictivos los cuales se subdividen en:

- a) Evaluación ambiental estratégica;
- b) Evaluación de impacto ambiental;
- c) Evaluación ambiental inicial;
- d) Formulario de mínimo impacto ambiental;
- e) Formulario para actividades para registro.



El Artículo 3 del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental Acuerdo Gubernativo 60-2015 establece que el estudio de evaluaciones de impacto ambiental es: “El instrumento ambiental predictivo que permite identificar y predecir los efectos sobre el ambiente que ejercerá un proyecto, obra, industria o actividad que se ha considerado como de alto impacto ambiental potencial en el Listado Taxativo. Este instrumento de evaluación permite la toma de decisiones y de planificación, que proporciona un análisis temático preventivo reproducible e interdisciplinario de los efectos potenciales de una acción propuesta y sus alternativas prácticas en los atributos físicos, biológicos, culturales y socioeconómicos de un área geográfica determinada. Su cobertura, profundidad y tipo de análisis depende del proyecto propuesto. Determina los potenciales riesgos a impactos ambientales en su área de influencia e identificar vías para mejorar su diseño e implementación para prevenir, minimizar, mitigar o compensar impactos ambientales adversos y potenciar sus impactos positivos”.

Los segundos instrumentos ambientales son los correctivos los cuales se subdividen en: a) Diagnóstico ambiental; b) Diagnóstico ambiental de bajo impacto; c) Formulario de diagnóstico de actividades de mínimo impacto.

Los terceros en la clasificación de los instrumentos ambientales son los complementarios que se subdividen en: a) Plan de gestión ambiental; b) Evaluación de riesgo ambiental; c) Evaluación de efectos acumulativos.



Las evaluaciones de impacto ambiental así como los demás instrumentos de evaluación son instrumentos complementarios de la legislación ambiental.

Para saber el impacto ambiental o riesgo potencial según sus características o naturaleza las obras, proyectos, industrias o actividades se categorizan de la siguiente manera:

Categoría A, corresponde a proyectos, obras, industrias o actividades consideradas como las de más impacto ambiental potencial de entre todo el listado taxativo.

Categoría B, corresponde a proyectos, obras, industrias o actividades consideradas como de moderado impacto ambiental. Se subdivide en subcategorías B1, que se consideran como de moderado a alto impacto ambiental y la B2, que se consideran como de moderado a bajo impacto potencial ambiental.

Categoría C, que corresponde a proyectos, obras, industrias o actividades consideradas como las de bajo impacto ambiental. Categoría C, que corresponde a proyectos, obras, industrias o actividades consideradas como las de bajo impacto ambiental potencial del listado taxativo. Se subdivide en las categorías: C1, que corresponde a las que se consideran de bajo impacto potencial o riesgo ambiental. C2, que corresponde a las actividades que se consideran como de mínimo impacto ambiental potencial o riesgo ambiental y C3, que corresponde al registro de actividades que se consideran como de ínfimo impacto ambiental potencial o riesgo ambiental.



Para ubicar la categoría antes mencionadas en base al impacto ambiental o riesgo potencial de cada una de las obras, proyectos, industrias o actividades se creó el listado taxativo Acuerdo Gubernativo 61-2015.

Este documento orientador cuenta con 555 obras, proyectos, industrias o actividades entre los cuales mencionan algunas industrias que producen contaminación atmosférica pero no se hace referencia a las empresas que tienen a su cargo el transporte público urbano, siendo un gran causante de contaminación.

Concluido el procedimiento administrativo según la naturaleza del instrumento ambiental y su categoría ante el Ministerio de Recursos Naturales a través de la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales certifica el cumplimiento del trámite y si se aprueba se brinda la licencia al proyecto, obra, industria o actividad la cual tiene vigencia equivalente al tiempo de vigencia del seguro de caución y renovada en un plazo no mayor de dos años contados a partir del vencimiento de la licencia ambiental anterior. Además deberán tener un seguro ambiental para garantizar los riesgos identificados dentro del proceso de evaluación ambiental, el cual no sustituye al seguro de caución antes mencionado.

El segundo grupo de los instrumentos ambientales son los Instrumentos de Control y Seguimiento Ambiental los cuales tienen como fin la verificación del cumplimiento de las medidas y compromisos ambientales de toda obra, proyecto, industria o actividad en ejecución con licencia ambiental.



Pueden aplicarse dos tipos de auditorías las cuales pueden ser de carácter voluntario a través de un informe presentado voluntariamente por el responsable de la obra, proyecto, obra o actividad realizada por el consultor autorizado. Y de carácter obligatorio el cual solicita un informe la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales y debe presentarse al final de la auditoría.

Es menester aclarar que el 12 de enero del presente año se publicó el nuevo Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental por Acuerdo Gubernativo 20-2016 el cual entraba en vigencia en mayo de este año. Pero se suspendió temporalmente su entrada en vigencia por el Acuerdo Gubernativo 89-2016.

En el Acuerdo Gubernativo 20-2016 que podría entrar en vigencia en algunos meses se realizaron cambios importantes como que se redujeron las categorías en A, B, B1, B2 Y C y la licencia ambiental tendrá vigencia solo por 1 año pero de igual manera sigue sin hacer énfasis a su aplicación a empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano.

3.6 Reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia Acuerdo Com-42-2009

La Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 253 y el Código Municipal Decreto 12-2002 en su Artículo 67 establecen que las municipalidades son



instituciones autónomas que les corresponde la prestación de servicios públicos locales.

El crecimiento vehicular en la Ciudad de Guatemala, obligó a la Municipalidad de Guatemala a crear el Acuerdo Com-42-2009 que regula la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano.

Las autoridades encargadas del cumplimiento de esta norma son:

- El Concejo Municipal
- La Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana
- La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano y
- La Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana.

El Acuerdo Com-42-2009 establece en su Artículo 9 que para que una persona individual o jurídica pueda prestar el servicio de transporte público colectivo urbano, debe cumplir con ciertos requisitos para obtener la autorización por parte del Concejo Municipal de la licencia de operación a través de un concurso público.

Este es solamente un acto administrativo que no incluye procedimientos de prevención de la contaminación atmosférica ya que la Empresa Municipal de Transporte de la



Ciudad de Guatemala, y sus áreas de Influencia urbana confirmó en la información solicitada por medio del área de acceso a la información de la Municipalidad de Guatemala que debido a que el Acuerdo Gubernativo 14-97 Reglamento para el Control de Emisiones de los Vehículos Automotores, fue derogado por el Acuerdo Gubernativo 930-98 no existe andamiaje legal para controlar la contaminación relacionada con el servicio de transporte urbano.

El único procedimiento regulado en el Acuerdo Com-42-2009 para disminuir la contaminación provocada por las unidades de transporte es que deben estar en buen estado y brindándoles constante mantenimiento, por lo que la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano deberán verificar si las unidades de transporte se encuentran en condiciones para su funcionamiento otorgándoles una calcomanía o identificación de revisión anualmente.

Este tipo de procedimiento desde su inicio hasta la actualidad no ha sido de gran ayuda ya que el servicio prestado por los transportistas no es el adecuado principalmente con respecto a la contaminación atmosférica que producen las unidades. La Unidad Técnica de la Dirección del Medio Ambiente de la Municipalidad de Guatemala tiene una estadística de recibir un aproximado de un mil doscientos denuncias por contaminación ambiental al año.



3.7 Historia y fracaso de la legislación sobre contaminación atmosférica en Guatemala

El control de gases en la ciudad de Guatemala es uno de los temas que no han podido resolverse a lo largo de la historia, debido a la poca importancia que las autoridades respecto al tema.

El 23 de Noviembre de 1990 entro en vigencia el Acuerdo Gubernativo 1017-90 denominado Ley de humo negro el cual buscaba que los propietarios de automotores accionados por cualquier clase de combustible o diésel ajustaran los motores colocándoles dispositivos con los que reducirían el humo ocasionado, adicionado a esto para controlar de manera eficaz el cumplimiento de la norma la Dirección General de la Policía Nacional, la Policía Nacional de Tránsito o una empresa privada evaluarían los motores para verificar su mantenimiento de manera visual y por banco de gases para medir en los motores diésel y otro banco de gases para los motores de gasolina el monóxido, hidrocarburos y dióxido de carbono.

Posteriormente en el año de 1997 se emite el Acuerdo Gubernativo 14-97 Reglamento para el Control de Emisiones de los Vehículos el cual regulaba la cantidad y calidad de emisiones que podía emitir un vehículo, pero lamentablemente este acuerdo fue derogado en el año de 1998.



En el año 2001 El Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales trata de tomar acciones con respecto a este tema y se crea un plan de gestión ambiental por lo que se procedió a crear un inventario de gases del efecto invernadero, pero este acuerdo fue impugnado y no entra en vigencia.

En la actualidad sigue sin existir reglamentos para controlar los gases que provocan la contaminación atmosférica, y tampoco hay colaboración por parte de los operadores del servicio de transporte colectivo urbano.



CAPÍTULO IV

4. Falta de regulación legal para la aplicación de evaluaciones de impacto ambiental a empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas en la ciudad de Guatemala

Con la creación del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, Acuerdo Gubernativo 60-2015, se presumió que éste desarrollaría el procedimiento para el proceso de la evaluación, control y seguimiento ambiental de las actividades que la ley no incluyó de forma determinada, específicamente del transporte colectivo de personas.

Sin embargo, al consultar el reglamento, se constató que éste alude únicamente a enunciar la categoría de todo proyecto, obra, industria o actividad en su Artículo 14 las cuales son A, B1, B2, C1, C2 según las características, naturaleza, impactos ambientales potenciales o riesgo ambiental

Y a pesar que el reglamento mencionado establece un procedimiento supletorio para todos los proyectos, obras, industrias o actividades que no aparecen en el listado taxativo, el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales no trabaja en asuntos de contaminación causada por el transporte público colectivo.

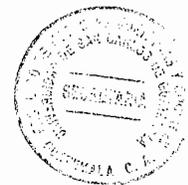


En el Artículo 13 del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, Acuerdo Gubernativo 60-2015 establece que: “a través de la aprobación de un acuerdo gubernativo, a propuesta de la Dirección de Gestión Ambiental, del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, se deberá crear un listado taxativo en donde se encuentre clasificados y ordenados los proyectos, obras, industrias o actividades que correspondan a cada una de las categorías anteriormente mencionadas”.

En tal sentido, que al examinar el listado taxativo contenido en el Acuerdo Gubernativo Número 61-2015, el transporte colectivo de personas no se encuentra contenido en ninguna categoría.

La normativa referida es clara, al dejar sin regulación la evaluación de impacto ambiental a empresas que prestan el servicio de transporte colectivo. Pues, aunque la Ley de Mejoramiento y Protección al Medio Ambiente y el Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental dejan abierta la posibilidad de realizar la evaluación a cualquier actividad, el listado taxativo contenido en el Acuerdo Gubernativo 61-2015 excluye tácitamente a las empresas de transporte colectivo de personas.

Esta falta de regulación, da lugar a suponer que este tipo de actividad tiene poca o nula importancia para el Estado, como causa ambiental potencial para ocasionar daños al ambiente atmosférico y de esta manera incumplir con su deber constitucional que es el de garantizar la vida, ya que indirectamente la salud de los habitantes se ve afectada. Así como el de mantener el medio ambiente y equilibrio ecológico.



En consecuencia, es imperativo regular en el listado taxativo la evaluación de impacto ambiental a empresas que prestan el servicio de transporte colectivo de personas, con el propósito de contribuir a proteger y mejorar el medio ambiente y con ello la calidad de vida de la población guatemalteca.

Actualmente tampoco existe en el país, alguna normativa que controle la contaminación atmosférica de manera general.

4.1 Evaluaciones de impacto ambiental a empresas de transporte colectivo urbano por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales

El Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales siendo el ente encargado de la aplicación de las evaluaciones de impacto ambiental, actualmente no las desarrollan en las empresas de transporte colectivo urbano para evitar la contaminación atmosférica provocada, a pesar de que el mismo Acuerdo Gubernativo 60-2015 establece de que en caso la actividad, obra, proyecto o industria no aparezca expresamente la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales establecerá los procedimientos a seguir. En lugar de proceder conforme a lo anterior, el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales a través del departamento de información pública indica, que la Municipalidad de Guatemala, es la encargada del control del transporte urbano en su totalidad.

Por otra parte la Dirección del Medio Ambiente de la Municipalidad de Guatemala hace referencia que amparados en que el Acuerdo Gubernativo 14-97 Reglamento para el



Control de Emisiones de los Vehículos Automotores fue derogado no tiene ningún procedimiento previo para brindar licencias a las empresas de transporte colectivo urbano que puedan prevenir o mitigar la contaminación atmosférica, provocada por este tipo de servicio. Solamente cuentan con la revisión anual de las unidades de transporte por parte de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.

La prevención de la contaminación atmosférica provocada por las unidades de transporte urbano es un tema que el Estado no se ha preocupado por resolver, ya que el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales solo se limita a indicar que se está trabajando en un plan nacional de contaminación atmosférica.

Por lo que las evaluaciones de impacto ambiental serian una medida de gran ayuda para prevenir, controlar, disminuir o medir este tipo de contaminación provocada por la prestación de este servicio que es necesario para la población. Además sería un trabajo en conjunto entre el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales y la Municipalidad de Guatemala que beneficiaría a toda la población y protección de su salud.

4.2 Denuncias por contaminación atmosférica en el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales

La Dirección de Cumplimiento Legal del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales indica que en el registro de base de datos, no existe ninguna denuncia relacionada por contaminación provocada desde el año 2011 hasta la fecha por el transporte urbano.



Debido a que los remiten a la Municipalidad de Guatemala recibiendo ahí un aproximado de 1000 denuncias por año. Esta cifra evidencia que en la Municipalidad de Guatemala es donde las personas han denunciado con mayor continuidad.

4.3 Denuncias por contaminación atmosférica en el Ministerio Público

El Artículo 347 A del Decreto número 17-73 Código Penal regula que el delito de contaminación “será sancionado con prisión de uno a dos años, y multa de trescientos a cinco mil quetzales, el que contaminare el aire, el suelo o las aguas, mediante emanaciones tóxicas, ruidos excesivos vertiendo sustancias peligrosas o desechando productos que puedan perjudicar a las personas, a los animales, bosques o plantaciones”. La contaminación atmosférica es un delito en el Código Penal pero lamentablemente en la ciudad de Guatemala la contaminación provocada por las unidades de transporte colectivo urbano específicamente, ya son parte de la vida cotidiana de los guatemaltecos, por lo que la cultura de denunciar estos hechos es muy débil.

El Ministerio Público establece en el reporte estadístico de denuncias por contaminación atmosférica es el siguiente: año 2010: 14 denuncias, año 2011: 11 denuncias, año 2012: 10 denuncias, año 2013: 8 denuncias, año 2014: 8 denuncias y año 2015: 7 denuncias. Lo cual da un total de 58 denuncias.



La información recabada indica que ha descendido la cifra de denuncias por contaminación atmosférica en el Ministerio Público.

Por otra parte el Artículo 347 B del Decreto 73-73 Código Penal regula que: “en caso que se da la contaminación industrial ya sea del aire, suelo o aguas mediante emanaciones tóxicas se impondrá prisión de dos a diez años y multa de tres mil a diez mil quetzales al director, administrador, gerente titular o beneficiario y además se puede aumentar la pena si resultare como consecuencia de la contaminación una alteración permanente de las condiciones ambientales o climáticas”. En este caso el cambio climático que afecta últimamente al planeta juega un papel indispensable para controlar la contaminación atmosférica que provoca el transporte público colectivo urbano.

El Ministerio Público establece en el reporte estadístico de denuncias por contaminación industrial es el siguiente: año 2010: 1 denuncias, año 2011: 1 denuncias, año 2012: 3 denuncias, año 2013: 2 denuncias, año 2014: 3 denuncias y año 2015: 3 denuncias. Lo cual da un total de 13 denuncias.

El dato estadístico presentado indica que el número de denuncias por el delito de contaminación industrial es mucho menor al de la estadística por el delito de contaminación. Aunque las denuncias por parte de ambos delitos siguen siendo bajo. Lo que evidencia la poca cultura que hay por parte de los habitantes que puede deberse a la poca concientización por esta clase de temas.



4.4 Denuncias por contaminación atmosférica en la Procuraduría General de los Derechos Humanos

La Procuraduría de los Derechos Humanos a través del Departamento de Recepción y Calificación de Denuncias de la Subdirección de la Procuración establece en el reporte estadístico de denuncias por contaminación atmosférica es el siguiente: año 2010: 7 denuncias, año 2011: 5 denuncias, año 2012: 5 denuncias, año 2013: 5 denuncias, año 2014: 5 denuncias y año 2015: 7 denuncias. Lo cual da un total de 34 denuncias.

Este dato nos indica que el número de denuncias interpuestas por contaminación atmosférica ha aumentado en esta institución, aunque de igual manera la cifra sigue siendo alarmantemente baja para el grado de contaminación que causa el transporte público.

4.5 Propuesta de reforma al Acuerdo Gubernativo 61-2015

ACUERDO GUBERNATIVO 00-2016

El Presidente de la República

CONSIDERANDO:

Que en la Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia y su fin supremo es el bien común;



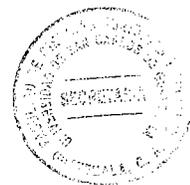
Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república de la vida, la libertad, la justicia, la paz y el desarrollo integral de la persona.

CONSIDERANDO:

Que en la Constitución Política de la República de Guatemala, establece la obligación estatal, municipal y para todos los habitantes de propiciar el desarrollo social, económico y tecnológico que prevenga la contaminación del ambiente y mantenga el equilibrio ecológico; debiéndose dictar todas las normas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna, de la flora, de la tierra y de agua se realicen racionalmente, evitando su depredación.

CONSIDERANDO:

Que mediante el Acuerdo Gubernativo 61-2015 de fecha 25 de febrero de 2015, se aprobó el Listado Taxativo de Proyectos, Obras, Industrias o Actividades, el cual ya no se ajusta a la realidad nacional ni es suficiente para responder a las exigencias de los avances industriales y tecnológicos, así como a los cambios sociales, por lo que para una mejor aplicación del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental, es imperativo modificar el relacionado listado. En tal virtud, es necesario emitir la disposición legal correspondiente.



CONSIDERANDO:

En ejercicio de las funciones que le confiere el artículo 183 literal e) de la Constitución Política de la República de Guatemala, y con fundamento en lo establecido en los Artículos 1, 2 y 97 del mismo cuerpo constitucional; 27 literal j) y 29 bis del Decreto número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, Ley del Organismo Ejecutivo.

ACUERDA:

La siguiente:

**REFORMA AL LISTADO TAXATIVO DE PROYECTOS, OBRAS INDUSTRIAS O
ACTIVIDADES ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 61-2015**

Artículo 1. Se adiciona el numeral 556, 557,558 al Artículo 1, el cual queda así:

Artículo 1. Aprobar el Listado Taxativo de Proyectos, Obras, Industrias o Actividades que a continuación se detalla:

Código de identificación	DESCRIPCIÓN
PE	Pequeña empresa (hasta 25 empleados/PYMES)
ME	Mediana Empresa (hasta 60 empleados/PYMES)



PYME	Pequeña y Mediana Empresa (hasta 60 empleados/PYMES)
GE	Empresa considerada Grande (sobrepasa el número de las anteriores)
CR (A,B,C,D)	Categoría de Rastros (Acuerdo Gubernativo 411-2002 del MAGA)
Otros criterios a considerar	
Localización (Áreas ambientalmente frágiles, áreas con planificación territorial, es decir, aquellos espacios geográficos, comúnmente urbanos, para los cuales se han elaborado planes de desarrollo en función de criterios de planificación territorial (planes maestros, reguladores y áreas sin planificación territorial)	
Normativa nacional e internacional sobre la actividad específica y grado de tecnificación o semitecnificación	
Cuando las características de las actividades no importando su magnitud, puedan generar un aumento en la contaminación potencial	

LISTADO TAXATIVO DE PROYECTOS, OBRAS, INDUSTRIAS O ACTIVIDADES						
CATEGORÍA DE TABULACIÓN	No.	DESCRIPCIÓN	CATEGORIAS			
			A	B1	B2	C
			De alto impacto ambiental potencial	De alto a moderado impacto ambiental potencial	De bajo impacto ambiental potencial	Actividades para Registro
			División 92: SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS			
Prestación de servicios y salud	556	Mantenimiento y operación de los predios de las empresas que prestan el servicio de transporte	Todos			



humana		colectivo de personas				
	557	Operación, mantenimiento y reparación de las paradas del transporte colectivo de personas	Todos			
	558	Mantenimiento, operación y reparación de las unidades de transporte colectivo de personas	Todos			
	559	Actividades de medición de gases en las paradas del transporte colectivo de personas	Todos			

Artículo 6. Se deroga el Acuerdo Gubernativo número 61-2015 de fecha 25 de febrero de 2015.

Artículo 7. Vigencia. El presente Acuerdo Gubernativo empezará a regir treinta días después de su publicación en el Diario de Centro América.

COMUNIQUESE.

Jimmy Morales Cabrera

Presidente

Sidney Alexander Samuels

Ministro de Ambiente y Recursos Naturales

Carlos Martínez

Secretario General de la Presidencia





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En Guatemala, el surgimiento del derecho ambiental ha desencadenado un cambio en la forma en que son regulados los actos de la sociedad con relación al medio ambiente. Pues las actividades diarias de las personas repercuten en la contaminación al ambiente en general. En esa línea, el crecimiento poblacional, y por qué no decirlo, la sobrepoblación guatemalteca, demanda la prestación de diferentes servicios públicos, entre ellos, el del transporte colectivo en especial en las grandes urbes como es el caso de la ciudad de Guatemala. Sin embargo este beneficio genera gran cantidad de contaminación atmosférica.

Desde hace varias décadas el Estado de Guatemala debería de tener una regulación que busque prevenir, disminuir, controlar y medir la contaminación atmosférica, pero al consultar y analizar la regulación legal ambiental no existe ninguna norma jurídica al respecto, por lo tanto debe reformarse el Acuerdo Gubernativo 61-2015 Listado taxativo a modo de incluir a tan importante servicio, y que de esta manera se pueda prevenir, controlar, disminuir y medir este tipo de contaminación a través de las evaluaciones de impacto ambiental aplicadas por las instituciones encargadas que es el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales y la Municipalidad de Guatemala que en la actualidad ninguna de las dos realiza procedimientos adecuados en contra de la contaminación atmosférica que provoca el transporte público colectivo.

Dichas acciones contribuirían a que el Estado este en armonía con el medio ambiente.





ANEXOS



Entrevista

Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales

Entrevistado: Licenciada Jenny Vásquez Palacios de la Dirección de Cambio Climático.

1. ¿Cuáles son las funciones que desempeña la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales?

Una de las atribuciones de la Dirección de Gestión Ambiental y Recursos Naturales, es orientar la gestión ambiental por medio de la aplicación de instrumentos de evaluación ambiental los cuales analiza, evalúa, aprueba o desaprueba. No obstante el quehacer de esta dependencia es muy variado.

2. La Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente Decreto 68-86 establece en su Artículo 8 que deben aplicarse las evaluaciones de impacto ambiental a toda obra, proyecto, industria o cualquier otra actividad que cause deterioro al ambiente. ¿Qué son las evaluaciones de impacto ambiental y cuál es el objetivo de su aplicación?

Procedimiento utilizado para identificar los potenciales impactos que un determinado proyecto, puede ocasionar al medio ambiente. Su finalidad es aplicar las medidas adecuadas para evitar, minimizar, mitigar o disminuir dichos impactos.



3. ¿Ya se encuentra en vigencia el Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental 20-2016 y si aún se aplica el mismo Listado Taxativo 61-2015?

El Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental Acuerdo 20-2016 aún no se encuentra vigente. Su entrada en vigencia se suspendió temporalmente mediante Acuerdo Gubernativo 89-2016. El Listado Taxativo 21-2015 se continúa aplicando.

4. ¿Qué beneficios encuentra en el Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental 20-2016 y Listado Taxativo 61-2015 actualmente vigente para la aplicación de las evaluaciones impacto ambiental?

El Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental 20-2016, como antes se indica aún no está vigente. No obstante la finalidad de todo Reglamento de evaluación ambiental es normar las actividades de gestión ambiental realizadas por la Dirección Ambiental y Recursos Naturales. El Listado Taxativo tiene por objeto separar por categorías los diferentes proyectos, obras, industrias o actividades.

5. ¿Considera que las evaluaciones de impacto ambiental se aplican a proyectos que causan contaminación atmosférica?

El Artículo 13 del Acuerdo Gubernativo 60-2015 Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental vigente establece un procedimiento supletorio para todos los proyectos, industrias, obras o actividades que no aparezcan en el Listado Taxativo.



6. ¿Por qué el Listado Taxativo no establece que las evaluaciones de impacto ambiental se apliquen a las empresas que prestan el servicio de transporte público de personas?

No está dentro de las atribuciones de información pública, emitir opiniones.

7. ¿Existe actualmente legislación vigente y positiva que ayude a disminuir, medir o controlar la contaminación atmosférica en general?

Actualmente no existe en el país, alguna normativa vigente que ayude a disminuir, medir o controlar la contaminación atmosférica en general. El Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, actualmente está trabajando en el inicio de la elaboración de un Plan Nacional sobre contaminación atmosférica y en la propuesta al Reglamento para el control de emisiones de gases contaminantes provenientes de vehículos automotores terrestres.

8. ¿Tiene algún mecanismo o procedimiento el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales para medir y tener control sobre la contaminación que causan las unidades de transporte público en la ciudad de Guatemala?

Actualmente el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales está elaborando la propuesta al Reglamento para el control de emisiones de gases contaminantes provenientes de vehículos automotores terrestre.



La Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala, y sus áreas de influencia urbana EMT tiene registrado la flota autorizada que es la siguiente:

Modelo	total de autobuses
2010	455
2003	1
2002	2
2001	1
2000	6
1999	6
1998	227
1997	503
1996	68
1995	84
1994	168
1993	553
1992	282
1991	194
1990	210
1989	105
1988	123
1987	29
1986	25
1985	64
1984	30
1983	6
1982	3
1981	11
1980	6
1979	5
1978	3
total	3170





BIBLIOGRAFÍA

ANDRADE MORALES, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Guatemala: (s.e.d), 2006.

ARRIAZA SALAZAR, Mario Alejandro. **Causas desde el punto de vista económico de las deficiencias del transporte colectivo urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala.** Guatemala: (s.e.d), 2007.

BRAÑES, Raúl. **Manual de derecho ambiental mexicano.** 1ª reimpresión. México: (s.e.d), 2004.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual: tomo V: L-O-** 30ª ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. **Introducción al estudio del derecho ambiental.** 7ª ed.; México: Ed. Porrúa, 2011.

<http://dle.rae.es/> (Consultado: Guatemala, 1 y 20 de mayo del año 2016)

<http://www.prensalibre.com/noticias/Contaminacion-aire-disminuye-calidad-emision-humo-Insivumeh-0-1292870710> (Consultado el 10 mayo del año 2016)

LAVARREDA RODAS, Cindy María. **Análisis de la falta de aplicabilidad legal de criterios preventivos por la corrección de factores de deterioro al medio ambiente en los procedimientos ante el ministerio de ambiente y recursos naturales.** Guatemala: (s.e.d), 2015.

MARTÍNEZ SOLÓRZANO, Edna Rossana. **Apuntes de derecho ambiental.** 3ª ed.; Guatemala: (s.e.d), 2010.

MARTINEZ PELAEZ, Severo. **La patria del criollo.** 13ª. ed.; México: Ed. En Marcha.1994.

MOTA BERREONDO, Brenda de Jesús. **Legislación ambiental en Guatemala:** (s.e), 2011.



MUÑOS ARRIVILLAGA, Jairo Cristóbal. **Causas jurídico-sociales de la inexistente regulación de la contaminación automotriz en el ambiente de la capital de Guatemala.** Guatemala: (s.e.d), 1999.

OCHOA CIFUENTES, Pablo Alejandro. **Análisis jurídico de la contaminación del medio ambiente por el uso de agroquímicos y su incidencia en la salud humana.** Guatemala: (s.e.d), 2009

OLIVA LÉMUS, José Gerardo. **Análisis jurídico del estudio de impacto ambiental.** Guatemala: (s.e.d), 2010.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales.** 31^a ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

PAIZ CALDERON, Ovidio Rigoberto. **Importancia del derecho ambiental para la promoción de políticas públicas que fomenten el consumo sostenible en Guatemala.** Guatemala: (s.e.d), 2008.

PAPPA SANTOS, Ralfi Obdulio. **Metodología de investigación: aproximaciones al estudio de lo social.** 1^a ed.; Guatemala, C.A. Enero de 2007.

SIERRA GONZÁLEZ, Eddy Zoel de Jesús. **Análisis jurídico de la regulación ambiental al sistema de transporte urbano, su control e impacto en la ciudad de Guatemala.** Guatemala: (s.e.d), septiembre de 2014.

SIMENTAL FRANCO, Víctor Amaury. **Derecho ambiental.** México, D.F.: Ed. Limusa, S.A. de C.V., 2010.

VENTURA YAT, Eberth Rene. **Estudio jurídico de los mecanismos legales de control y seguimiento de los compromisos ambientales adquiridos en los instrumentos de evaluación ambiental en Guatemala.** Guatemala: (s.e.d), 2014.

Legislación:

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

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.



Ley de Protección y Mejoramiento al Medio Ambiente. Decreto Número 68-86 del Congreso de la República de Guatemala, 2000.

Listado Taxativo de Proyectos, Obras, Industrias o Actividades. Acuerdo Gubernativo 61-2015 del Presidente de la República de Guatemala, 2015.

Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento ambiental. Acuerdo Gubernativo 61-2015 del Presidente de la República de Guatemala, 2015.

Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia. Acuerdo Com-42-2009 del Consejo Municipal, 2009.