

DEFENSORÍA SOCIO AMBIENTAL



PROCURADOR DE LOS  
DERECHOS HUMANOS

INFORME DE SUPERVISIÓN ADMINISTRATIVA ACERCA DEL  
REGLAMENTO PARA EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO  
PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y PRIVADO

Ciudad de Guatemala, Enero de 2021

Página 1 | 16

## I. JUSTIFICACIÓN

El Congreso de la República de Guatemala en el año 2013 aprobó el Decreto Número 7-2013; Ley Marco para Regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, derivado de que Guatemala ha suscrito y ratificado una serie de instrumentos ambientales relacionados al cambio climático como lo son el Protocolo de Kyoto, el Convenio Centroamericano sobre Cambios Climáticos, la Convención de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, Convenio sobre Biodiversidad Biológica, Convenio de las Naciones Unidas para combatir la Desertificación en Países con Sequías Severas o Desertificación Particularmente en África y el Acuerdo de París, entre otros.

Derivado de estos convenios ambientales el Estado de Guatemala ha adquirido compromisos a nivel nacional e internacional relacionados a tomar acciones tendientes a adaptarse y mitigar los efectos del cambio climático, derechos humanos como la salud, la vida, la seguridad alimentaria, el agua, ambiente sano.

A nivel centroamericano en el año 2008 los países miembros del Sistema de Integración Centroamericana reunidos en San Pedro Sula, Honduras acordaron tomar acciones conjuntas para afrontar los impactos y efectos del cambio climático a través de la Estrategia Regional de Cambio Climático, por medio a través de la creación de plataformas financieras y legales que les permitieran enfrentar estos desafíos.

La Ley Marco para Regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero en su artículo 21 establece: “ el I transporte público y privado y su integración a la mitigación de gases de efecto invernadero. El Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales –MARN– junto al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda –CIV– emitirán en un plazo máximo de 24 meses la normativa que regule las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte público colectivo e individual. El Ministerio de Finanzas Públicas –MINFIN– y la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT– propondrán la normativa para establecer un programa de incentivos fiscales y subsidios enfocado en el uso de energías limpias para el transporte público y privado”.

Lo anterior aún no ha sido cumplido por parte del Estado de Guatemala, ya que han pasado ya cinco años sin que esta normativa haya sido creada por la institucionalidad pública lo cual contribuye a la emisión de gases de efecto invernadero lo cual aumenta el riesgo como país de sufrir los embates causados por el cambio climático.

## II. OBJETIVOS:

### a. General

Establecer si el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales en conjunto con el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Transportes cuentan con el Reglamento de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero para el Transporte Público y Privado de conformidad con lo establecido en el artículo 21 la Ley Marco para Regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero.

### b. Específicos

Establecer las acciones realizadas por la Dirección de Cambio Climático del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales con relación a la elaboración de la normativa.

Establecer las acciones realizadas por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda con relación a la elaboración de la normativa.

Establecer si el Ministerio de Finanzas Públicas y la Superintendencia de Administración Tributaria han creado algún Programa de Incentivos Fiscales y subsidios enfocados al uso de energías limpias para el transporte público y privado.

## II. HALLAZGOS

### MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

1. El Reglamento para transporte público colectivo e individual que regule las emisiones de gases de efecto invernadero aún no ha sido aprobado.
2. La Dirección de Cambio Climático indica que el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales ha contratado tres consultorías para su realización, pero a

la fecha aún no han dado un resultado positivo; ya que en algún momento los consultores se encuentran con la confusión de un reglamento relativo a gases de suspensión o gases particulares y esto ha dificultado una versión final.

3. Indican que un reglamento relacionado a gases de suspensión o gases particulares no es el mismo que se encuentra contenido en el artículo 21 de la Ley Marco para Regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero (en adelante la Ley).
4. Indican que los principales gases de efecto invernadero que se producen en Guatemala son: dióxido de carbono, óxido nitroso, vapor de agua y Metano y son los que deben ser regulados en el reglamento.
5. Indican que es importante tener en cuenta que el transporte no depende únicamente de los vehículos, depende también de infraestructura, vehículos, tecnología de vehículos y combustibles utilizados en el transporte.
6. A la fecha de la supervisión cuentan con un borrador que a inicios del mes de febrero fue devuelto por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda –MICIVI– con algunas observaciones técnicas y legales y se encuentra en análisis de la parte técnica por parte de la Dirección de Cambio Climático y posteriormente se trasladará a la Dirección de Asesoría Jurídica para que ellos dictaminen acerca del tema legal y de esta forma poder retornarlo al MICIVI para lo que corresponda.
7. Con relación a la coordinación que han tenido con el MICIVI indican que desde el año 2015 iniciaron el proceso de redacción del reglamento y que la última reunión que tuvieron fue en el mes de diciembre de 2019; y recibieron las últimas observaciones del proyecto en febrero de 2020.
8. Indican que el objeto de la normativa es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir las emisiones de gases que en la actualidad se producen en el país en concordancia con la agenda 2030 que establece que Guatemala tiene que reducir el 11% de emisiones de gases con fondos propios y hasta un 22.5% con fondos de cooperación internacional; lo anterior en concordancia con el contenido del Acuerdo de París que proclamó evitar que el calentamiento global incremente más de dos grados centígrados a nivel mundial para evitar más catástrofes relacionadas a los efectos negativos del cambio climático.
9. La Dirección de Cambio Climático Indican que aproximadamente las emisiones

de gases de efecto invernadero que produce Guatemala es de 0.004% a nivel mundial, es decir, una mínima cantidad, pero somos uno de los países que padece cada vez más de los efectos negativos del cambio climático.

10. Los beneficios que tendría para Guatemala la aprobación de este Reglamento se reflejarían en el mejoramiento de salud de las personas, coadyuvaría a la disminución de efectos negativos del cambio climático y el mejoramiento de la infraestructura vial del parque vehicular existente y mejoramiento de calidad del combustible que se importa hoy en día.
11. En tanto el reglamento no sea aprobado se seguirá contribuyendo al calentamiento global, incrementarán los efectos negativos al cambio climático, no mejoraría la calidad ambiental, la salud, la economía, la infraestructura, la ganadería y el cambio de uso de la tierra.
12. Con relación a alguna coordinación con el Ministerio de Finanzas Públicas – MINFIN– para el establecimiento de un programa de incentivos fiscales o subsidios enfocados en el uso de energías limpias, indican que directamente no se tiene pero el MINFIN inició acciones como la reforma fiscal verde enfocada a gases contaminantes.
13. Con relación al parque vehicular que se podría ver afectado por la aprobación de este reglamento indican que debe ser el Gobierno quien contemple el tema de intercambio o subsidio para el cambio en el parque vehicular que forzosamente se tendría que producir por la entrada en vigencia de la normativa.
14. Estiman que aproximadamente en el año 2021 podrían ya contar con la normativa aprobada.

## MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA

Con fecha 19 de noviembre de 2020, se acudió al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda al Viceministerio de Transporte pero no se pudo obtener la entrevista motivo por el cual el día 23 de noviembre de 2020 se entregó oficio identificado como Ref, CCML–PAII–ydv–699–2020 de fecha 20 de noviembre del mismo año por medio del cual se solicita al Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda poder remitir la información relacionada a la supervisión a más tardar el día 27 de noviembre de 2020; motivo por el cual se está a la espera de la respuesta.

## DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

1. Con relación a la emisión de una normativa relacionada con a gases de efecto invernadero para transporte público colectivo e individual indican que en esta administración recibieron una invitación del MARN para integrar una mesa técnica a la cual dieron respuesta el 21 de mayo de 2020 pero de esa fecha en adelante no han recibido ninguna convocatoria o comunicación.
2. No han tenido alguna coordinación directa o comunicación con el MARN excepto el nombramiento que se realizó de una persona técnica y un asesor del Despacho de Dirección para una posible participación en temas relacionados a inventario de gases de efecto invernadero.
3. En la actualidad no existe algún reglamento que regule lo relativo a gases contaminantes únicamente ellos aplican lo establecido en el Acuerdo Gubernativo 225-2012, Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial; lo cual no es una normativa específica que regule la emisión de partículas contaminantes para el servicio público de transporte extraurbano.
4. Indican que ellos como Dirección General de Transporte –DGT– a través de sus inspectores no emiten ninguna sanción al transporte público extraurbano que emita partículas contaminantes o humo; ellos únicamente realizan una inspección al momento de autorizar las líneas de transporte, pero únicamente observan aspectos de seguridad de las unidades y no estos aspectos técnicos.
5. Con relación al estado de los vehículos de transporte los propietarios de las líneas únicamente presentan ante la DGT una declaración jurada en la que hacen constar que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones; y se hace únicamente en dos ocasiones: a) al momento de autorizar la línea y b) al momento de cambio de propietario de la línea; en los 25 años que duran las licencias que ellos emiten.
6. Indican que ellos tienen conocimiento que las municipalidades a través de las Policías Municipales de Tránsito –PMT– tampoco multan por la emisión de partículas contaminantes o humo a pesar que consideran pudieran hacerlo con base en lo establecido en el Reglamento de Tránsito, pero evaden la responsabilidad ya que las PMT indican que es un tema ambiental y no es su

competencia.

7. Indican que el beneficio de contar con una normativa como esta sería el evitar que vehículos que no tienen las condiciones óptimas de circulación se vean obligados a realizar las reparaciones o arreglos necesarios para no contribuir con la contaminación ambiental que en su momento podría producirse.
8. Indican que consideran que una de las principales razones por las que no existe un reglamento como estos puede ser que es un tema muy sensible tanto para los empresarios como para los pasajeros, ya que el mejoramiento de las unidades de transporte para ambos implicaría el incremento de costos, tanto para adquirir nuevas unidades como el pago por el transporte.
9. Consideran que al momento que una normativa como esta se apruebe se vería afectada una gran cantidad del parque vehicular que hoy tiene Guatemala, ya que la mayoría de unidades son “recicladas” es decir son importadas en su mayoría y adaptadas para el transporte público colectivo; incluyendo aquí también la afectación de los importadores de vehículos para transporte que verían limitado el mercado de unidades que puedan ingresar al país.
10. No han tenido algún acercamiento con el MINFIN para tratar temas relacionados al establecimiento de una normativa relacionada a la creación de un programa de incentivos fiscales y subsidios enfocados en el uso de energías limpias para el transporte público y privado.
11. Con relación a la instancia que podría encargarse de realizar esta evaluación de emisión de gases de efecto invernadero o gases contaminantes consideran que debiera ser una instancia independiente, que no esté ligada al Ejecutivo para lograr objetividad e imparcialidad al momento de emitir dictámenes técnicos de los vehículos tanto de transporte público colectivo como individual.

### III. CONCLUSIONES

#### MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

1. No se ha dado cumplimiento a lo establecido en el artículo 21 de la Ley ya que se estableció que a la fecha de la supervisión, aún no se cuenta con la normativa que regule las emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte público colectivo e individual, a pesar que se concedía un plazo de veinticuatro meses para su emisión.
2. El proyecto de reglamento según indicaron en la Dirección de Cambio Climático

se encuentra en proceso de revisión técnica y legal desde el mes de febrero de 2020, ya que cuenta con varias observaciones del MICIVI.

3. El reglamento establecido en el artículo 21 de la Ley deberá regular lo concerniente a emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte público colectivo e individual no lo relativo a gases que contengan partículas contaminantes o emisiones contaminantes.
4. No se cuenta con un reglamento que regule lo relativo a partículas contaminantes producido por el transporte colectivo e individual a pesar que la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente contenida en el Decreto Número 68-86 del Congreso de la República en su artículo 14 indica que *“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 las disposiciones que sean necesarias para: a) promover el empleo de métodos adecuados para reducir las emisiones contaminantes; ...c) regular las substancias contaminantes que provoquen alteraciones inconvenientes a la atmósfera.*
5. La coordinación que tienen con el MICIVI indican que ha sido desde el año 2015 y en el año 2019 tuvieron la última reunión para la presentación del reglamento y con el análisis que se encuentra en proceso; al finalizarlo iniciarán con el proceso de socialización con los diferentes sectores.
6. Indican que el principal objetivo de contar con la aprobación del reglamento sería la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y con esto contribuir a dar cumplimiento no solamente a compromisos nacionales, sino que también internacionales como los contenidos en el Acuerdo de París y el compromiso con la tercera comunicación de cambio climático que el Estado debe presentar en el año 2021.
7. Dentro de los beneficios que se tendría al contar con este reglamento indican que se vería reflejado en el tema de salud, disminución de efectos negativos de gases de efecto invernadero, mejoramiento de la infraestructura vial, mejoramiento del parque vehicular y el mejoramiento de combustibles que en la actualidad se importan.
8. Dentro de los efectos negativos de no contar con un reglamento de emisiones de gases de efecto invernadero indican que sería seguir contribuyendo con el calentamiento global, reactivación de enfermedades que se activan con el aumento de temperatura global, efectos negativos al ambiente, economía,

infraestructura, agricultura y ganadería por el cambio de uso de la tierra.

9. A la fecha no se ha tenido algún acercamiento con el MINFIN para desarrollar el contenido del artículo 21 de la Ley con relación al establecimiento de un programa de incentivos fiscales y subsidios enfocados en el uso de energías limpias para el transporte público y privado; no obstante indican que el MINFIN inició un proceso de reforma fiscal verde enfocada a gases contaminantes promoviendo la circulación de vehículos más recientes y eficientes afectando con ello la importación de vehículos o la limitación de los que actualmente circulan y son antiguos.
10. No pueden indicar una fecha exacta para que este reglamento esté aprobado, sobre todo porque aún se encuentran en análisis y correcciones técnicas y administrativas y no se ha iniciado el proceso de socialización, consideran que probablemente pueda estar aprobado en el año 2021.

#### **DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

1. No han tenido ningún acercamiento a la fecha con el MARN para la realización de una normativa que regule las emisiones de gases de efecto invernadero para transporte público colectivo e individual de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley.
2. En la actualidad la normativa que los rige es el Acuerdo Gubernativo 225-2012, Reglamento para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial; y éste no contempla nada con relación a emisiones de gases de efecto invernadero o partículas de gases contaminantes.
3. Se realiza una inspección al momento de otorgar la autorización de las líneas de transporte público colectivo, pero no ven estos temas técnicos ya que no cuentan ni con el personal ni los equipos técnicos necesarios para realizarlo, aunado a que su normativa tampoco se los permite; ellos únicamente revisan condiciones generales para la autorización del transporte.
4. La DGT realiza inspecciones a los vehículos de transporte público colectivo en dos ocasiones: a) al momento de la autorización de la línea de transporte y, b) al momento de cambio de propietario de la línea de transporte; no habiendo otras inspecciones durante los veinticinco años de la vigencia de la autorización de las líneas de transporte.

5. La DGT al momento de realizar sus inspecciones no revisan que éstas no emitan emisiones de partículas contaminantes o humo; ya que no tienen la facultad además de considerar que es un tema ambiental en el que no tienen competencia.
6. No han tenido ningún acercamiento con el MINFIN para que se les comunique o se les entere que exista una normativa que establezca un programa de incentivos fiscales y subsidios enfocados en el uso de energías limpias para el transporte público y privado de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley.

#### IV. RECOMENDACIONES

##### MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

1. Realizar las gestiones administrativas que sean necesarias, a efecto de agilizar la aprobación de la normativa que regule las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte público colectivo e individual de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley Marco para regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, ya que este debió haber sido aprobado en un plazo máximo de 24 meses.
2. Contemplar el establecimiento de una mesa técnica integrada por técnicos y jurídicos del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Dirección General de Transportes, Ministerio de Finanzas Públicas y sectores involucrados por los efectos de la aprobación de la normativa con el objeto de socializar el proyecto de reglamento y analizarlo de una manera integral para que sea de beneficio para el país, y se pueda contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y garantizar a los habitantes el derecho humano a un ambiente sano.
3. Realizar las gestiones necesarias de coordinación con el Ministerio de Finanzas Públicas y la Superintendencia de Administración Tributaria a efecto que los mismos inicien con la propuesta de la normativa para establecer un programa de incentivos fiscales y subsidios enfocado en el uso de energías limpias para el transporte público y privado.
4. Elaborar un reglamento que regule lo relacionado a la emisión de gases o partículas contaminantes de conformidad con lo establecido en el artículo 14

de la Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente, ya que es al Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales a quien le corresponde cumplir y hacer que se cumpla con la conservación, protección, sostenibilidad y mejoramiento del ambiente y los recursos naturales del país y el derecho humano a un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado debiendo prevenir la contaminación del ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 29bis de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala.

### **DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

1. Realizar las gestiones necesarias para asegurar se cuente con el personal necesario para las funciones de inspectoría y equipo técnico con el objeto de asegurar se realicen las inspecciones a las unidades de transporte público colectivo que les permita confirmar que las mismas se encuentran en óptimas condiciones para brindar el servicio de calidad a los usuarios.
2. Proponer a las autoridades superiores que se incluya dentro de las competencias de la Dirección General de Transporte la revisión de emisiones de gases de efecto invernadero y partículas contaminantes en el transporte público colectivo para asegurar que las unidades no contribuyan a la contaminación ambiental y efectos negativos a la salud de los usuarios o de quienes reciben estos gases contaminantes.
3. Motivar la creación de una mesa técnica interinstitucional en donde pueda estar involucrado el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Ministerio de Comunicaciones, Municipalidades a través de la Policía Municipal de Tránsito para encontrar una solución a las emisiones de partículas contaminantes o de humo con el objeto de minimizar los impactos negativos al ambiente y salud de los habitantes y con ello garantizar el goce de sus derechos humanos a un ambiente sano y a la salud.
4. Atender en el momento oportuno la convocatoria que haga el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales para la emisión de la normativa que pretenda regular las emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte público colectivo y poder desde el ámbito de sus competencias coadyuvar en el proceso de elaboración del proyecto de reglamento.
5. Atender en el momento oportuno la convocatoria que realice el Ministerio de

Finanzas Públicas para la emisión de la normativa que establezca el programa de incentivos fiscales y subsidios enfocados en el uso de energías limpias para el transporte público con el objetivo que sea un incentivo para los propietarios y deseen coadyuvar a los esfuerzos y necesidad de mejoramiento del parque vehicular existente en el país.

## V. GLOSARIO<sup>1</sup>

**Adaptación:** Es el ajuste en los sistemas naturales y humanos que se presenta como respuesta a cambios climáticos actuales o futuros y sus efectos, el cual disminuye los daños o potencia las oportunidades de intervención.

**Calentamiento Global:** Aumento en la temperatura del planeta como resultado, entre otros, del incremento de gases de efecto invernadero en la atmósfera.

**Cambio Climático:** Cambio del clima atribuido directa o indirectamente a actividades humanas que alteran la composición de la atmósfera mundial, y que viene a añadirse a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables.

**Cambio en el Uso de la Tierra:** Un cambio en el uso o gestión de las tierras por los humanos, que puede llevar a un cambio en la cubierta de dichas tierras.

**Captura de Carbono:** Fijación de dióxido de carbono de la atmósfera por procesos diversos, particularmente de la fotosíntesis. Incluye igualmente el carbono acumulado en ecosistemas forestales.

**Efecto Invernadero:** Es el fenómeno natural por el cual la tierra retiene parte de la energía solar, permitiendo mantener la temperatura de la tierra que posibilita el desarrollo natural de los seres vivos que la habitan.

**Gases de Efecto Invernadero (GEI):** Gases integrantes de la atmósfera, de origen natural o producido por acciones humanas, que absorben la energía solar reflejada

---

<sup>1</sup>Ley Marco para Regular la Reducción de la Vulnerabilidad, la Adaptación Obligatoria ante los Efectos del Cambio Climático y la Mitigación de Gases de Efecto Invernadero, Decreto 7-2013 del Congreso de la República de Guatemala, Artículo 5. Definiciones.

por la superficie de la tierra, la atmósfera y las nubes.

**Mercado de Carbono:** Comprende el conjunto de actividades relacionadas con la oferta, demanda y negociación de servicios ambientales, con el objeto de facilitar el cumplimiento de compromisos obligados o voluntarios de reducción de emisiones de carbono u otros gases de efecto invernadero.

**Mitigación:** Actividades que limitan las emisiones GEI y/o aumentan la captura de carbono en sumideros, con la intención de disminuir o prevenir los impactos climáticos futuros en la sociedad.

**Servicio Ambiental:** Beneficio que la sociedad recibe de los bienes naturales y ecosistemas.

**Variabilidad Climática:** Se refiere a variaciones en las condiciones climáticas medias y otras estadísticas del clima, en todas las escalas temporales y espaciales que se extienden más allá de un fenómeno meteorológico en particular.

**Variabilidad Interna:** Producida y como efecto de procesos naturales internos que ocurren dentro del sistema climático.

**Variabilidad Externa:** Producida y como efecto de variaciones en el forzamiento externo natural o antropógeno.

**Vulnerabilidad:** Medida en que un sistema es capaz o incapaz de afrontar los efectos negativos del cambio climático, incluso la variabilidad climática y los episodios extremos. La vulnerabilidad está en función del carácter, la magnitud y el índice de variación climática a que está expuesto un sistema, su sensibilidad y su capacidad de adaptación.

**Transporte Público:** El acto o los medios de transportar a gente en masa, no incluye transporte en vehículos privados<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> <https://es.glosbe.com>

Transporte Privado: Transporte realizado con medios privados<sup>3</sup>.

**VI. ANEXOS (Fotografías de las diligencias realizadas)**

**MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES  
DIRECCIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO**



**MINISTERIO DE COMUNICACIONES INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA**

<sup>3</sup> <https://es.glosbe.com>



**DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

