



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**CONSIDERACIONES LEGALES DE LA
REACTIVACIÓN DE LOS PEAJES EN EL
ESTADO CARABOBO**

AUTOR: Gíberlit Patacón

C.I. 25.960.424

AUTOR: Mariana Pagés

C.I. 26.339.746



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**CONSIDERACIONES LEGALES DE LA REACTIVACIÓN DE LOS
PEAJES EN EL ESTADO CARABOBO**

AUTOR: Gíberlit Patacón

C.I. 25.960.424

AUTOR: Mariana Pagés

C.I. 26.339.746

San Diego, noviembre de 2018



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

**CONSIDERACIONES LEGALES DE LA REACTIVACIÓN DE LOS
PEAJES EN EL ESTADO CARABOBO**

CONSTANCIAD E ACEPTACIÓN

Nombre, firma y cédula de identidad del tutor académico

Nombre, firma y cédula de identidad del jurado

Nombre, firma y cédula de identidad del jurado

AUTOR: Gíberlit Patacón

C.I. 25.960.424

AUTOR: Mariana Pagés

C.I. 26.339.746

San Diego, noviembre de 2018

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN INFORMATIVO	V
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA	4
Planteamiento del problema	4
Formulación del problema	6
Objetivo general	7
Objetivos específicos	7
Justificación e importancia de la investigación	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	9
Antecedentes de la investigación	9
Bases teóricas	12
Bases legales	19
CAPÍTULO III. FASES METODOLÓGICAS	25
Tipo de investigación	25
Métodos y técnicas de la investigación jurídica	26
Fase I	27
Fase II	27
Fase III	27
Fuentes del conocimiento jurídico	28
CAPÍTULO IV. RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	29
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS

**CONSIDERACIONES LEGALES DE LA REACTIVACIÓN DE LOS PEAJES EN
EL ESTADO CARABOBO**

Autoras:

Giberlit Patacón C.I. 25.960.424

Mariana Pagés C.I. 26.339.747

Tutor:

Abg. Mariangelis Veroes

RESUMEN INFORMATIVO

La presente investigación se planteó como objetivo general analizar las consideraciones legales de la reactivación de los peajes en el estado Carabobo. Para la consecución del mismo fue necesario determinar tres objetivos específicos: (1) Mencionar el marco normativo aplicable en la materia objeto de estudio; (2) Explicar la reactivación de los peajes en el estado Carabobo y (3) Precisar la competencia de la gobernación del estado Carabobo en este caso. En este sentido, la investigación presentada fue realizada mediante una investigación cualitativa, a través del análisis de contenido. Se concluye de manera general que si bien la reactivación de los peajes era una política viable y legal, no correspondía a la gobernación de ninguno de los estados tomar tal decisión, en base a los principios de legalidad y competencia que rigen a la administración pública.

Palabras Claves: Reactivación, Peajes, estado Carabobo.

INTRODUCCIÓN

Venezuela en los últimos 20 años, ha experimentado diversos cambios, sobre todo en su legislación y se han dictado diferentes decretos por vía del Ejecutivo Nacional. Uno de esos aspectos ha sido el tema de los peajes a nivel nacional, por cuanto en el año 2008, el Presidente de la República, ordenó la eliminación de 42 peajes distribuidos en todo el territorio de la República. Sin embargo, recientemente se ordenó la activación de los mismos nuevamente. Con estas circunstancias se verifica que hubo una concentración de poder hacia el Ejecutivo Nacional, que nuevamente fue desconcentrado entre las regiones, lo que hace que este tema sea novedoso e interesante.

Estos peajes habían sido eliminados por el Ejecutivo, quien consideraba a los mismos como estructuras de “abuso a la población”, ya que no existían vías alternas para que el usuario pudiera evitar pagar. Este acto entonces de eliminación, fue llevado a cabo mediante decreto el 16 de enero de 2008, firmado por los Ministerios de la Defensa e Infraestructura, con la orden de que los militares los destruyeran en caso de desastros. Posteriormente, en el año 2015, se anuncia la activación de 71 peajes para garantizar el mantenimiento de las arterias viales y la creación de servicios de atención.

Sin embargo, a pesar del anuncio por parte del Ejecutivo Nacional, la reactivación no se llevó a cabo, si no que por el contrario fue hasta el 2018 cuando, mediante la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela

Nº 41.388, publicada el 2 de mayo de 2018, que contiene la Resolución Nº 032 de fecha 27 de abril de 2018, a través de la cual se ordena la activación de las estaciones recaudadoras de peajes de todas las redes viales a nivel nacional.

A tales efectos, este trabajo pretende analizar las consideraciones legales de la reactivación de los peajes en el estado Carabobo, y para ello se debe mencionar el marco normativo aplicable en la materia objeto de estudio, explicar la problemática de la reactivación del peaje en el estado Carabobo y precisar la competencia de la gobernación del estado para ordenar dicha reactivación.

En este sentido, el presente informe de pasantías está dividido en cuatro capítulos, discriminados de la siguiente manera:

- Capítulo I, contentivo de la problemática, los objetivos y la justificación de la investigación.
- Capítulo II, que comprende el marco teórico, en el cual se exponen los antecedentes de la investigación, las teorías que sustentan el trabajo y las bases legales del mismo.
- Capítulo III, que incluye el marco metodológico, es decir, donde se describe la forma en que se realiza el trabajo, el tipo y nivel de la investigación, los métodos para la recolección de información y las fases de la misma.

- Capítulo IV, por último contentivo de los resultados, las conclusiones y las recomendaciones a que llega el investigador una vez ha finalizado la búsqueda y análisis de la información.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del problema

Los peajes como procedimientos que se aplican para restringir la circulación de vehículos son antiguos y siempre han estado vinculados a las políticas económicas que aplican los gobiernos de los países. Estos peajes generan cuantiosos ingresos para la administración.

Desde otro punto de vista, las carreteras constituyen una de las principales vías de transporte tanto para personas, como para mercancía. En consecuencia, los peajes instalados en dichas carreteras juegan un papel importante en materia de movilidad y generación de ingresos, como una de sus principales ventajas, aunque no la única.

El objetivo central de estos peajes es generar recursos económicos para financiar la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial. Poder con ello sufragar los gastos necesarios para contar con autopistas adecuadas, iluminación, seguridad, desmalezamiento, entre otros.

Otra importante ventaja que representan los peajes, ha sido mencionada por Gómez (2016) al referirse a la seguridad que pueden aportar y toma como ejemplo el caso de las carreteras de peajes existentes en la Unión Europea (UE):

Está demostrado que las autopistas son más seguras que el resto (de carreteras de la red convencional. En la Unión Europea entre 2004 y 2013 disminuyó un 8% el número de personas fallecidas en las autopistas, en comparación con el 6,5% de otras carreteras. En el caso de España, según un estudio de 2015 realizado por PWC - Evaluación y futuro de las concesiones de peaje- la reducción del número de fallecidos en la red de autopistas de peaje había sido del 82,4%, en comparación con el 64,1% en el sistema de autovías de libre circulación, y con una tasa de peligrosidad total de aproximadamente la mitad que en las autovías gratuitas.

Anterior al 2008, año en el cual el Presidente de la República decretó la eliminación de 42 peajes en todo el país, las principales carreteras en Venezuela contaban con este procedimiento por el cual se exigía un pago al vehículo para poder continuar la circulación en la vía. Con estas decisiones, se evidencia uno de los ejemplos que demuestran que en Venezuela ha habido un desarrollo de centralización del Poder Público, específicamente en el orden Nacional, restando competencias a los Estados y Municipios.

Sin embargo, en Venezuela, fue decretada la suspensión de este procedimiento, por parte del Ejecutivo Nacional, como ya se mencionó en el año 2008; pero, la administración regional del estado Carabobo durante la presentación de Proyecto de Ley de Presupuesto 2018 ante el Consejo

Legislativo del Estado Carabobo (CLEC) anunció la reactivación de cobro en todos los peajes de la entidad, con la finalidad de que el Instituto Autónomo para la Administración, Mantenimiento y Conservación de la Vialidad (Invia) invierta los recursos recaudados en la infraestructura vial. También se verificó, que en el estado Lara también fueron reactivados los peajes.

Igualmente, el Ministerio del Poder Popular para el Transporte aprobó, mediante resolución N°032 de fecha 27 de abril del año en curso, la activación de las estaciones recaudadoras de peajes en todo el territorio nacional. Con esta medida se reactivaron los cobros de peaje en el país y se exhortó a las administraciones regionales a dar cumplimiento.

Ahora bien, tomando en cuenta que los peajes habían sido suspendidos por una orden del Ejecutivo Nacional, es necesario revisar las consideraciones legales que se desprenden de la reactivación por parte de una autoridad regional, aun cuando posteriormente (cuatro meses) el Ministerio competente se pronunció en cuanto a la reactivación de los mismos.

Formulación del problema

En consecuencia a lo anteriormente planteado, se abre la siguiente interrogante: ¿Es competente y autónomo el gobernador del estado Carabobo para decretar la reactivación de los peajes en la entidad?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar las consideraciones legales de la reactivación de los peajes en el estado Carabobo.

Objetivos específicos

1. Mencionar el marco normativo aplicable en la materia objeto de estudio.
2. Explicar la reactivación de los peajes en el estado Carabobo.
3. Precisar la competencia de la gobernación del estado Carabobo en este caso.

Justificación de la investigación

El tema de las competencias y atribuciones que tienen los diferentes niveles territoriales y funcionarios de la Administración Pública en Venezuela es un tema que resulta interesante, por cuanto abarca principios del Derecho Administrativo, como el principio de la legalidad en base al cual los órganos

y antes de dicha administración y por ende los servidores públicos deben actuar apegados al marco normativo establecido en el país. E igualmente reviste importancia el propio principio de la competencia establecido en la carta magna en fundamento del cual toda atribución viene dada por una ley y en consecuencia el funcionario no puede actuar bajo su libre albedrío.

Para los estudiantes de derecho, futuros abogados y graduados, así como para cualquier ciudadano es importante conocer cuál es la esfera de actuación de los gobernantes, para determinar si efectivamente se encuentran facultados para realizar una determinada acción o para tomar una orden específica, conociendo así si éste actúa conforme a sus competencias e investido de sus atribuciones o si por el contrario se ha alejado de los principios que rigen a la administración pública y al derecho.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la investigación

Los antecedentes de la investigación, constituyen según Palella y Martins (2010) aquellos trabajos realizados por otros estudiosos sobre el mismo problema. Estos antecedentes pueden ser tanto nacionales como internacionales. El título de los trabajos referidos debe estar relacionado con las variables de la investigación propuesta.

En este sentido, la problemática que se plantea en este trabajo de investigación es completamente inédita. Muchas de las medidas que el Estado venezolano ha implementado en los últimos tiempos resultan únicas y no cuentan con precedentes en otras partes del mundo o en anteriores gestiones gubernamentales del país.

Es por ello, que resulta de imposible cumplimiento, poder enumerar antecedentes, por cuanto no existen trabajos que hayan abordado la problemática de eliminación de peajes y luego su posterior reactivación en primer lugar por una autoridad cuya competencia se cuestiona y posteriormente por el Ministerio del Poder Popular para el Transporte. Sin

embargo, se pueden mencionar algunos que guardan relación indirecta con el presente trabajo de investigación:

En primer lugar, fue revisado el trabajo de Castillo (2015) denominado **Proyecto de peajes para autopistas urbanas y rutas de transporte público**, presentado para optar al título de Licenciado en Urbanismo de la Universidad Simón Bolívar (Perú). Esta investigación se basó en la presentación de un proyecto de Planificación del Transporte Urbano en el cual se trazó el diseño y desarrollo de un Plan Estratégico de Implantación para el proyecto. La razón por la cual se efectuó este desarrollo se debe a la problemática presente en cuanto a la movilidad y el transporte urbano de las ciudades en países en vías de desarrollo.

La relación de este trabajo con el presentado en esta investigación se debe a que dentro de ese proyecto se menciona la importancia que tienen los peajes en las carreteras para facilitar la movilidad y efectuar seguimiento adecuado al estado de las carreteras, así como a la seguridad y otros elementos que deben estar presentes en las autopistas urbanas.

En segundo lugar, fue revisado el artículo publicado por Caiza (2017) titulado **Democracia constitucional y concentración del poder**, en el cual se aborda el tema de la concentración del poder, democracia constitucional y la Constitución. Por ello señala el autor que:

La Constitución de Montecristi organiza el poder en cinco funciones con estructura y competencias definidas: Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Transparencia y control social y Electoral. Sin embargo existe preocupación ante un notable proceso de concentración del poder, es decir, los poderes del Estado están coordinados por uno solo: el Ejecutivo.

En consecuencia, este trabajo analizó cómo esa tendencia, prescrita en el texto constitucional, afecta a la democracia constitucional y cuáles son sus efectos e implicaciones. En este orden de ideas, el trabajo guarda relación con el presente porque explica el sentido, significado y alcance de la concentración de poder y cómo ello puede afectar no sólo a la propia administración pública, sino a los mismos administrados o ciudadanos.

Finalmente, se revisó la investigación de Anzola (2014) que denominó **Análisis de la Vulnerabilidad del Estado de Derecho en Venezuela**, tomando en consideración la organización actual del Poder Público, en la cual se analizó el cambio constitucional que experimentó Venezuela, desde el proceso constituyente que se llevó a cabo en los años 98-99. La autora parte de dicha fecha, porque fue desde ese nuevo texto constitucional cuando se consagró un cambio en la división de poderes en Venezuela.

En este orden, el objetivo general del trabajo fue analizar la vulnerabilidad del Estado de Derecho en Venezuela, en concordancia con la organización actual del Poder Público Nacional. Una vez analizado, se puede evidenciar la relevancia de este trabajo con el presentado por cuanto en el mismo se

identifica la evolución del Poder Público en Venezuela, enmarcadas en las Constituciones de 1961 y 1999; además de efectuó una comparación en la organización del Poder Público en ambas cartas magnas, y se establecieron las consideraciones en cuanto a la vulnerabilidad del Estado de Derecho en Venezuela.

Bases teóricas

Concentración de poder

Para el autor Gargarella (2012), al hablar de concentración de poder, se debe primero mencionar el poder político que tienen los sectores de la sociedad, el cual debe ser equilibrado entre las mayorías y las minorías y para ello se establece:

Un sistema de frenos y contrapesos, orientado a establecer diferentes áreas de poder, parcialmente separadas entre sí y capaces de controlarse entre ellas, este control era posible gracias a instrumentos (veto presidencial, control constitucional de las leyes, juicio político y fiscalización legislativa) que restringen los posibles excesos de los otros poderes estatales.

Ahora bien, la centralización debe entenderse por la organización jerárquica que se hace en la sociedad en base a la concentración del poder (económico,

político, cultural, informativo, entre otros). Mientras más centralizado se encuentra un sistema, las decisiones tomadas y acciones efectuadas en los centros de poder, afectan directamente a la administración y a sus ciudadanos, por el acceso desigual y la diferencia en el control de los recursos del poder, lo que se conoce como concentración del poder.

En palabras más sencillas, Fuentes (2014) argumenta que “el sentido valorativo del principio de separación de poderes es evitar la concentración de poder en el jefe del gobierno, a fin de lograr el respeto a los derechos fundamentales de los ciudadanos, representados en el Congreso”.

Este principio implica la dependencia de los poderes (Ejecutivo, Legislativo, Judicial, Ciudadano y Electoral), lo cual no significa que no puede haber una cooperación entre sí, pero que no significa subordinación. De manera que, cuando no hay una clara dependencia de estos poderes, se habla de concentración del ejercicio del poder público. A juicio de Fuentes (2014) esto va “en detrimento, por supuesto, de los derechos fundamentales de los ciudadanos, ya que estos quedan expuestos a los abusos y arbitrariedades de un poder político omnímodo, dictatorial y opresor”. Además agrega que:

Los regímenes con vocación autoritaria y despótica tienen una particular predisposición hacia la concentración del poder público, es decir hacia suprimir o relativizar el principio de separación de poderes, por medio de la subordinación al gobernante de los otros organismos del Estado (Constitucional, Judicial, Legislativo y Electoral).

Noción de los peajes

El peaje es una contraprestación de dinero, que es recaudado por las administraciones públicas o por concesionarias privadas. Esta contraprestación es pagada por los usuarios de las autopistas en pago por la utilización de las mismas. La cuantía de la tarifa vendrá dada por los órganos competentes en la materia, quienes fijarán el precio de la misma.

En Venezuela, no se maneja la figura de las concesionarias privadas, pues corresponde exclusivamente al Estado, en su Poder Nacional y estatal el tema de las carreteras, el transporte y la vialidad. En este sentido, se pueden catalogar a los peajes igualmente como procedimientos que tienen la finalidad de restringir o limitar la circulación de los vehículos.

Forman parte de las medidas económicas que se implementan para la recaudación de ingresos que deben ser utilizados para los destinos que determinen las leyes aplicables en la materia. Los peajes alrededor del mundo son generadores de grandes recursos económicos, que por regla general financian la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de un país, así como para poder garantizar seguridad y auxilio en las carreteras.

El artículo 166 de la Ley de Transporte Terrestre establece los siguientes en cuanto a los destinos de la recaudación de dinero en los peajes:

Los ingresos provenientes de la recaudación por concepto de peajes, deberán ser reinvertidos prioritariamente en la atención de las condiciones básicas de transitabilidad, tales como: seguridad, rehabilitación, mantenimiento preventivo y correctivo, demarcación, inspección y señalización de las vías que causen el pago, de las vías alternas y rurales de la entidad, así como, los gastos de administración de la estación recaudadora.

Reactivación del peaje en el estado Carabobo.

Como se mencionó en el planteamiento del problema, para el año 2008, 42 peajes fueron eliminados mediante Decreto Presidencial y no hubo cobro de contraprestación por el uso de esas carreteras. Para noviembre de 2017, el gobernador del estado Carabobo durante la presentación del Proyecto de Ley de Presupuesto 2018, ante el Consejo Legislativo del Estado Carabobo (CLEC) anunció la reactivación del cobro de los peajes en el estado. En consecuencia, el 3 de febrero de 2018 se inició el cobro del peaje en las distintas autopistas de Carabobo.

Sin embargo, el 27 de abril de 2018, el Ministerio del Poder Popular para el Transporte aprobó, mediante resolución N° 032, la activación de las estaciones recaudadoras de peajes en todo el territorio nacional. Con esta medida se reactivaron los cobros de peaje en el país y se exhortó a las administraciones regionales a dar cumplimiento, a pesar de que ya en el

estado Carabobo se había iniciado el cobro de las tarifas correspondientes a peajes.

Competencia de la gobernación del estado Carabobo en materia de Peajes

La competencia es la facultad que tiene atribuido un ente u órgano para realizar determinada acción en el marco de la administración pública. A competencia es expresa, es decir, la misma viene atribuida por ley y no se presume. En este sentido, se hace necesario revisar el marco normativo para poder determinar la competencia para ordenar la reactivación de los peajes.

El artículo 156 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, establece la competencia del Poder Público Nacional. Una de esas atribuciones es “el régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, aeropuertos y su infraestructura” (numeral 26). Es decir que el Poder Público Nacional es competente del régimen de las carreteras a nivel nacional (autopistas nacionales).

Igualmente el artículo 164 eiusdem enumera cuáles son las competencias atribuidas por la Constitución a las regiones, siendo una de ellas la establecida en el numeral 10: “La conservación, administración y

aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional”.

Como se puede evidenciar del contenido de ambas disposiciones, el Poder Público Nacional tiene atribuida la competencia del establecimiento del régimen que regulará el aspecto terrestre a nivel nacional; mientras que los estados son competentes para conservar, administrar y aprovechar esas carreteras y autopistas nacionales, es decir, que están facultados para mantener, gestionar y tener beneficios del régimen ya establecido por el Poder Público Nacional.

Por su parte, la Ley Orgánica de la Administración Pública (LOAP) define lo que debe entenderse por competencia, señalando que la misma esta atribuida a órganos y entes de la Administración Pública y es de obligatorio cumplimiento. Además es ejercida bajo condiciones, límites y procedimientos establecidos.

Se caracteriza por ser irrenunciable, indelegable, improrrogable y no susceptible de ser relajada por convención alguna, salvo los casos expresamente previstos en las leyes y demás actos normativos.

Igualmente finaliza refiriendo que aquellas actividades realizadas por un “órgano o ente manifiestamente incompetente, o usurpada por quien carece

de autoridad pública, es nula y sus efectos se tendrán por inexistentes. Quienes dicten dichos actos, serán responsables conforme a la ley, sin que les sirva de excusa órdenes superiores”.

La Ley de Transporte Terrestre que regula el transporte terrestre, la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura; establece en su artículo 5 que es de la competencia del Poder Público Nacional, “el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley”.

Ratifica en ese sentido, lo establecido por la Constitución Nacional, acerca de la competencia del Poder Público Estatal, cuando señala que las regiones tienen atribuciones para conservar, administrar, aprovechar y el controlar la circulación de las vías terrestres estatales (artículo 6).

Todo lo anterior quedó evidenciado del contenido de la Resolución N° 032 del 27 de abril de 2018 que ordena la reactivación de los peajes, y dicha orden es dictada por el Ministro en materia de Transporte Terrestre, siguiendo órdenes expresas del Ejecutivo Nacional, es decir del Poder Público Nacional.

Bases legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Publicado en Gaceta Oficial N° 5.908 del 19 de febrero de 2009.

Artículo 156. Es de la competencia del Poder Público Nacional:

...Omissis.

26. El régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, aeropuertos y su infraestructura.

Artículo 164. Es de la competencia exclusiva de los Estados:

10. La conservación, administración y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública. Gaceta Oficial Extraordinaria: 6.147 de fecha 17 de noviembre de 2014.

Artículo 26. Toda competencia atribuida a los órganos y entes de la Administración Pública será de obligatorio cumplimiento y ejercida bajo las condiciones, límites y procedimientos establecidos; será irrenunciable, indelegable, improrrogable y no podrá ser relajada por convención alguna, salvo los casos expresamente previstos en las leyes y demás actos normativos. Toda actividad realizada por un órgano o ente manifiestamente incompetente, o usurpada por quien carece de autoridad pública, es nula y sus efectos se tendrán por inexistentes. Quienes dicten dichos actos, serán responsables conforme a la ley, sin que les sirva de excusa órdenes superiores.

Artículo 78. Son competencias comunes de las ministras o ministros con despacho:

...Omissis.

4. Cumplir y hacer cumplir las órdenes que les comunique la Presidenta o Presidente de la República, la Vicepresidenta Ejecutiva o Vicepresidente Ejecutivo, la vicepresidenta o vicepresidente sectorial correspondiente, así como los lineamientos estratégicos y políticas dictadas conforme a la planificación centralizada.

13. Ejercer la rectoría de las políticas públicas que deben desarrollar los entes descentralizados funcionalmente adscritos a sus despachos, así como las funciones de coordinación y control que le correspondan conforme al presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica, y a los demás instrumentos jurídicos respectivos.

Ley de Transporte Terrestre. Gaceta Oficial N^a 38.985 del 1 de agosto de 2008.

Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto la regulación del transporte terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y de bienes por todo el territorio nacional, la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas de uso público, así como lo relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura, todo lo cual conforma el Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Quedan exceptuados de la presente Ley los transportes sobre rieles que se rigen por sus leyes especiales.

Artículo 5. Es de la competencia del Poder Público Nacional, en materia de transporte terrestre, lo relacionado con licencias de conducir, el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, tipología de unidades de transporte, condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas, el transporte terrestre público de pasajeros y

pasajeras en rutas suburbanas e interurbanas, sin menoscabo de las competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los municipios o gobiernos metropolitanos, el transporte de carga, la circulación en el ámbito nacional, el régimen sancionatorio, el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios, los servicios conexos de carácter nacional, los procedimientos por accidentes de tránsito, las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la actuación en el otorgamiento de concesiones, el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley.

Artículo 6. Es de la competencia del Poder Público Estatal, en materia de transporte terrestre, la conservación, administración y aprovechamiento de las carreteras y autopistas nacionales, en coordinación con el Poder Público Nacional, el servicio de transporte terrestre público y terminales de pasajeros y pasajeras interurbanos de carácter estatal, la ejecución, conservación, administración, aprovechamiento y el control de la circulación de las vías terrestres estatales y el destino de las multas impuestas, de conformidad con lo previsto en esta Ley.

Artículo 157. Corresponde al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre el control, inspección y supervisión, la elaboración de las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento, aprovechamiento de todo el sistema de vialidad nacional y en especial la fijación de los criterios para la determinación de las tarifas de peaje nacional.

Cuando se trate de excedentes viales afectados, expropiados o adscritos por causa de utilidad pública, será competencia del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre la gestión administrativa sobre el uso de estos bienes inmuebles, aprobar los estudios de factibilidad de construcción de obras en las franjas de derecho de vía y, otras que determine la ley.

Artículo 158. Es de la competencia del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre en coordinación con los estados, la conservación, administración y aprovechamiento de la vialidad nacional, incluyéndose las obras de artes que las integran. A tales efectos, los estados deberán dar cumplimiento al cuerpo de normas y procedimientos técnicos y administrativos, establecidos por el ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre y además, hacer del conocimiento de los planes de conservación

y actividades de mantenimiento, de operatividad, así como los planes de contingencia anualmente.

Artículo 160. Corresponde al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, en coordinación con los estados, en las vías terrestres nacionales: 1. La ubicación, instalación, ordenamiento y calidad de los servicios de las estaciones de peajes nacionales. 2. La factibilidad técnica, económica y financiera de las concesiones viales. 3. Elaboración de los contratos de concesión de obras viales. 4. Resguardar los derechos de vía tanto nacionales como estatales. 5. Elaboración de manuales de conservación vial. 6. Otras que determine la ley.

Artículo 165. Las materias objeto de competencias concurrentes serán reguladas mediante leyes de bases dictadas por el Poder Nacional, y leyes de desarrollo aprobadas por los Estados. Esta legislación estará orientada por los principios de la interdependencia, coordinación, cooperación, corresponsabilidad y subsidiariedad.

Los Estados descentralizarán y transferirán a los Municipios los servicios y competencias que gestionen y que éstos estén en capacidad de prestar, así como la administración de los respectivos recursos, dentro de las áreas de competencias concurrentes entre ambos niveles del Poder Público. Los mecanismos de transferencia estarán regulados por el ordenamiento jurídico estatal.

Artículo 166. Los ingresos provenientes de la recaudación por concepto de peajes, deberán ser reinvertidos prioritariamente en la atención de las condiciones básicas de transitabilidad, tales como: seguridad, rehabilitación, mantenimiento preventivo y correctivo, demarcación, inspección y señalización de las vías que causen el pago, de las vías alternas y rurales de la entidad, así como, los gastos de administración de la estación recaudadora.

Resolución N° 032 del 27 de abril de 2018. Publicada en Gaceta Oficial N°

441.141

En conformidad con lo establecido en los artículos 156 numeral 26 y 164 numeral 10 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, y las atribuciones conferidas en los artículos 65, 78 numerales 4, 12, 13, 19 y 27 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la

Administración Pública; artículo 5 numeral 2 de la Ley del Estatuto de la Función Pública; en concordancia con lo previsto en los artículos 157 y siguiente de la Ley de Transporte Terrestre, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 14° 2.650 de fecha 4 de enero de 2017, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.067 de la misma fecha, en su artículo 1 numeral 1; este Despacho Ministerial,

POR CUANTO

Corresponde al Ministerio del Poder Popular para el Transporte, como órgano rector por la materia, el control, Inspección y supervisión, asimismo la elaboración de las normas técnicas y administrativas para el aprovechamiento de todo el sistema de vialidad nacional y en especial la fijación de los criterios para la determinación de las tarifas de peaje nacional.

POR CUANTO

Es de la competencia del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, lo relativo al sistema integrado y multimodal de transporte; la Infraestructura, equipamiento, funcionabilidad del sistema de movimiento, Instalaciones y servicios afines del transporte nacional terrestre, acuático y aéreo; el transporte de pasajeros en general; así como las condiciones generales de servicio, normativas y la aprobación de las tarifas y fletes sobre las actividades y servicios de transporte.

POR CUANTO

El Ejecutivo Nacional a través del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, como órgano rector en materia de vialidad específicamente el destinado al transporte de personas y bienes, el cual se encuentra regido por principios y valores éticos, garantizando las actividades del gobierno nacional en materia de transporte terrestre; asegurando a las personas un servicio de calidad en condiciones Idóneas, humanistas que persigue el progreso del país,

RESUELVE

Artículo 1. Se ordena la activación de las estaciones recaudadoras de peajes de todas las redes viales a nivel nacional, a partir de la presente fecha. En consecuencia, los Gobernadores y Gobernadoras quedan autorizados a realizar las gestiones necesarias para la reactivación y puesta en marcha de las estaciones recaudadoras ubicadas bajo su jurisdicción, en óptimas condiciones.

Artículo 2. Se insta a los órganos y entes, tanto públicos como privados a dar cumplimiento estricto al artículo anterior, asimismo se exhorta a las Gobernadores y Gobernadoras que con ocasión de la activación autorizada sólo queda permitido el cobro de la tarifa de entrada a cada entidad federal, quedando exonerado el pago de tarifa de salida de las respectivas entidades.

Artículo 3. Lo no previsto en este Acto será resuelto por el Ejecutivo Nacional por Órgano del Ministerio del Poder Popular para el Transporte. **Artículo 4.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Tipo de investigación.

En el marco metodológico de una investigación se debe considerar o señalar el tipo de investigación que se pretende realizar, es decir, las unidades de observación, las técnicas, los instrumentos para recoger la información o los datos, las técnicas de análisis e interpretación de tales datos, si es el caso, entre otros.

De acuerdo al problema planteado, es necesario citar a Márquez (1997) quien señala que para los juristas que optan por el camino epistemológico, el derecho es por esencia una de las ciencias del espíritu, pues no puede existir sino en función del hombre, tanto en su génesis como en su apariencia. Una tesis de grado en derecho que parte de este tipo de investigación, visualizará su problema jurídico solo a la luz de las fuentes formales, y por consecuencia, su horizonte se limitará a las normas legales vigentes en los que está inscrito el problema.

En consecuencia, el tipo de investigación que se utilizó para la consecución de los objetivos planteados y que a su vez conforman las fases de la investigación, es de corte cualitativo y por tanto es documental, con diseño bibliográfico, pues fueron consultados a doctrinarios y así mismo se analizó el marco legal vigente para la materia objeto de estudio.

Métodos y Técnicas de la investigación jurídica.

Como técnica de investigación, fue utilizada la herramienta del análisis de contenido. Para Pérez (1984):

El análisis de contenido es útil especialmente para establecer comparaciones y estudiar en profundidad diversos materiales ya que gracias a la aplicación de esta técnica se pueden hacer apreciaciones sistemáticas, encontrar coincidencias y discrepancias y en general obtener un tipo de información bastante profunda en temas que de por sí son difíciles de estudiar.

Fases metodológicas de la investigación.

Toda investigación estará dividida en fases o momentos que no son otros que los objetivos específicos que se han planteado en base a un objetivo general, que da respuesta a la interrogante de la investigación. En ese sentido, se tienen las siguientes fases de esta investigación:

Fase I. Mencionar el marco normativo aplicable en la materia objeto de estudio. Esta fase consistió en revisar el marco normativo que podría ser aplicable para poder mencionar su aplicabilidad al caso en estudio. Este marco normativo estuvo compuesto principalmente por:

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.
- Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública.
- Ley de Transporte Terrestre.
- Resolución N° 032 del 27 de abril de 2018.

Fase II. Explicar la reactivación de los peajes en el estado Carabobo. La segunda fase consistía en hacer un recuento de la situación problemática suscitada con la reactivación de los peajes en el estado Carabobo, tomando en cuenta los acontecimientos suscitados. Para ello se revisaron diferentes portales noticiosos con el fin de obtener los hechos y poder plantear la problemática desde el punto de vista jurídico.

Fase III. Precisar la competencia de la gobernación del estado Carabobo en este caso. Finalmente, correspondía precisar si efectivamente el gobernador del estado Carabobo era el funcionario competente para dictar la orden de reactivación de los peajes en el territorio nacional. Para ello fue necesario revisar el marco jurídico que resultó ser aplicable al presente caso, con lo cual

se logró determinar que no era el funcionario competente para tomar tal decisión.

Fuentes de conocimiento jurídico.-

- a. Doctrina.
- b. Legislación.
- c. La realidad socio-jurídica.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Resultados y conclusiones del estudio

Mencionar el marco normativo aplicable en la materia objeto de estudio.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela es la norma suprema y a ella debe supeditarse el resto del ordenamiento jurídico (principio de legalidad), es por ello que cuando se hace referencia a la mención del marco normativo indiscutiblemente debe iniciarse por las disposiciones contenidas en dicho documento. En ella se establecieron las competencias, tanto para el Poder Público Nacional, como para el Poder Público Estatal.

Del desarrollo de dicha Constitución, surgió la vigencia de la Ley Orgánica de la Administración Pública que establece toda la organización de los órganos y entes que conforman a la administración pública y que representan al Estado. En ella se define lo que debe entenderse por competencia, término resaltante para esta investigación.

Igualmente, por tratarse de un tema en materia terrestre, otra legislación que forma parte del marco normativo es la Ley de Transporte Terrestre y finalmente para este caso en particular es aplicable la Resolución N° 032 del 27 de abril de este año emanada del Ministerio del Poder Popular en materia terrestre, por el cual se ordena la reactivación de los peajes a nivel nacional.

Explicar la reactivación de los peajes en el estado Carabobo.

Como ya se explicó en el marco teórico de esta investigación, la problemática viene dada por cuanto el gobernador del estado Carabobo, desde que inició su campaña electoral afirmó que se reactivarían los peajes en el estado. Esta promesa electoral la materializó en febrero de 2018, habiendo anunciado formalmente su intención en noviembre de 2017. La problemática se dio por la determinación de quién era verdaderamente competente para dictar la decisión.

Precisar la competencia de la gobernación del estado Carabobo en este caso.

De la normativa analizada se desprende que el mandatario regional no era competente para ordenar la reactivación de los peajes, sino para su conservación, mantenimiento y aprovechamiento. Sin embargo, cuatro meses después por Resolución del Ministerio competente se ordenó tal reactivación

y se exhortó a las regiones a dar cumplimiento con lo establecido en el instrumento.

Recomendaciones

Se recomienda profundizar en el tema de la competencia de los órganos y entes de la Administración Pública, pues ello es fundamental tanto para los estudiantes de derecho, como para los abogados en ejercicio. De este conocimiento se puede desprender la violación de derechos humanos a los administrados o la comisión de delitos comunes o abuso de poder o de autoridad, lo cual puede servir en la defensa de un juicio.

Igualmente se recomienda a los docentes de la Universidad José Antonio Páez, en el área de Derecho Constitucional, Derechos Humanos, principios de Derecho Público y Derecho Administrativo, que organicen jornadas de conocimiento mediante foros y charlas, en las cuales se profundice sobre el tema de la concentración de poderes, centralización e implicaciones para la ciudadanía.

En las aulas de clases se puede fomentar el estudio de casos en los cuales haya habido concentración de poder o que se le hayan anulado competencias a las regiones y localidades, para de esta forma visualizar mediante ejemplos la situación y poder determinar las violaciones a la Constitución y las leyes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Anzola (2014). Análisis de la Vulnerabilidad del Estado de Derecho en Venezuela. Recuperado de:

<http://www.ucla.edu.ve/dac/Investigacion/VJornadas/Ponencias/07/0701.PDF>

Caiza, C. (2017). Democracia constitucional y concentración del poder. Recuperado de:

<Http://www.repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5607/1/12-TC-Caiza.pdf>

Castillo, J. (2015). Proyecto de peajes para autopistas urbanas y rutas de transporte público (trabajo de grado). Universidad Simón Bolívar (Perú).

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Publicado en Gaceta Oficial N° 5.908 del 19 de febrero de 2009.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública. Gaceta Oficial Extraordinaria: 6.147 de fecha 17 de noviembre de 2014.

Fuentes, M. (2014). Concentración de poder. Recuperado de: <http://www.destaraclaw.com/espacio-jurdico/2014/12/5/concentracin-de-poder>

Gargarella, R. (2012). La justicia frente al gobierno: Sobre el carácter contramayoritario del poder judicial. Quito: CCEPT / CEDDC.

Gómez, B. (2016). Por qué deberíamos apostar por las carreteras de peaje. Recuperado de: https://www.eldiario.es/edcreativo/blogs/por-la-via-mas-segura/Ventajas-autopistas-peaje_6_579252085.html

Ley de Transporte Terrestre. Gaceta Oficial N^a 38.985 del 1 de agosto de 2008.

Parella, S. y Martins, F. (2010). Metodología de la Investigación cuantitativa. Caracas: FEDUPEL.

Resolución N^o 032 del 27 de abril de 2018. Publicada en Gaceta Oficial N^o 441.141.