



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1368

MARA QUINTA DE PRIMERA INSTANCIA DE LA CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA: San Salvador, a las diez horas con treinta y cuatro minutos del día veintinueve de junio del año dos mil seis.

El presente Juicio de Cuentas ha sido diligenciado con base al Informe de Examen Especial, realizado a la Gestión Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Viceministerio de Transporte (VMT), Ministerio de Economía (MINEC), y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), para Controlar la "Contaminación del Aire por Emisión de Gases Vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador", correspondiente al período comprendido del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, practicado por la Dirección de Auditoría Sector Social y Medio Ambiente de la Corte de Cuentas de la República, contra los señores: **MIGUEL EDUARDO ARAUJO PADILLA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**), Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil; Licenciado **JULIO EXIPIÓN VALDIVIESO RIVAS** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**), Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**), Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**), Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil; Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ministro de Economía hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Director Ejecutivo de CONACYT; Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ** (mencionada en presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**),



Directora de Hidrocarburos y Minas; en concepto de Responsabilidad Administrativa.

Han intervenido en esta Instancia el Licenciado **MOISES ÁNGEL GUZMÁN CORNEJO**, en su calidad de Agente Auxiliar del Fiscal General de la República; y los señores: Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**), **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Licenciado **JULIO EXIPIÓN VALDIVIESO RIVAS** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**), Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**), Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**), **MIGUEL EDUARDO ARAUJO PADILLA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**), en sus caracteres personales; y al Licenciado **JOSÉ ROBERTO BARRIERE AYALA**, en su carácter de Apoderado General Judicial de la señora **ANA MARÍA MAJANO**.

**LEÍDOS LOS AUTOS, Y
CONSIDERANDO QUE:**

I.- Por auto de fs. 93, emitido a las catorce horas cinco minutos del día veintisiete de julio del año dos mil cuatro, la Cámara Quinta de Primera Instancia, dio admisión al Informe en referencia, en el que existen Hallazgos que implican Actos Jurídicos que pueden dar lugar al establecimiento de Responsabilidades de carácter Administrativo o Patrimonial, por tal causa ordenó proceder a iniciar el Juicio de Cuentas, para que previo análisis se determinaran los Reparos atribuibles a los funcionarios actuantes, como a terceros y fiadores. A fs. 94 corre agregada la esquila de notificación personal, realizada de conformidad con el artículo 210 del Código de Procedimientos Civiles, en relación con el artículo 87 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, correspondiente al **Fiscal General de la República**.



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1365

II.- Por auto de fs. 95, emitido a las diez horas cinco minutos del día treinta de septiembre del año dos mil cuatro, la Cámara Quinta de Primera Instancia, previo análisis del Informe en referencia y a la determinación de los reparos atribuibles de conformidad con el Art. 67 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, Resolvió; girar oficio a la Dirección de Auditoría Sector Social y Medio Ambiente de esta Corte de Cuentas, con el propósito que ampliara, a efecto que especificara con precisión: a) Las fechas en que ocurrieron cada una de las deficiencias señaladas en el literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales: **No. 1** titulada como "Falta de Establecimiento de una Política Nacional Relacionada con el Manejo de la Calidad del Aire"; la **No. 3** titulada como "No se Realizan Acciones Encaminadas a Contrarrestar la Contaminación del Aire por Fuentes Móviles"; la **No. 4** titulada como "No se Efectúa Seguimiento y Supervisión al Cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental"; la **No. 5** titulada como "Carencia de un Sistema de Monitoreo de la Calidad del Aire"; y la **No. 6** titulada como "No se Cuenta con un Plan de Capacitación para Técnicos Ambientales". Referente al literal b) Viceministerio de Transporte, los Hallazgos siguientes: el **No. 1** titulado como "El VMT No Cuenta Con Una Unidad Medioambiental Dentro de su Estructura Organizativa"; el **No. 2** titulado como "No se ha Contratado una Empresa que realice las Actividades de Supervisión y Contralora de los Centros de Control"; el **No. 3** titulado como "No se ha Autorizado el Funcionamiento de Una Empresa Encargada del Diseño e Impresión de Certificados"; el **No. 4** titulado como "No se ha Autorizado el Funcionamiento de una Empresa para Efectuar la Calibración de Equipos para Medición de Gases"; el **No. 6** titulado como "El VMT No Cuenta con Expedientes Administrativos de los Centros de Control de Emisiones de Gases Vehiculares"; el **No. 7** titulado como "Los Certificados Emitidos por los Centros de Control No Cuentan con Todos los Datos Exigidos en el Reglamento General de Tránsito"; el **No. 8** titulado como "No se Exige El Certificado de Control de Emisiones como Requisito para Matricular y Circulación de los Vehículos"; el **No. 10** titulado como "Talleres de Revisión Mecánica No Cumplen con los Requisitos que Exige El Reglamento General de Tránsito para Operar"; y el **No. 11** titulado como "Centros de Control de Emisiones de Gases Autorizados por el VMT No Cumplen con Algunos Requisitos que Exige El Reglamento General de Tránsito". Referente al literal c) Ministerio de Economía, los Hallazgos siguientes: el **No. 1** titulado como "El MINEC no Cuenta con una Unidad de Medio Ambiente Dentro de su Estructura Organizativa"; el **No. 4** titulado como "No se Verifica Frecuentemente la Calidad de los Combustibles en las Estaciones de Servicio"; el



No. 5 titulado como "No se Realiza la Totalidad de las Pruebas de Análisis de Laboratorio Establecidas en las Normas Salvadoreñas de Combustible Diesel y Gasolina Especial y Regular"; el **No. 6** titulado como "No Existe Evidencia de la Ejecución del Plan de Capacitación para los Técnicos de Laboratorio, Relacionado con Supervisiones y Controles de Calidad para Combustibles"; el **No. 8** titulado como "No se Han Acreditado ante CONACYT los Laboratorios donde se Realizan las Pruebas de Calidad de los Combustibles en el MINEC"; y el **No. 10** titulado como "Incumplimiento a lo Establecido en el Manual de Funciones de la Dirección de Hidrocarburos". Referente al literal d) Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, los Hallazgos siguientes: el **No. 1** titulado como "No se Supervisa el Cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental". y B) Los datos que establecen los literales a), b) y c) del artículo 2 del Reglamento para la Remisión de Informes de Auditoría a las Cámaras de Primera Instancia, referente al Director de Gestión Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y del Viceministro de Transporte que fungieron durante el período auditado. A fs. 96 corre agregado el oficio **REF.CAM-V-162- 2004**.

III.- De fs. 97 a fs. 99 se encuentra agregada la Nota REF.DASMA-022-2004, suscrita por el Licenciado **Milton Alexi Noyola**, en su calidad de Director de Auditoría Sector Medio Ambiente, con la que remite la Nota de Antecedentes de fs. 100, en la que proporciona la información solicitada en el Romano que antecede.

IV.- Por auto de fs. 101, emitido a las ocho horas treinta minutos del día trece de octubre del año dos mil cuatro, la Cámara Quinta de Primera Instancia, Resolvió; dar por recibida la Nota **REF.DASMA-022-2004** de fs. 97 a fs. 99, suscrita por el Licenciado **MILTON ALEXI NOYOLA**, en su calidad de Director de Auditoría del Sector Social Medio Ambiente de la Corte de Cuentas de la República; junto con la Nota de Antecedentes de fs. 100; y ordena que se agreguen al Expediente y que se continúe con el trámite de Ley.

V.- Por auto de fs. 102, emitido a las diez horas cinco minutos del día diecinueve de noviembre del año dos mil cuatro, la Cámara Quinta de Primera Instancia, previo a un nuevo análisis del Informe en referencia y a la determinación de los reparos atribuibles de conformidad con el Art. 67 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, Resolvió; girar oficio a la Dirección de Auditoría Sector Social y Medio Ambiente de esta Corte de Cuentas, con el propósito que ampliara, a efecto



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1370

que especificara con precisión: a) El período de actuación correcto de los señores: **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, y **LUIS ARMANDO TREJO CASTILLO**, quienes actuaron como Directores Generales de Gestión Ambiental (MARN); debido a que en el anexo de la Nota Ref. DASMA-022-2004, se menciona que en el período del dieciséis de septiembre del año dos mil dos al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, aparece que ambos fungieron como Directores, pues es imposible que hayan desempeñado dicho cargo al mismo tiempo. b) Los datos que establecen los literales a), b) y c) del artículo 2 del Reglamento para la Remisión de Informes de Auditoría a las Cámaras de Primera Instancia, referente al Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que actuó del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al veintiocho de mayo del año dos mil dos; mencionado en el literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en los Hallazgos Nos. 1, 4 y 6; el Ministro de Economía, que actuó del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; mencionado en el literal c) Ministerio de Economía en los Hallazgos Nos. 1 y 4; y el Director de Gestión Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, que actuó del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta de junio del año dos mil; mencionado en el literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en los Hallazgos Nos. 1, 2, 3, 4, 5 y 6. A fs. 103 corre agregado el oficio **REF.CAM-V-198-2004**.

VI.- A fs. 106 se encuentra agregada la Nota REF DASEIS 48/04, suscrita por el Licenciado **Reynaldo Otoniel Zepeda**, en su calidad de Subdirector de Auditoría Seis Sector Medio Ambiente, con la que remite la Nota de Antecedentes de fs. 107, en la que proporciona la información solicitada en el Romano que antecede.

VII.- Por auto de fs. 108, emitido a las ocho horas treinta minutos del día seis de enero del año dos mil cinco, la Cámara Quinta de Primera Instancia, Resolvió; dar por recibida la Nota **REF DASEIS 48/04** de folios 106, suscrita por el Licenciado **Reynaldo Otoniel Zepeda**, en su calidad de Subdirector de Auditoría Seis Sector Medio Ambiente de la Corte de Cuentas de la República; junto con la Nota de Antecedentes de fs. 107; y ordena que se agreguen al Expediente y que se continúe con el trámite de Ley.

VIII.- La Cámara Quinta de Primera Instancia, previo a un nuevo análisis del Informe, emitió a las nueve horas treinta y cinco minutos del día treinta y uno de



marzo del año recién pasado, el Pliego de Reparos número **CAM-V-JC-012-2005**, el cual corre agregado de fs. 109 a fs. 115, en el que ordena el emplazamiento de las personas mencionadas en el párrafo primero del preámbulo de la presente Sentencia, y les concede el plazo legal de **QUINCE (15) DÍAS hábiles**, para que hagan uso de su derecho de defensa y se manifiesten sobre los Reparos atribuidos en su contra, deducidos de la identificación de los Hallazgos de Auditoría siguientes: **REPARO NÚMERO UNO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número uno del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), se comprobó que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales no ha diseñado una política de manejo de la calidad del aire, que permita establecer normas y regulaciones para controlar las emisiones contaminantes a la atmósfera, especialmente las producidas por fuentes móviles. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 3 de la Ley de Medio Ambiente; y El Plan Estratégico Institucional 1999-2004 del MARN, en el numeral 138, "Manejo de la Calidad de Aire", apartado 5.01.15.01, "Diseñar e Implementar una Política de la Calidad del Aire", y el apartado Ao 138.13.14 "Integrar una Política de Manejo de la Calidad de Aire"; originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de los señores: **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; y **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil. **REPARO NÚMERO DOS** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número dos del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN, durante los años de 1998 a 2002, no ha diseñado estrategias ni planes de acción relativos a la calidad del aire, que le permitiera controlar y regular las emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles. Lo anterior infringe lo dispuesto en El Plan Estratégico Institucional del MARN, en el numeral 138 apartado Ao 138.13.15, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere,



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1371

atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil. **REPARO NÚMERO TRES** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número tres del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), al efectuar procedimientos de auditoría, se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN no ha realizado acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles, ya que no se han establecido mecanismos de verificación y control para que la atmósfera no sobrepase los niveles de contaminantes producidos por fuentes móviles, ni se han establecido mecanismos de prevención, disminución o eliminación de los contaminantes. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 47 de la Ley del Medio Ambiente, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil. **REPARO NÚMERO CUATRO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cuatro del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), se comprobó que el MARN y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), no efectúan seguimiento y supervisión para que se de cumplimiento a las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, las cuales incluyen normas relacionadas con la calidad del aire, y específicamente por fuentes móviles. Lo anterior infringe lo dispuesto en los Artículos 27, 42 y 44 de la Ley del Medio Ambiente; y Artículos 2, 14, y 15 del Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de los señores: **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro del Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil; e Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA**



CÓRDOVA, Director Ejecutivo de CONACYT. **REPARO NÚMERO CINCO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cinco del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), mediante procedimientos de auditoría se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN, no ha diseñado ni implementado un sistema de monitoreo de la calidad del aire, que permita a la entidad obtener información sobre los niveles de contaminantes del aire, principalmente los provenientes de fuentes móviles. Por otra parte, se determinó que no se le ha dado cumplimiento a lo establecido en el Plan Estratégico Institucional. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Plan Estratégico Institucional del MARN numeral 138 apartados Ao 138.13.20, y Ao 138.13.25, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil. **REPARO NÚMERO SEIS** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número seis del literal a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental no cuenta con un Plan de Capacitación para los técnicos que laboran en la referida Dirección. Lo anterior infringe lo dispuesto en la Norma Técnica de Control Interno (NTCI) No. 2-04 "Capacitación", originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil. **REPARO NÚMERO SIETE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número uno del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), al desarrollar procedimientos de auditoría, se comprobó que el Viceministerio de Transporte no cuenta con una Unidad de Medio Ambiente que le permita supervisar, coordinar y dar seguimiento a toda la gestión ambiental que se ejecuta en el VMT. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 7 de la Ley del Medio Ambiente, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de los señores: **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**, Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; y **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1372

de julio del año dos mil. **REPARO NÚMERO OCHO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número dos del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), se comprobó que el VMT, no ha contratado una Empresa que efectúe la supervisión de los centros de control de emisiones, no obstante que se encuentran en funcionamiento tres centros de control: Swisscontac Services, Mustang, e Inversiones Monterrosa Portillo, los cuales no han sido supervisados ni controlados. Lo anterior infringe lo dispuesto en los Artículos 219 y 225 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil.

REPARO NÚMERO NUEVE (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número tres del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), se comprobó que el VMT a través de la Comisión Reguladora de Transporte, no ha autorizado una empresa que se encargue de la confección de los Certificados de Control de Emisiones, ya que actualmente cada centro de control de emisiones diseña su propio certificado. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 222 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de los señores: **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**, Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; y **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil.

REPARO NÚMERO DIEZ (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cuatro del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), al desarrollar procedimientos de auditoría, se comprobó que actualmente se encuentran en funcionamiento tres centros de control de emisiones de gases vehiculares, y que el Viceministerio de Transporte, a través de la Comisión Reguladora de Transporte, no ha autorizado a ninguna empresa que se encargue de la calibración de los equipos que se utilizan para efectuar la medición de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC), Bióxido de Carbono (CO₂), y Oxígeno (O₂), para los vehículos que funcionan con gasolina y medición de humos y partículas para motores que funcionan con diesel. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 221 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la



Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil. **REPARO NÚMERO ONCE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cinco del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), al aplicar procedimientos de auditoría, se comprobó que actualmente se encuentran en funcionamiento tres centros de control de medición de gases en vehículos de gasolina y diesel, los cuales son: Swisscontact Services, Mustang S.A, e Inversiones Monterrosa Portillo S.A.; asimismo, se verificó que el Viceministro de Transporte, con fechas 29 de mayo de 2002 y enero de 2003 suscribió convenios con dichas empresas, sin embargo, no fueron autorizadas por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 219 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil. **REPARO NÚMERO DOCE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número seis del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), mediante procedimientos de auditoría, se comprobó que el VMT no cuenta con los expedientes administrativos, que contengan la información que permita conocer los antecedentes de cada centro, experiencia, idoneidad, legalidad, capacidad técnica y física de los Centros de Control que actualmente realizan las emisiones de gases vehiculares, así como otros datos que justifiquen la autorización para operar como centros de control. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 221 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; y el Licenciado **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**, Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil. **REPARO NÚMERO TRECE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número siete del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), al revisar y analizar los certificados emitidos por los centros de control de emisiones de gases, se comprobó que éstos no cuentan con todos los requisitos mínimos establecidos en el Reglamento General



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1373

de Tránsito, tales como: fecha de importación del vehículo, fecha de vencimiento, kilometraje recorrido, nombre del centro de control y nombre del responsable del centro de control. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 222 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil.

REPARO NÚMERO CATORCE (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número ocho del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), al realizar procedimientos de auditoría, se comprobó que la Dirección General de Tránsito no exige el Certificado de Control de Emisiones a todos los automotores que conforman el parque vehicular al momento de ser matriculados y/o para circulación ya que únicamente se exige a los vehículos importados nuevos y usados que se matriculan por primera vez, y al transporte colectivo: buses, microbuses, y taxis cada vez que se matriculan. Lo anterior infringe lo dispuesto en los Artículos 217, 223, 224 y 230 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del Licenciado **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**, Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil.

REPARO NÚMERO QUINCE (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número nueve del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), se comprobó que actualmente se encuentran en funcionamiento 67 talleres que realizan revisión mecánica vehicular al transporte colectivo (buses, microbuses, y taxis), extendiendo, en cada revisión efectuada, una constancia de aprobación de dicha revisión. Así mismo, se verificó que el Director General de Tránsito del Viceministerio de Transporte mediante resolución de fecha 7 de junio de dos mil dos autorizó el funcionamiento de dichos talleres, sin embargo éstos no fueron autorizados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 84 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil;



y el Licenciado **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**, Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil. **REPARO NÚMERO DIECISÉIS** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número diez del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), mediante inspección física efectuada a diferentes talleres autorizados por el VMT para efectuar revisión mecánica vehicular, se determinó que el Viceministerio de Transporte no realizó selección técnica de los referidos talleres, ya que se pudo comprobar que éstos no llenan los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito, de acuerdo al siguiente detalle: Todos los talleres inspeccionados (15) no cuentan con póliza de seguro para cubrir cualquier eventualidad en el servicio que prestan; 11 de ellos no cuentan con instalaciones físicas adecuadas, ya que son talleres pequeños, que no cuentan con espacio suficiente para estacionar automotores grandes (autobuses), y 2 de ellos no son de fácil acceso. Cabe hacer mención, que de estos 15 talleres, 2 nunca han realizado revisiones mecánicas, y los 13 restantes manifestaron que es una actividad que muy pocas veces se realiza. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 84 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; y el Licenciado **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**, Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil. **REPARO NÚMERO DIECISIETE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número once del literal b) Viceministerio de Transporte (VMT), mediante inspección física efectuada a los tres Centros de Control de emisiones de gases autorizados por el VMT, se determinó que los tres centros autorizados no reúnen algunos de los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito para su funcionamiento, entre los que podemos mencionar: **Centro de Control de Emisiones Mustang de El Salvador**: No cuenta con una fianza de fiel cumplimiento, la impresión de los certificados no se realiza de forma automática ni electrónica y sin interferencias, ya que los datos que contienen los certificados son elaborados con la información emitida por el equipo de medición. Cabe mencionar que Mustang de El Salvador, es una empresa que se dedica a la representación, venta y distribución de maquinaria de transporte, de acuerdo a su Escritura de Constitución, lo cual podría en un momento determinado, generar conflicto de intereses dadas las actividades de control de emisiones de gases vehiculares. **Centro de Control de Emisiones**



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1379

Swisscontac Services: No cuenta con una fianza de fiel cumplimiento; la impresión de los certificados no se realiza de forma automática, ni electrónica y sin interferencias, ya que los datos son transcritos de la pantalla del equipo de medición al certificado, según lo observado por el técnico; además, dentro del mismo centro de control de emisiones, funciona un taller de mecánica automotriz. Se comprobó que dichas instalaciones no son utilizadas exclusivamente para las actividades propias de control de emisiones de gases. **Centro de Control de Emisiones Monterrosa Portillo:** No posee una adecuada planta física, ya que ésta ha sido construida de forma provisional. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 221 del Reglamento General de Tránsito, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil.

REPARO NÚMERO DIECIOCHO (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número uno del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), al desarrollar procedimientos de auditoría, se comprobó que el Ministerio de Economía no cuenta con una Unidad de Medio Ambiente que le permita supervisar, coordinar, y dar seguimiento a toda la gestión ambiental que ejecuta. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 5, y en el Artículo 9 del Reglamento de la Ley de Medio Ambiente, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del señor **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ministro de Economía hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; y el Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve. **REPARO NÚMERO DIECINUEVE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número tres del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), se comprobó que para ejecutar las actividades de control y supervisión de la calidad de los hidrocarburos que se distribuyen y comercializan en el país, el MINEC cuenta con tres técnicos laboratoristas, sin embargo, éstos realizan sus actividades contando con el apoyo de los motoristas (en el caso de los laboratorios móviles), los cuales se encuentran nombrados como Delegados Inspectores mediante Acuerdo No. 158 de fecha 11 de febrero 2003, no obstante, al revisar los expedientes personales de los dos motoristas, se comprobó que no existe evidencia de capacitaciones recibidas en el área de control de



calidad de hidrocarburos. Por otra parte, en el caso del laboratorio fijo ubicado en la ciudad de Acajutla, el Técnico Laboratorista recibe el apoyo del ordenanza, lo cual fue comprobado mediante visita efectuada al laboratorio, sin embargo, éste no se encuentra incluido en el Acuerdo antes mencionado, ni se constataron evidencias de capacitaciones recibidas. Lo anterior infringe lo dispuesto en las Normas Técnicas de Control Interno (NTCI) No. 2-02 "Selección del Personal"; y la NTCI No. 2-04 "Capacitación", originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. **REPARO NÚMERO VEINTE** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cuatro del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), mediante la aplicación de procedimientos de auditoría, se comprobó que los técnicos laboratoristas de la Dirección de Hidrocarburos y Minas del MINEC, no realizan de forma frecuente ni periódica las pruebas de laboratorio que sirven de base para verificar que la calidad de los combustibles que distribuyen todas las estaciones de servicio sea la más óptima y menos contaminante de la atmósfera, ya que de acuerdo a entrevistas realizadas a los propietarios y/o responsables de varias estaciones de servicio que funcionan en el Área Metropolitana de San Salvador, se verificó que los referidos técnicos visitan las estaciones para efectuar las pruebas de laboratorio una vez al año y en otras hasta dos años. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Artículo 12 del Reglamento Interno del Ministerio de Economía, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. **REPARO NÚMERO VEINTIUNO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número cinco del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), mediante procedimientos de auditoría, se compararon los indicadores establecidos en las Normas Salvadoreñas Obligatorias y las pruebas realizadas por los técnicos de los dos laboratorios Móviles y el Estacionario en Acajutla, y se determinó que éstos no cumplen en su totalidad con



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1375

los indicadores en mención. Las pruebas que no son realizadas por el Laboratorio Estacionario en Acajutla a las tres terminales de importación son las siguientes: 1. **GASOLINA REGULAR Y ESPECIAL:** Aditivos, Olor, Estabilidad a la Oxidación, Tiempo de Descomposición, Contenido de Azufre Total, Prueba Doctor o Azufre Mercaptano, Gomas Existentes y Pruebas de Fluorescencia. 2. **DIESEL:** Aditivos, Contenido de Cenizas, Residuo de Carbón Conradson en 10% de Residuo, Punto de Ecurrimiento, Punto de Enturbamiento, Viscosidad Cinemática a 40°C y Prueba de Fluorescencia. Las pruebas no realizadas por los dos técnicos responsables de los laboratorios móviles, y que realizan inspecciones en todas las estaciones de servicio del país son: 1. **GASOLINA REGULAR Y ESPECIAL:** Aditivos, Olor, Estabilidad a la Oxidación, Tiempo de Descomposición, Contenido de Azufre Total, Prueba Doctor o Azufre Mercaptano, Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición, Gomas Existentes, Contenido de Plomo y Corrosión Tira de Cobre. 2. **DIESEL:** Aditivos, Índice de Metanos, Contenido de Cenizas, Contenido de Azufre Total, Residuo de Carbón Conradson en 10% de Residuo, Punto de Ecurrimiento, Punto de Enturbamiento, Viscosidad Cinemática a 40° C y Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición. Lo anterior infringe lo dispuesto en la NSO 75.04.01:97 de "Productos de Petróleo para Gasolina Especial y Regular Sin Plomo", y la NSO 75.04.05:97 "Productos de Petróleo para Aceite Combustible Diesel Liviano", originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra del Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. **REPARO NÚMERO VEINTIDÓS** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número seis del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), al aplicar procedimientos de auditoría, se comprobó que la Dirección de Hidrocarburos y Minas no cuenta con un Plan de Capacitación para los técnicos laboratoristas que realizan las actividades de verificación de la calidad de los hidrocarburos distribuidos y comercializados en el país. Por otra parte, se constató que de algunas capacitaciones recibidas por los referidos técnicos, en la Dirección no existen registros administrativos que evidencien la preparación recibida. Lo anterior infringe lo dispuesto en la Norma Técnica de Control Interno (NTCI) No. 2-04 "CAPACITACIÓN", originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la



Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de la Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. **REPARO NÚMERO VEINTITRÉS** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número ocho del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), se verificó que el Ministerio de Economía cuenta con tres laboratorios (un fijo y dos móviles) en los que se realizan las pruebas de laboratorio para verificar la calidad de los hidrocarburos que se comercializan en el país, sin embargo, los referidos laboratorios no han sido acreditados ante el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), ni los equipos utilizados se calibran por entidad competente para ello. Lo anterior infringe lo dispuesto en los Artículos 28 y 68 de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de la Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. **REPARO NÚMERO VEINTICUATRO** (Responsabilidad Administrativa) Según hallazgo número diez del literal c) Ministerio de Economía (MINEC), se comprobó que los tres Técnicos de Laboratorio de la Dirección de Hidrocarburos y Minas, no le dan cumplimiento a lo establecido en el Manual de Funciones, ya que no realizan auditorias ambientales, con el fin de verificar las emisiones de contaminantes que son emitidas al aire. Lo anterior infringe lo dispuesto en el Manual de Funciones de la Dirección de Hidrocarburos y Minas del MINEC, originando Responsabilidad Administrativa de conformidad con el Artículo 54 de la Ley de la Corte de Cuentas, que será sancionada con multa, si así correspondiere, atendiendo lo establecido en el Artículo 107 de la Ley de esta Corte, en contra de la Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. A fs. 116, de fs. 118 a fs. 127, y fs. 1336 corren agregadas respectivamente las esquelas de los emplazamientos, realizados de conformidad con el Artículo 210 del Código de Procedimientos Civiles, en relación con el Artículo 87 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, correspondientes a los señores: Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO**, Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, **FISCAL GENERAL DE LA REPÚBLICA**, **ANA MARÍA MAJANO**, **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ingeniero



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1376

EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA, Licenciado **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**, y **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**; a quienes se les hizo entrega del mencionado Pliego de Reparos.

IX.- A fs. 128 y fs. 129 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, en su calidad de Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT); presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día veintiséis de abril del año anterior, junto con la documentación probatoria anexa de fs. 130 a fs. 136; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: ".....le **EXPONGO: I.-** Que la norma a la que se refiere el informe citado es la **Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 13.11.03:01 "Emisiones Atmosféricas. Fuentes Móviles"** **II.-** Que de acuerdo a lo establecido en el artículo treinta y seis inciso tercero de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología para que una norma tenga vigencia debe ser aprobada por el Ministerio de Economía, la **Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 13.11.03:01** fue aprobada por el Ministerio de Economía a través del acuerdo número 502 de fecha 4 de junio del año dos mil tres y publicada en el Diario Oficial número 156, tomo número 360, de fecha veintiséis de agosto del año dos mil tres. **III.-** Que el acuerdo del Ministerio de Economía relacionado en el párrafo anterior establece un plazo de **SEIS MESES** para que la NSO 13.11.03:01 entre en vigencia, plazo contado a partir del día de su publicación en el Diario Oficial, dicho plazo se establece por requerimiento de la Organización Mundial del Comercio para que los que deben cumplir dicha normativa se adapten a la nueva regulación. **IV.-** Que la referida norma entró en vigencia a partir del **VEINTISÉIS DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL CUATRO** y no antes, pues de lo contrario se estaría violando dicha disposición, razón por la cual el CONACYT no puede velar por el cumplimiento de dicha norma sino a partir de ésta fecha. **V.-** Que el examen especial referido en este escrito y realizado por la Dirección de Auditoría Sector Social y Medio Ambiente de la Corte de Cuentas de la República; contenidos en el expediente CAM-V-I.A-070-2004 fue elaborado entre el **uno de enero de mil novecientos noventa y ocho y el treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, FECHAS EN LAS QUE LA NORMA NO HABÍA SIDO APROBADA AÚN Y POR CONSIGUIENTE NO ESTABA VIGENTE. VI.-** Que en consecuencia se me atribuye una responsabilidad por una actividad que legalmente no se podía realizar. ".....".



X.- A fs. 137 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día veintisiete de abril del año que antecede; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: "''''''''.....Que la Fiscalía General de la República, en el Juicio correspondiente relacionado sobre tal tema, que se está llevando a cabo en Washington, E.E.U.U., ha requerido del testimonio de mi persona, en el Tribunal correspondiente cuyos gastos totales serán sufragados por dicha Institución, saliendo del país el día miércoles 27 de los presentes y regresando el día 3 de mayo de este mismo año, fecha en que se cumplirían los 15 días hábiles, que me han sido notificados para ser uso de mi derecho. En vista de lo anterior, y tomando en cuenta que se está recavando información relacionada a tal tema en el (MARN), le solicito, se prorrogue el plazo, antes referido, y para lo cual, y si fuere necesario podría presentar una certificación extendida por la Fiscalía General de la República que compruebe lo antes expresado.....''''''''''".

XI.- A fs. 138 y fs. 139 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Licenciado **JOSÉ ROBERTO BARRIERE AYALA**, en su calidad de Apoderado General Judicial de la señora **ANA MARÍA MAJANO**; presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día veintinueve de abril del año recién pasado, junto con la fotocopia Certificada del Poder General Judicial de fs. 140 a fs. 142, y documentación probatoria anexa de fs. 143 a fs. 149; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: "1. EL DEBIDO PROCESO LEGAL EN EL CONTROL DE AUDITORÍA. De conformidad al artículo 11 de la Constitución de la República, para privar de sus derechos a cualquier persona, debe seguirse el debido proceso o juicio previo. De igual forma, para imponer sanciones, de acuerdo al artículo 14 de la Constitución de la República, debe seguirse con todas sus garantías el Debido Proceso. Tal mandato constitucional, en el ámbito del control posterior de los actos de la administración que realiza la Corte de Cuentas de la República, implica la discusión del proyecto del informe de auditoría y la evacuación de discrepancias como acto previo para ejercer la función jurisdiccional e iniciar el juicio de cuentas para imponer las sanciones que correspondan. El debido proceso implica entonces una etapa previa que es una garantía para el virtual observado, en el sentido que puede presentar elementos de descargo y documentación con la finalidad de



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1377

establecer la verdad de los hechos y que no es responsable de las observaciones que se le puedan atribuir. En este caso, la Doctora Majano está consciente que nunca se le notificó de tal etapa previa, por consiguiente, se ha violentado el procedimiento establecido en la Ley de la Corte de Cuentas, vulnerando los Derechos a la Seguridad Jurídica y Debido Proceso Legal de la Doctora Ana María Majano. Se hace ver tal vicio procesal, pues como será de su conocimiento, puede tener consecuencias legales, que deben desde ya tomarse en consideración para preferiblemente revocar por contrario imperio el inicio del Juicio de Cuentas y archivar las presentes diligencias, con relación a la Doctora Majano. **II.- NECESARIA PRÒRROGA PARA EJERCER EL DERECHO DE DEFENSA EN LAS CONDICIONES DADAS.** El inicio del presente Juicio de Cuentas fue una verdadera sorpresa para la Doctora Majano. Por tal razón, nunca había recopilado ni atesorado documentos que constituyeran elementos de juicio al respecto y tomando en consideración que pesa sobre ese tribunal la grave obligación de garantizar el Derecho de Defensa de la Doctora Majano, debo manifestar dos circunstancias evidentes que inciden en el ejercicio de derecho de defensa de la Doctora Majano: a) Como será de su conocimiento la Doctora Majano no vive en el país, sus actividades laborales y personales se desarrollan fuera de El Salvador. Por tal motivo, el emplazamiento fue entregado en casa de sus familiares, razón por la cual tomó varios días el traslado del documento que contiene el emplazamiento, lo que incidió en el conocimiento del mismo, lo que afecta el plazo que debe concedérsele a todo observado. b) Por otro lado, para que ella pueda ejercer tal derecho con propiedad y garantizar su debido proceso, es necesaria una labor de coordinación con los otros funcionarios observados. Se da el caso que uno de ellos -el Ingeniero Walter Jockish- ha sido llamado por autoridades arbitrales para declarar en un proceso arbitral (el caso de las revisiones técnicas vehiculares) que se ventila fuera del país, siendo una causal de fuerza mayor que le impide trabajar en esta situación e incide en el ejercicio del derecho de defensa de mi representada. Sabiendo que a todo observado deben dársele las facilidades para que, sin detrimento de lo expuesto en los párrafos anteriores que ya constituye un grave vicio que la legitima activamente para incoar un Amparo, pueda aclarar el fondo del asunto presentando los elementos de descargo pertinentes, es procedente la aplicación del artículo 94 de la Ley de la Corte de Cuentas que toma como norma supletoria al Código de Procedimientos Civiles, cuerpo legal que en sus artículos 2 segundo inciso in fine y 1238 inciso cuarto del Código de Procedimientos Civiles que expresan de forma unánime que los jueces accederán a



las peticiones de las partes siempre que éstas no estuvieren prohibidas y proporcionen facilidad al solicitante. Por tanto, sobre tal base constitucional y legal, es procedente solicitar una prórroga de diez días hábiles para contestar la demanda, debido a que por los motivos expuestos la Doctora Majano debido a una tardía entrega del documento en sus manos, tuvo menos tiempo para contestar la demanda en comparación a otros demandados, lo que violenta el principio de igualdad. Asimismo, existen dificultades en cuanto a la coordinación con otros funcionarios que poseen información determinante para esclarecer los hechos, pues los mismos están fuera del país por causas ajenas a la voluntad de los observados. **III.- CONCLUSIÓN** El presente juicio de cuentas inició con un vicio constitucional y legal grave que afecta a mi representada y tendrá consecuencias legales. Ante el desconocimiento del examen de auditoría que dio origen al presente juicio de cuentas y con la única finalidad de aportar elementos que esclarezcan el fondo de la cuestión, existiendo factibilidad legal y una justa causa, se pide una prórroga para ejercer con propiedad el derecho de defensa en la contestación de la demanda.....".

XII.- De fs. 150 a fs. 153 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día veintinueve de abril del año anterior; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: "..... **REPARO NÚMERO DIECIOCHO** **RESPUESTA:** Para responder a ese hallazgo este Ministerio le solicitó al Ministerio de Medio Ambiente los lineamientos para el diseño, organización y funcionamiento de la Unidad Ambiental, según nota de fecha 3 de diciembre de 2003, pero a la fecha que terminé mi mandato como Ministro de Economía no se había recibido la información solicitada, por lo tanto dicha Unidad no se formó. Por lo tanto considero que si la Ley del Medio Ambiente, en lo relativo a las Unidades Ambientales dice claramente:".. para lo cual dictará las políticas que servirán como guía para el diseño, organización y funcionamiento el cual será centralizado en cuanto a la formación, y descentralizado en cuanto a la operación". Considero que si el Ministerio rector de la materia no dio los lineamientos no tenía las condiciones para formar la Unidad Ambiental, por lo tanto no tengo responsabilidad al respecto. **REPARO NÚMERO DIECINUEVE**..... **RESPUESTA:** Al respecto le informo que en su oportunidad y con memorando de fecha 3 de diciembre de 2003 giré



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1379

instrucciones para que la Directora de Hidrocarburos y Minas, elaborara un plan de capacitación, que diera cumplimiento a la recomendación número 20 del Examen Especial relacionado, dicho programa fue impartido durante los días 17, 24 y 31 de mayo del 2004, de lo cual se informó a la Unidad de Recursos Humanos de este Ministerio, según lo informado por la Directora. En cuanto al nombramiento de Delegados Inspectores del Ministerio de Economía, se hace con la finalidad de que se les facilite la entrada a los lugares que se tienen que inspeccionar y además para que ellos firmen, por haber estado presentes, conjuntamente con el técnico laboratorista, las actas que se levantan en caso de las infracciones. Lo mismo se hizo con el ordenanza del Laboratorio Fijo, ubicado en la ciudad de Acajutla, la capacitación se realizó el día 20 de mayo del año 2004; además según el memorando de fecha 14 de mayo de 2004, la Directora instruyó para que el Sr. René Rodríguez Reina le colabore exclusivamente en el traslado de documentación y de las muestras de las empresas al Laboratorio; así como en la preparación y lavado de instrumentos, pero no en la realización de ensayos. Con todo lo anterior se reitera, que las funciones de ayuda que los Motoristas y el Ordenanza realizan, están en función de lo que el técnico les solicita y en ningún momento pueden realizar ensayos, por lo tanto se desvirtúa el señalamiento. **REPARO NÚMERO**

VEINTE **RESPUESTA:** En este aspecto debo manifestar, que según memorando de fecha 3 de Diciembre giré instrucciones para que se solicitara un refuerzo presupuestario para la compra de otros dos laboratorios móviles, a efecto de dar cumplimiento a la recomendación de efectuar más inspecciones en las estaciones de servicio, pero lamentablemente durante el año 2004 el presupuesto fue aprobado hasta en el mes de junio, fecha en la cual ya había terminado mi mandato y no era posible tramitar un refuerzo sin tener presupuesto aprobado, por lo tanto no fue posible hacer esas gestiones para poder contar con dos laboratorios adicionales. En ese sentido considero que no tengo responsabilidad alguna. **REPARO NÚMERO VEINTIUNO**.....

RESPUESTA: Al respecto de esta observación, transcribo las aclaraciones hechas por la Directora de Hidrocarburos y Minas, respecto a este reparo, las cuales desde el punto de vista técnico son completamente válidas y aplicables. "1. Las inspecciones de control de calidad tienen como objetivo principal el de detectar cualquier contaminación o adulteración que pueda tener el producto que se está vendiendo al público, en ese sentido después de analizar la experiencia de los resultados obtenidos en años anteriores, se determinó un mínimo de ensayos que permiten determinar si el producto tiene alguna contaminación o alteración.



Adjunto encontrará un cuadro en el que se muestra que durante cierto tiempo se hicieron todos los análisis a las gasolinas y al diesel y con los resultados obtenidos no se detecta si los productos tienen alguna contaminación o no cumplen con la norma. 2. Adicionalmente es importante aclarar que cuando se hacían todos los análisis, era necesario permanecer todo el día en la estación de servicio, ya que varios de esos análisis requieren tiempos largos. 3. Otro elemento importante es que muchos de los aparatos necesarios para realizar esos análisis se dañan por la vibración en el movimiento de los camiones; pero tampoco se cuenta con los fondos necesarios para comprar equipo cada año. 4. Los ensayos que son determinantes son los siguientes: Para DIESEL:

PRUEBA	RESULTADO
Densidad API	De 32 hasta 37
Fluorescencia	De 129 hasta 138
Color	Amarillo o Café
Índice de Cetano	

Para GASOLINAS:

PRUEBA	RESULTADO
Densidad API	De 51 hasta 62
Fluorescencia	De 83 hasta 95
Color G. Superior	Rojo
Color G. Regular	Naranja
Octanaje G. Superior	Mínimo 95
Octanaje G. Regular	Mínimo 87

Si los resultados obtenidos tanto en diesel, como en gasolina, no están en los rangos de resultados, establecidos en las tablas anteriores, el producto no cumple con las especificaciones y se procede a hacer la totalidad de las pruebas. 5. Para demostrar esta situación se adjunta un informe de los ensayos mínimos y otros dos ensayos (presión de vapor y destilación) realizado a tres muestras: una de gasolina especial, otra de gasolina regular y una tercera compuesta por una mezcla de las dos gasolinas, los resultados muestran que los únicos ensayos que pueden definir una alteración en los productos son el color y el octanaje; por lo tanto se concluye que en los laboratorios móviles no es necesario hacer todos los ensayos. En los casos cuando el resultado de los ensayos mínimos da un resultado



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1379

de alteración se toma la muestra y se lleva al laboratorio fijo para hacer todos los ensayos". Por todo lo expresado, considero que desde el punto de vista técnico este reparo no tiene fundamento ya que en la práctica ha quedado demostrado que con los ensayos mínimos es suficiente para determinar la calidad de los combustibles por medio de los laboratorios móviles.....

XIII.- De fs. 154 a fs. 161 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**), en su calidad de Directora de Hidrocarburos y Minas del Ministerio de Economía; presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día veintinueve de abril del año que antecede; junto con la documentación probatoria anexa de fs. 162 a fs. 229; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: ".....**REPARO NÚMERO DIECINUEVE****RESPUESTA:** Las personas responsables de efectuar los análisis químicos son los técnicos laboratoristas, para el caso la Lic. Brenda de Palencia y el Ing. Alirio Herrera, los que, como se expresa en este hallazgo, cuentan con el apoyo de los motoristas, pero este apoyo consiste en ayudarles con el manejo de los seraphines (moverlos de un lugar a otro), apoyarlos con la limpieza de algunos instrumentos, trasladar muestras, acondicionar los equipos en los muebles correspondientes, pero en ningún caso ellos efectúan los análisis químicos. Según el memorando de fecha 3 de diciembre de 2003, el Ing. Miguel E. Lacayo Ministro de Economía, para ese período, instruyó para que se impartiera la respectiva capacitación, la cual fue realizada por la Lic. Brenda de Palencia y por el Ing. Alirio Herrera, según el programa adjunto. La capacitación fué impartida durante los días 17, 24 y 31 de mayo del 2004, de lo cual se informó a la Unidad de Recursos Humanos de este Ministerio y esa capacitación fue impartida tomando en cuenta la labor que ellos iban a realizar. En cuanto al nombramiento de Delegados Inspectores del Ministerio de Economía, se hace con la finalidad de que se les facilite la entrada a los lugares que se tienen que inspeccionar y además para que ellos firmen, por haber estado presentes, conjuntamente con el técnico laboratorista, las actas que se levantan en caso de las infracciones. Adicionalmente en el Art. 13 literal d) de la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo se establece: permitir y facilitar que Delegados de la Dirección efectúen inspecciones de los productos que se comercialicen, tomen muestras, realicen pruebas y ensayos,



verifiquen pesos y medidas, revisen documentación y otras diligencias necesarias vinculadas a dichas inspecciones", por lo tanto se justifica el nombramiento de Delegados Inspectores. Que según el contrato No. 43 del 7 de marzo del 2005 los señores José Medardo Gaitan y Rutilio Campos Rivas, están contratados como motoristas y son esas las funciones que desempeñan, pero como antes se expresa, colaboran con los técnicos en las actividades descritas anteriormente, pero en ningún momento ellos realizan ensayos, ni mucho menos tienen la responsabilidad de efectuarlas. Para enfatizar hasta donde llegan sus funciones se giró el memorandum de fecha 14 de mayo de 2004, en el cual se giraron las instrucciones pertinentes. Respecto al Laboratorio Fijo, ubicado en la ciudad de Acajutla, en el cual mencionan que el Técnico Laboratorista recibe el apoyo del ordenanza, lo cual fué comprobado mediante visita efectuada al laboratorio, se hace la siguiente aclaración: Según el memorándum de fecha 11 de mayo de 2004 giró instrucciones al Ing. Óscar Herrera para que impartiera una capacitación, la cual se realizó el día 20 de mayo del año 2004; además según el memorando de fecha 14 de mayo se le instruyó para que el Sr. René Rodríguez Reina le colabore exclusivamente en el traslado de documentación y de las muestras de las empresas al Laboratorio; así como en la preparación y lavado de instrumentos, pero no en la realización de ensayos. En el anexo No. 1 que consta de 10 documentos se presentan las pruebas correspondientes. Con todo lo anterior se reitera, que las funciones de ayuda que los Motoristas y el Ordenanza realizan, están en función de lo que el técnico les solicita y en ningún momento pueden realizar ensayos, por lo tanto se desvirtúa el señalamiento que hace la Corte.

REPARO NÚMERO VEINTE....."////////".....RESPUESTA: En este aspecto debo manifestar, que no es responsabilidad de la Directora el no contar con los suficientes laboratorios y personal idóneo para realizar en forma frecuente y periódica las referidas pruebas; en efecto se cuenta solamente con dos equipos de laboratorios móviles. El requerimiento u observación de la Corte fue que se asignara más personal a esta actividad, pero la realidad es que no basta con asignar más personal, si no hay más laboratorios, porque se podría cumplir con dicha observación asignando dos personas más, pero si no se cuenta con otros dos laboratorios sería imposible lograr inspeccionar un mayor número de estaciones. Para dar cumplimiento a la recomendación, con fecha 27 de febrero de 2004 se solicitó un refuerzo presupuestario, por la cantidad de \$200,000.00 para la compra de dos laboratorios adicionales y la contratación del personal necesario, al cual se nos respondió que debido a que el presupuesto no se había aprobado no era



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1380

posible tramitar un refuerzo presupuestario, adicionalmente se nos dijo que debido a que la compra de ese equipo no se había incluido en el proyecto de presupuesto, lo más recomendable era solicitarlo para el presupuesto del año 2005 lo cual así se hizo, pero lamentablemente no fue aprobado. Con lo anterior se demuestra que se hicieron las gestiones necesarias para contar con dos laboratorios móviles que permitieran incrementar el número de inspecciones a cada estación, pero sin contar con el equipo es imposible, por lo tanto ni la Dirección ni el Ministerio tienen responsabilidad, ya que el presupuesto es aprobado por el Ministerio de Hacienda y sin presupuesto es imposible adquirir otros dos laboratorios. En el Anexo No. 2, que consta de 8 documentos se presentan las pruebas correspondientes. No obstante lo anterior, a partir del requerimiento de la Corte de Cuentas, se trató en la medida de lo posible de incrementar el número de estaciones, haciendo rutas en la programación que permitieran una mayor cobertura, con lo cual se logró inspeccionar las estaciones de servicio en dos y hasta tres veces; no siendo posible hacerlo con todas las estaciones, por los motivos antes mencionados. **REPARO**

NÚMERO VEINTIUNO..........**RESPUESTA:** Al respecto se hacen las siguientes aclaraciones: 1. Las inspecciones de control de calidad tienen como objetivo principal el de detectar cualquier contaminación o adulteración que pueda tener el producto que se está vendiendo al público, en ese sentido después de analizar la experiencia de los resultados obtenidos en años anteriores, se determinó un mínimo de ensayos que permiten determinar si el producto tiene alguna contaminación o alteración. Adjunto encontrará un cuadro en el que se muestra que durante cierto tiempo se hicieron todos los análisis a las gasolinas y al diesel y con los resultados obtenidos no se detecta si los productos tienen alguna contaminación o no cumplen con la norma. 2. Adicionalmente es importante aclarar que cuando se hacían todos los análisis, era necesario permanecer todo el día en la estación de servicio, ya que varios de esos análisis requieren tiempos largos. 3. Otro elemento importante es que muchos de los aparatos necesarios para realizar esos análisis se dañan por la vibración en el movimiento de los camiones; pero tampoco se cuenta con los fondos necesarios para comprar equipo cada año. 4. Los ensayos que son determinantes son los siguientes:

Para DIESEL:

PRUEBA	RESULTADO
Densidad API	De 32 hasta 37
Fluorescencia	De 129 hasta 138
Color	Amarillo o Café



Índice de Cetano	
------------------	--

Para GASOLINAS:

PRUEBA	RESULTADO
Densidad API	De 51 hasta 62
Fluorescencia	De 83 hasta 95
Color G. Superior	Rojo
Color G. Regular	Naranja
Octanaje G. Superior	Mínimo 95
Octanaje G. Regular	Mínimo 87

Si los resultados obtenidos tanto en diesel, como en gasolinas, no están en los rangos de resultados, establecidos en las tablas anteriores, el producto no cumple con las especificaciones y se procede a hacer la totalidad de las pruebas. Para demostrar esta situación se adjunta un informe de los ensayos mínimos y otros dos ensayos (presión de vapor y destilación) realizado a tres muestras: una de gasolina especial, otra de gasolina regular y una tercera compuesta por una mezcla de las dos gasolinas , los resultados muestran que los únicos ensayos que pueden definir una alteración en los productos son el color y el octanaje; por lo tanto se concluye que en los laboratorios móviles no es necesario hacer todos los ensayos. En los casos cuando el resultado de los ensayos mínimos da un resultado de alteración se toma la muestra y se lleva al laboratorio fijo para hacer todos los ensayos. Ver Anexo No. 3, documentos 1 y 2. Por todo lo expresado, no es necesaria la realización de todos los ensayos para determinar la calidad de los productos, lo cual podría demostrarse en el momento que lo consideraran conveniente. El objetivo de las inspecciones es verificar la calidad de los combustibles y no realizar todos los ensayos sin un resultado que defina la calidad del producto. **REPARO NÚMERO VEINTIDÓS.....** **RESPUESTA A** efecto de dar cumplimiento a las instrucciones dadas por el Sr. Ministro en memorando de fecha 3 de diciembre de 2003, se elaboró un Plan de Capacitación para los Técnicos Laboratoristas, a efecto de que se implementara en el transcurso del año, sin embargo es importante aclarar que la capacitación para el área de Laboratorios Móviles, es muy especializada y en el país no existen Laboratorios que puedan dar este tipo de capacitación. Esta capacitación no fue posible debido a que el presupuesto del año 2004 fue aprobado hasta en el mes de junio y se recibieron instrucciones en el sentido de que los programas de capacitación que se



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1384

hicieran en el extranjero se asistiría únicamente si los organismos pagaban el cien por ciento de las mismas, por lo cual ya no se programó la capacitación del programa elaborado que se pretendía realizar en Panamá. Para este año se ha solicitado un Plan de Capacitación, el cual está pendiente de aprobación. Ver Anexo No. 4, documentos 1 al 3. Por lo tanto la falta de capacitación, no es imputable a esta Dirección, ya que no se ha realizado por no contar con los recursos presupuestarios necesarios. **REPARO NÚMERO VEINTITRÈS**

..... **RESPUESTA:** Al respecto informo: 1. Que la Dirección solicitó los requisitos para la acreditación, lo cual se nos informó debe hacerse en base a la norma NSR 03.00.07:00, en el contenido de la misma, entre otros requisitos se establece que "Todo equipo usado para ensayos y/o calibraciones, incluyendo equipo para mediciones auxiliares (ej: para condiciones ambientales) que tenga efecto significativo en la exactitud o validez de los resultados del ensayo, calibración o muestreo; será calibrado antes de ponerlo en servicio. El laboratorio tendrá un programa establecido y procedimiento para la calibración de este equipo". Además se establece lo siguiente: "Patrones de Referencia: El laboratorio tendrá un programa y procedimiento para la calibración de sus patrones de referencia. Los patrones de referencia serán calibrados por un ente que puede proporcionar trazabilidad como está descrito en el apartado 5.6.2.1. Dichos patrones de referencia de medición mantenidos por el laboratorio, serán utilizados únicamente para calibración y no para otros propósitos, a menos que se pueda demostrar que su desempeño como patrón de referencia no será invalidado. Los patrones de referencia serán calibrados antes y después de cada ajuste. 2. Pero es el caso que el CONACYT no nos puede acreditar el laboratorio porque como ya se mencionó anteriormente uno de los requisitos es que el equipo especializado que se utiliza en el laboratorio esté debidamente calibrado y el mismo CONACYT no cuenta con los patrones necesarios para hacerlo, y no existe otro laboratorio en el país que pueda certificar los equipos, porque nadie más efectúa este tipo de ensayos, excepto la Refinería Petrolera Acajutla, el cual es un laboratorio para uso de la empresa y este requisito es indispensable, por lo tanto es materialmente imposible tener la acreditación si no se dispone de una institución que pueda calibrar los equipos. Los equipos que el CONACYT puede calibrar y certificar son los seraphines y básculas, las cuales se envían a calibración por lo menos dos veces por año, lo cual se comprueba con los certificados adjuntos. Ver anexo No. 5. **REPARO NÚMERO VEINTICUATRO**.....

..... **RESPUESTA:** Sobre este señalamiento, si



bien es cierto que en el antiguo Manual de Funciones se establecía esa función, ella reñía con lo dispuesto en el Reglamento Interno del Ministerio de Economía, ya que en las funciones de la Dirección de Hidrocarburos y Minas no se establece nada en relación a auditorías ambientales y además reñía con lo dispuesto en la Ley del Medio Ambiente, la que en el Art. 27 prescribe: "Para asegurar el cumplimiento de las condiciones, fijadas en el permiso ambiental, por el titular de obras o proyectos, el Ministerio, realizará auditorías de evaluación ambiental, por el titular de obras o proyectos, el Ministerio, realizará auditorías de evaluación ambiental de acuerdo a los siguientes requisitos: a) Las auditorías se realizarán periódicamente o aleatorias, en la forma que establezca el reglamento de la presente ley; b) El Ministerio, se basará en dichas auditorías para establecer las obligaciones que deberá cumplir el titular o propietario de la obra o proyecto en relación al permiso ambiental; y c) La auditoría de evaluación ambiental constituirá la base para los programas de autorregulación para las actividades, obras o proyectos, que se acojan a dicho programa". Además de que las auditorías ambientales son competencia del Ministerio de Medio Ambiente y no del Ministerio de Economía; que un Manual de Funciones no puede estar sobre una ley y que la Dirección no contaba, ni cuenta con el equipo de laboratorio necesario para efectuarlas, se envió un memorando a la División de Recursos Humanos para que se elimine dicha función del puesto de Técnico Laboratorista, y en el nuevo manual que se elaboró ya esa función no aparece. Ver Anexo No. 6 que contiene dos documentos. Con todo lo antes expuesto, considero haber desvirtuado los señalamientos de la Corte de Cuentas de la República, pues como esa Honorable Cámara puede apreciar, que en su calidad de Directora de Hidrocarburos y Minas, no he violado las disposiciones legales que menciona la citada Institución, en el pliego de reparos que se me ha notificado; y por ende no tengo ninguna responsabilidad en los hallazgos que menciona. "//////////".

XIV.- De fs. 230 a fs. 240 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día cuatro de mayo del año recién pasado, junto con la documentación probatoria anexa de fs. 241 a fs. 259; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: "//////////". Iniciaré con describir mis funciones dentro del MARN. Fui contratado el 4 de Mayo de 1998 como especialista en Química Analítica y Monitoreo de la Calidad del Aire. Esto significa un puesto



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1382

técnico y no de dirección. El 1 de Marzo del 2000 fui promovido a Gerente de Gestión Ambiental en donde estuve únicamente 2 meses ya que a partir del 1 de julio del 2000 fui Director de Medio Ambiente. Esto indica que la posición aludida en el pliego de reparos que trabajé como Director de Gestión Ambiental no es correcta ya que dicha plaza no existía como tal (no sé si actualmente existe). Posteriormente fui promovido a Director de Medio Ambiente a partir del 1 de Julio del 2000 hasta el 31 de diciembre del 2002. Independientemente de lo anterior y dado que el MARN era de reciente creación se trabaja en desarrollar organización. Igualmente la ley es nueva y tiene como fecha en el Diario Oficial del 4 de Mayo de 1998 (Tomo 339, No. 79, Decreto No. 233). Era necesario entonces ya sea como técnico y profesional apoyar al jefe inmediato superior o al titular de la Cartera de Estado en la elaboración de una estructura básica, de un organigrama primario que permita iniciar las labores de aplicación de lo que en esta rama compete. El Gerente de Gestión Ambiental tiene como funciones fundamentales el brindar apoyo técnico a la aplicación del Sistema de Evaluación Ambiental y la coordinación de grupos de profesionales en las áreas de: 1) Manejo de Aguas Residuales, 2) Manejo de Desechos Peligrosos, 3) Manejo de la Calidad del Aire, 4) Manejo Integrado de Desechos Sólidos y 5) Procesos de Producción más Limpia. Este esquema y descripción de funciones fue desarrollado cuando fungía como técnico y obtuvo cierta estructura operativa ya cuando era Gerente de Gestión Ambiental. Para establecer dicha organización fue necesario llevar a cabo mucho trabajo en equipo y se logró con el concurso de muchos ya que existían muchas otras áreas que igualmente estaban en proceso de organización. Igualmente me gustaría reconocer que el primer Ministro de Medio Ambiente Lic. Miguel Araujo estuvo muy poco tiempo en el cargo y su trabajo fue esencialmente de organización, esto no omite que manifestó gran espíritu de trabajo y preocupación por mejorar el país en materia ambiental. Cabe acá destacar que nunca antes en el país existía ni normativa o marco legal, ni técnicos que de forma institucional apoyaran la recuperación de un país tan depredado en materia ambiental. Tanto el marco normativo como Institucional es considerado por este servidor como un logro importante para el país y su población. Es irónico que ahora se me cuestione por algo que tanto he luchado. Como Director de Medio Ambiente mis funciones consistían en coordinar lo desarrollado por la gerencia de Gestión Ambiental así como atender fundamentalmente 5 Convenios Multilaterales que el país ha suscrito en materia ambiental, lo cual implica aún una mayor cantidad y calidad de trabajo a desarrollar. 1) Reparo Número Uno (Responsabilidad Administrativa) Este repara



se refiere a que "se comprobó que el MARN no ha diseñado una política de Manejo de Calidad de Aire, que permita establecer normas y regulaciones para controlar las emisiones contaminantes de la atmósfera, especialmente las producidas por fuentes móviles." Continúa diciendo que lo anterior "infringe el Art 3 de la Ley de Medio Ambiente y el Plan Estratégico Institucional 1999-2004." Aparentemente acá existe una confusión en el señalamiento. Lo indicado por el Art. 3 de la Ley de Medio Ambiente NO se refiere a una política de manejo de calidad del aire, sino a la Política Nacional de Medio Ambiente y establece que es un conjunto de principios, estrategias y acciones emitidas por EL CONSEJO DE MINISTROS y realizada por el Ministerio.. y por el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente" también establece que dicha política la aprueba el Consejo de Ministros. En cuanto al Plan Estratégico Institucional llamado las Alianzas, la Alianza por el futuro es una muestra de que existe la decisión de llevar adelante dichas acciones, sin que tengan carácter vinculante, es mas, están diseñadas por nosotros mismos en términos de llevarlas a cabo en corto, mediano o largo plazo, siempre y cuando existan las condiciones mínimas necesarias para ello (tiempo, apoyo logístico, personal adecuado, recursos económicos, etc.). Al término de mi contrato todavía existían acciones en progreso y algunas para ser realizadas posteriormente. Mi contrato finalizó 1 año y medio antes de terminar la administración Flores. Es importante señalar también que dentro del MARN existía (o existe) un Departamento de Normas y Políticas que responde a la elaboración de dichas Normas y Políticas con la prioridad que designe el titular y no es la Gerencia de Gestión Ambiental ni la Dirección de Medio Ambiente la que decidía esas prioridades. Debido a lo anterior queda claro que no estaba dentro de mis atribuciones diseñar una Política de Manejo de la Calidad del Aire. Mi función era mas que todo de apoyo técnico y no de hacer políticas. La política las hacen los titulares de las carteras de Estado de forma implícita o explícita. En este sentido es preciso mencionar que la Dra. Ana María Majano siempre tuvo una política en esta materia la que se sintetiza en "Reducir las emisiones contaminantes a fin de mejorar la calidad de vida de los salvadoreños". Su esfuerzo y dedicación están altamente comprobados, por quienes trabajamos con ella. Es de mí entender que la Política que señala el Art. 3 si fue diseñada y aprobada. Debe haber sido presentada como anexo por los titulares que responden a este pliego de reparos o la pueden encontrar en el MARN. 2) Reparo Número Dos (Responsabilidad Administrativa) Este reparo se refiere a "que se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN no ha diseñado estrategias ni planes de acción



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1383

relativas a la calidad del aire que le permitiera controlar y regular las emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles". En mi calidad de Gerente de Gestión Ambiental y los escasos 2 meses de esa función y posteriormente como Director de Medio Ambiente, realizamos la presentación básica de lo que denominamos: Estrategia y Plan Nacional de Manejo de la Calidad del Aire (Anexo 1) y esta fechada 27/04/00. La cual tiene la estructura siguiente; I. Introducción II. Necesidades III. Fuentes Contaminantes a) Fuentes móviles b) Fuentes Fijas IV. Calidad del Aire Ambiente. V. Consecuencias en la Salud de la Población. VI. Estrategia y Plan Nacional de Manejo de la Calidad del Aire. Esta Estrategia incluye la propuesta de Norma Salvadoreña NSO 13.01.01:00 de Calidad del Aire. Inmisiones y Emisiones Atmosféricas. Así como la Estrategia en Fuentes Móviles, la Estrategia en Fuentes Fijas y Otras Alternativas Estratégicamente Importantes. VII Conclusión. Aún cuando el reparo hace énfasis en fuentes móviles cabe destacar que en la atmósfera se reciben contaminantes independientemente de su procedencia y es necesario hacer énfasis en ambas fuentes. La distinción precisamente se hace para definir estrategias y planes de acción, las cuales son diferentes. Es claro que el camino correcto para disminuir, prevenir y controlar los contaminantes en materia de fuentes móviles es llevar adelante la Revisión Técnica Vehicular de Gases, Partículas y Ruidos del Parque Vehicular. Para llevar a cabo lo anterior se necesita una Norma Técnica de Emisiones e Inmisiones que sea aplicable a la realidad Salvadoreña. La Estrategia y Plan Nacional de Manejo de la Calidad del Aire anteriormente citada fue objeto de presentaciones públicas en diferentes foros y eventos relativos al Medio Ambiente. 3) Reparo Número tres (Responsabilidad Administrativa) Este reparo se refiere a "que se comprobó que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN no ha realizado acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles, ya que no se han establecido mecanismos de verificación y control para que la atmósfera no sobrepase los niveles de contaminantes producidos por fuentes móviles, ni se han establecido mecanismos de prevención, disminución o eliminación de los contaminantes". Acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire en general y de fuentes móviles en particular se realizaron muchas. Sin embargo, primero deseo establecer que el Art. 47 citado en el reparo plantea que la protección de la atmósfera se regirá por los siguientes criterios básicos. O sea que la Ley nos da sólo CRITERIOS BÁSICOS para ser utilizados. Así dice la ley. Básicamente el literal a) se refiere a que debemos asegurarnos que la atmósfera no sobrepase los niveles de concentración permisibles establecidos en las Normas



Técnicas de Calidad del Aire. Algunas Acciones Realizadas: 1) A partir de lo anterior, obviamente lo primero que hay que elaborar es la NORMA TÉCNICA DE CALIDAD DE AIRE. Esto no es función del MARN y mucho menos de la Gerencia de Gestión Ambiental o Dirección de Medio Ambiente. Esto es responsabilidad de CONACYT, sin embargo, hay que aclarar que MARN junto con CONACYT estableció la mesa técnica que está compuesta por el sector privado y público para la elaboración de dicha Norma. **Esta es una primera acción que desvirtúa lo que se plantea en el reparo.** El Comité de elaboración de Norma fué en distintos períodos dirigido por mi persona y donde participó, Cemento CESSA, ANEP, RASA, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, FUSADES, Ministerio de Economía, VMT, Ingenios Azucareros, Empresarios de Buses y Otros. Esto es verificable en las actas en poder de CONACYT. 2) Es importante mencionar que al mismo tiempo el MARN elaboraba el Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental que fue finalmente aprobado por la Presidencia de la República (Lic. Francisco Flores) **el cual incluye algunas regulaciones relativas al manejo de la calidad del aire. Este reglamento es citado por ustedes en el reparo número cuatro lo que indica que conocen el resultado de esta acción.** 3) **El reglamento contiene también la Norma Técnica de Inmisiones, actualmente en vigencia.** Entiendo dicho reglamento es distribuido por el MARN ante solicitud. La Norma trabajada por el comité de CONACYT fué finalmente dividida en Norma de Inmisiones y Norma de Emisiones tanto para fuentes fijas como móviles. Ambas fueron terminadas por el comité técnico para su aprobación de la Junta Directiva de CONACYT dependiente del Ministerio de Economía. Desconozco su estado de aprobación. El literal b) del Art. 47 citado se refiere a "prevenir, disminuir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes de la atmósfera. 4) Una acción en este sentido lo constituyó nuestra participación en el **monitoreo de la calidad del aire que bajo el auspicio del Programa Aire Puro de Swiss Contact se llevaba a cabo.** Esto puede ser verificado con técnicos del programa Aire Puro de Swiss Contact. 5) El MARN y la Dirección de Medio Ambiente, también **participaban junto con técnicos del Programa Aire Puro en el análisis de los datos reportados por Swiss Contact, así como aspectos de la tecnología utilizada en el Laboratorio de Calidad Integral de FUSADES.** Esto puede ser verificado en ambas entidades. 6) El MARN participó de campañas relativas a chequear vehículos en distintas gasolineras del país, así como a involucrar a los empresarios del transporte colectivo. En algunos casos se promovió el uso de equipos con



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1384

función de trampas para capturar partículas antes de ser emitidas a la atmósfera en algunos buses de varias rutas, lo cual previene, disminuye o elimina emisiones a la atmósfera. 7) Se realizaron acciones encaminadas a verificar como se llevaban a cabo las revisiones técnicas de emisiones en el ITCA para vehículos que llegaban del extranjero y solicitaban permiso para circular. Este trabajo estaba bajo responsabilidad del Vice Ministerio de Transporte por instrucciones de tipo legal. Se aduce que según la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y su Reglamento estas revisiones son jurisdicción del VMT. Esta responsabilidad fue luego otorgada a otras entidades por parte del VMT. 8) El MARN y en consecuencia con su Estrategia y Plan mencionado anteriormente trabaja por su parte en llevar adelante el proceso de licitación sobre el establecimiento de estaciones de Revisión Técnica Vehicular en el país. Se llevaron a cabo 2 licitaciones, estando actualmente la segunda licitación en un proceso legal aún no definido. En la Dirección de Medio Ambiente bajo mi cargo teníamos la firme convicción de que una manera real y efectiva de disminuir los contaminantes producidos por fuentes móviles sólo se llevara a cabo cuando todos los vehículos sin distinción pasen las revisiones de emisiones respectivas. Esto implica el convencimiento de que todos los que poseen vehículos deben estar sujetos a normas que mejoren el estado de la calidad del aire y por ende el estado de salud de la población. 9) Una acción sumamente importante es la realizada con respecto a la obtención del préstamo relativo al programa de Descontaminación de áreas Críticas realizado con el BID. Se logró que el BID lo aprobara y fue después de salir del MARN cuando entro en etapa de organización técnica para ponerlo en marcha. El componente de monitoreo de la Calidad del Aire independiente del que llevó a cabo Swiss Contact-FUSADES está incluido, así como otras importantes acciones a desarrollar. Es de mí entender que actualmente el Programa de Descontaminación de áreas Críticas está en desarrollo. 10) Tal como lo expresé anteriormente la atmósfera no separa contaminantes. Hay acciones realizadas en fuentes fijas tales como el cambio de tecnología en ciertas actividades industriales que se promovieron y llevaron a cabo. Ejemplo: cambio de leña a gas en micro y pequeños empresarios como las panaderías. 11) Una acción de tremendo impacto se da en la conversión de tecnología en el sector industrial de diferentes niveles. La aplicación del Sistema de Evaluación Ambiental arrojaba en esta materia aproximadamente \$ 3 millones de dólares en fianzas ambientales, sólo en materia de calidad del aire, lo que significa acciones que se llevaron a cabo en cumplimiento de la ley a favor de la calidad del aire en general. 12) Otra acción importante fue llevar a cabo el proyecto denominado: "Levantamiento del



Inventario de Fuentes Contaminantes" bajo el auspicio de la Fundación Swiss Contact. Esta acción representò obtener un archivo de las fuentes fijas de contaminación ubicándolas con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) con el objeto de obtener mapas que sirvan de referencia para acciones futuras. Dichos mapas fueron elaborados y están en poder del MARN en su área de Informática.

Reparo Número Cuatro (Responsabilidad administrativa) Este reparo se refiere a que "no efectúan seguimiento y supervisión para el cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, las cuales incluyen normas relacionadas con la calidad del aire, específicamente de fuentes móviles". Muchas de las acciones mencionadas en la respuesta anterior tienen que ver directamente en la respuesta de este reparo, ya que son igualmente acciones que tienden a prevenir, disminuir o eliminar los contaminantes en la atmósfera así como dar seguimiento y supervisar el cumplimiento de normas técnicas. (Ejemplo: acción 4, 5 y 7 entre otras). De nuevo la norma de emisiones e inmisiones fue terminada en mi período. No sé si la de Emisiones aplicable a las fuentes móviles està aprobada legalmente por CONACYT y el Ministerio de Economía. Si no lo esta no se puede obligar su aplicación. Con relación al Art. 27 de la Ley mencionada en el reparo cuatro existe también confusión de su parte ya que no se refiere a auditorias a los vehículos, sino a auditorias aplicables al Sistema de Evaluación Ambiental en cuanto a las condiciones fijadas en el permiso ambiental por el titular de obras o proyectos. En cuanto al Art. 42 éste se refiere a deberes de las personas e instituciones del Estado. Dice literalmente que "toda persona natural o jurídica están obligados a evitar acciones deteriorantes del medio ambiente.....". Esto es repetitivo y también es respondido por las diversas acciones señaladas en la respuesta al reparo número tres. Este artículo aduce en forma general a toda la población (el estado en su conjunto) a evitar acciones contaminantes y promueve la denuncia ambiental. En cuanto al Art. 44 éste se refiere a que el MARN junto con CONACYT velarà por el cumplimiento de Normas Técnicas de Calidad Ambiental y que un reglamento especial contendrà dichas normas. Ya fue mencionado que dicho reglamento fue elaborado y aprobado y mencionado por ustedes mismos en este reparo. El velar por el cumplimiento también está contenido en las respuestas al reparo tres previamente expresadas.

Reparo Número Cinco (Responsabilidad administrativa) Este reparo se refiere a "que la Dirección de Gestión Ambiental no ha diseñado ni implementado un sistema de monitoreo de la calidad del aire que permita a la entidad obtener información sobre los niveles de contaminantes de aire principalmente de fuentes móviles". El diseño e implementación de un sistema



CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



30

de monitoreo de la calidad del aire fue parte de las acciones a realizar a partir de la obtención del financiamiento del Programa de descontaminación de áreas Críticas (DAC) como parte del préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En mi período como Director de Medio Ambiente el préstamo estuvo en discusión entre el MARN, Ministerio de Hacienda y el BID, finalmente el préstamo fue aprobado y como dije antes el Programa DAC está actualmente en desarrollo. El diseño propuesto implicaba mejorar significativamente el monitoreo realizado por Swiss Contact-FUSADES. También ya he mencionado que como MARN participamos en las acciones de monitoreo implementado por esas entidades. En cuanto al énfasis hecho sobre "niveles de contaminantes principalmente de fuentes móviles" debo repetir que la atmósfera recibe contaminantes de todo tipo de fuentes. La distinción es el resultado de una relación entre los tipos de contaminantes provenientes de la industria, el comercio, el parque vehicular, sistema de transporte y otras actividades, así como entre fuentes emisoras y receptoras de contaminantes. Técnicamente no se puede implementar un sistema de monitoreo para obtener información sobre los niveles de contaminantes del aire principalmente de fuentes móviles. El Plan Estratégico Institucional elaborado por nosotros mismos expresaba nuestra disposición a llevar a cabo las acciones mencionadas con el financiamiento del BID y entiendo no tiene carácter vinculante. Al separarme del MARN aún faltaba año y medio para la aplicación de dicho Plan Estratégico. Reparo Número Seis (Responsabilidad Administrativa) Este reparo se refiere a "que la Dirección de Gestión Ambiental no cuenta con un plan de capacitación para los técnicos que laboran en la referida Dirección." Esto no era parte de mis atribuciones como instancia técnica sino de áreas administrativas que manejaban el Desarrollo Institucional en ese período. Sin embargo, siempre que obteníamos la posibilidad de capacitación a través de información procedente de nuestra Dirección de Relaciones Internacionales, la cual incluía cursos dictados bajo el auspicio de la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD) y las agencias de Cooperación de diferentes países, así como, las capacitaciones locales impartidas por Swiss Contact, siempre estuvimos prestos a enviar nuestro personal, siempre y cuando no interrumpiera la correcta marcha en el cumplimiento de nuestras responsabilidades. Pero reitero al elaborar un Plan de Capacitación según la estructura del MARN a la fecha es más una tarea de carácter administrativo del personal y no era parte de mis funciones el realizarlo. Finalmente, deseo expresar que la experiencia de realizar auditorias de Gestión son innovadoras e importantes. Sin embargo, considero que su aplicación para una



Institución como el MARN de tan reciente creación (8 años), con escaso financiamiento y con la responsabilidad de aplicar una Ley tan nueva y controversial (7 años) resulta un tanto inadecuado. El Ministerio de Medio Ambiente, así como la capacidad de la población para realizar acciones que tiendan a mejorar las condiciones ambientales del país requiere de mucha conciencia ambiental, tiempo y recursos efectivos para su implementación y desarrollo. El Salvador tiene aún mucho camino que recorrer en materia ambiental en beneficio de toda la población salvadoreña. ~~~~~

XV.- A fs. 260 se encuentra agregada la Nota suscrita por el Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, presentada a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día dos de junio del año anterior; en la que remite el escrito de alegatos de fs. 261 y 262, y hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente:

~~~~~ **REPARO                      NÚMERO                      DIECIOCHO** ~~~~~

**RESPUESTA:** Me refiero a la responsabilidad administrativa que esa Honorable Cámara me señala de porqué el Ministerio de Economía no cuenta con una Unidad Ambiental. Al respecto me permito aclarar: que la Ley del Medio Ambiente en su Artículo 6 tipifica: "Créase el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente, formado por el Ministerio que será su coordinador, las unidades ambientales en cada Ministerio y las instituciones autónomas y municipales, se llamará SINAMA y tendrá como finalidad establecer, poner en funcionamiento y mantener en las entidades e instituciones del sector público los principios, normas, programación, dirección y coordinación de la gestión ambiental del Estado. Que entre los objetivos del Sistema está el señalado en el literal b) del mismo artículo "Establecer la organización estructural y funcional de la gestión ambiental en las entidades e instituciones del sector público". Por otra parte en su inciso final el artículo define que "Compete al Órgano Ejecutivo en el Ramo de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la coordinación del SINAMA, para lo cual dictará las políticas que servirán como guía para el diseño, organización y funcionamiento el cual será centralizado en cuanto a la formación, y descentralizado en cuanto a la operación". Tal cómo lo dice la disposición legal citada el Ministerio de Medio Ambiente es el responsable de dictar las políticas necesarias para la creación del SINAMA en consecuencia HONORABLE CÁMARA durante el tiempo que duró mi gestión y a partir de la entrada en vigencia de dicha Ley, no se recibieron políticas ni lineamientos que sirvieran de guía para la conformación de dicha Unidad, hago





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1386

esta aclaración considerando que la Ley de Medio Ambiente fue aprobada en el mes de marzo de 1998 y mi gestión como Ministro de Economía concluyó el 31 de mayo de 1999. Por otra parte El Reglamento General de la Ley del Medio Ambiente fue aprobado en San Salvador a los veintiún días del mes de marzo del año dos mil, fecha en la cual ya no era Ministro de Economía por lo tanto no se puede afirmar que se infringió durante mi gestión los Artículos 5 y 9 del Reglamento de la referida Ley como se afirma en el reparo No. 18 del Pliego de Reparos No. CAM-V-JC-012-2005, ya que el reglamento no existía la aclaración anterior en concordancia con el Artículo Constitucional Número 15 el cual literalmente dice: "nadie puede ser juzgado sino conforme a las leyes promulgadas con anterioridad al hecho de que se trate...." y en consecuencia donde existe la misma Razón existe la misma obligación y en este caso al no existir el reglamento no existía la posibilidad de infringir artículos del mismo. Con todo lo antes expuesto, considero haber desvirtuado los señalamientos de la Corte de Cuentas de la República, pues como esa Honorable Cámara puede apreciar, que en mi calidad de Ministro de Economía, no he violado las disposiciones legales que menciona la citada Institución, en el pliego de reparos que se me ha notificado; y por ende no tengo ninguna responsabilidad en los hallazgos que menciona.....".

**XVI.-** A fs. 263 y fs. 264 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Licenciado **JULIO EXIPIÓN VALDIVIESO RIVAS** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**), presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día nueve de junio del año que antecede; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: "..... **I- Reparo número 7:** Este reparo está fundamentado en que el Viceministerio de Transporte, cuando fungía como Viceministro, no contaba con una Unidad de Medio Ambiente que le permitiere supervisar, coordinar y dar seguimiento a la gestión ambiental, infringiendo el artículo 7 de la Ley de Medio Ambiente, afirmación que no comparto, porque por Decreto Legislativo número 891 de fecha 27 de abril del año 2000 publicado en el Diario Oficial No. 89, tomo 347 de fecha 16 de mayo del año 2000, se prorrogó hasta el 12 de mayo del año 2001 el plazo que establecía la Ley del Medio Ambiente para los titulares en sus actividades, obras o proyectos públicos, que cumplieron los requerimientos establecidos, en ese sentido yo renuncié el 12 de julio del año 2000, por lo que no me era exigible el seguimiento contenido en la Ley del Medio Ambiente. Por otra parte, el Viceministerio de





Transporte nunca contó con un presupuesto lo suficiente para desarrollar sus actividades, además, que el único ente de acuerdo a la Ley del Presupuesto el órgano encargado para crear plaza es la Asamblea Legislativa. **II- Reparó número 9:** Con respecto a este reparo tiene como fundamento el art. 222 del Reglamento General de Tránsito, argumentando que el suscrito no le dio cumplimiento a dicha disposición en el sentido de no haber autorizado a través de la Comisión Reguladora del Transporte la empresa que fuera la encargada de la emisión de los certificados de control de emisión de gases y sobre el particular me permito hacer las consideraciones siguientes: **a.** La Comisión Reguladora del Transporte es **un órgano colegiado** y como tal tomaba sus resoluciones colegiadamente y no en forma individual, además el Viceministro de Transporte era un miembro más dentro de esa Comisión; por lo tanto, no se puede deducir responsabilidad individual **cuando el órgano es colegiado;** además, la comisión reguladora fue derogada por disposición en el Reglamento General de Transporte Terrestre. **b.** Por otra parte, no es cierto que no se hayan tomado medidas con respecto a la emisión de gases, lo que pasa es que se dividió en dos momentos, el primero se estableció que se haría para todos aquellos vehículos usados que ingresaran al país y para tal efecto se comisionó a Swiscontac, Itca y Mustang que eran las empresas encargadas para hacerlo, y creo que todavía lo hacen. Sin este requisito no se pueden matricular los vehículos, por lo tanto estas empresas son las encargadas de emitir los certificados; el segundo momento se haría para todo el parque vehicular del país y se haría a través de las revisiones técnicas vehiculares, pero para ello era necesario sacar licitación, yo llegué como Viceministro hasta el año 2000 y se elaboraron las bases y posteriormente se transfirió al Ministerio del Medio Ambiente, desconozco si llevó o no adelante la licitación, pues como dije antes yo dejé de fungir como tal en el año dos mil, por lo que considero que los reparos administrativos no tienen justificación alguna

.....  
.....

**XVII.-** De fs. 267 a fs. 295 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**), presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día dieciséis de junio del año recién pasado, junto con la documentación probatoria anexa de fs. 296 a fs. 845; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: ..... **REPARO NÚMERO**





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1387

**SIETE** (Responsabilidad Administrativa).....\//////////.....

**CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS:** El Viceministro de Transporte, creó mediante Acuerdo Interno No. 7 de fecha 06FEB2004 (Según copia adjunta **ANEXO No. 2**), la Unidad Medioambiental que en materia de Medio Ambiente, están atribuidas al Viceministerio, principalmente las relacionadas con la contaminación del aire originada por la emisión de gases vehiculares.

**REPARO NÚMERO OCHO** (Responsabilidad Administrativa).....\//////////.....

**CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS:** La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no concibe la existencia de una empresa que realice las actividades de supervisión y control de los centros de control. En consecuencia, en dicho aspecto, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial ha excedido los límites de la Ley a la que pretende desarrollar, la cual únicamente concibe la existencia de talleres debidamente autorizados que se encargarán de practicar las pruebas de emisión de gases, humo y ruidos: "Las mediciones de gases, humo y ruidos de los vehículos automotores se realizarán en talleres particulares legalmente establecidos y debidamente autorizados por el Viceministerio de Transporte en coordinación con la Secretaría Nacional del Medio Ambiente (...)" (Art. 105) Tampoco se prevé la Ley la autorización de la empresa que se comenta, por parte de la Comisión Reguladora. En cuanto a esta última, la Ley de la materia únicamente la concibe como un organismo de carácter consultivo, en materia de concesiones y tarifas de transporte público; ni siquiera atribuye la calidad de vinculantes a los dictámenes que la misma pueda emitir, por lo que las autoridades de Transporte bien podrían separarse de los mismos, razonándolos debidamente, sin incurrir en ninguna ilegalidad: "La Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, será un organismo consultivo del Viceministerio de Transporte en materia de concesiones y tarifas del transporte público colectivo de pasajeros; y de autorizaciones y concesiones especiales. Su integración, funciones y atribuciones, se establecerán en el Reglamento Respectivo, incluyendo su Unidad Técnica de Apoyo (...)" (Art. 49). **ANÁLISIS DE LA LEGALIDAD Y CONSTITUCIONALIDAD DE LAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS QUE HACEN REFERENCIA A LA EMPRESA SUPERVISORA Y CONTRALORA DE LOS CENTROS DE CONTROL DE EMISIONES DE GASES, Y DE LAS QUE AMPLÍAN LAS ATRIBUCIONES DE LA COMISIÓN REGULADORA DE TRANSPORTE.** Tal como se expuso con anterioridad, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no hace referencia a la existencia de una **empresa que realice actividades de supervisión y control de los centros**





**de control.** Por otra parte, sólo concibe a la Comisión Reguladora de Transporte, como un órgano de carácter consultivo del Viceministerio de Transporte. Para el análisis de la naturaleza y alcances que debe tener el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, se hará referencia a la jurisprudencia sentada por la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, así como a Doctrina de los Expositores del Derecho. Análisis de la Jurisprudencia de la Sala de lo Constitucional. Para sustentar con más amplitud la anterior posición, hacemos el siguiente análisis sobre la potestad reglamentaria, tomando como base la Jurisprudencia presentada por ese Tribunal, con relación al tema en la sentencia de constitucionalidad 22-97, de fecha 27 de marzo de 2001, la cual ya había sido autorizada en la Sentencia de Inconstitucionalidad 8-97, de 23 de marzo de ese mismo año. También damos por supuestos los criterios establecidos por la Sala en cuanto a la Reserva de Ley, en la sentencia de Inconstitucionalidad 27-99 de 6 de septiembre de 2001. Al referirse a la clasificación de los reglamentos, la Sala en primer lugar alude a los reglamentos de ejecución y a los autónomos. Hace referencia al de ejecución, en los siguientes términos. "Desde la primera perspectiva, la Constitución autoriza dos clases de reglamentos: el reglamento de ejecución y el reglamento autónomo. El primero es emitido por el Presidente de la República para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde, respondiendo al principio *secundum legem*, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe." Haciendo referencia a la clasificación que se refiere al ámbito normativo del reglamento, ese Tribunal ha expresado: "Desde la segunda perspectiva, es importante distinguir entre aquellas materias administrativas que pertenecen al ámbito interno o doméstico de la Administración y las que regulan los derechos y deberes de los individuos dentro de su respectiva competencia territorial. Las primeras serían el ámbito propio de la regulación que realiza los reglamentos organizativos, normas que regulan los aspectos vinculados con la estructuración y organización de las unidades administrativas dependientes. **Las segundas serían el ámbito de regulación de los reglamentos normativos, que sólo puede referirse a cuestiones que, aún siendo administrativas, implican para los individuos como tales la imposición de obligaciones o deberes o en otras palabras, la**





**regulación de sus derechos contenidos en la normativa superior.** Luego la Sala hace referencia a los límites genéricos materiales de los reglamentos, y entre ellos menciona que "los reglamentos tendrán que ajustarse a cierto ámbito de materias sobre la que puede ejercerse la competencia normativa- potestad reglamentaria- y que, en consecuencia, condiciona la validez de los reglamentos y, derivadamente, la de las disposiciones o normas creadas por ellos, pues aquello importa un vicio formal o de producción. **En efecto, el reglamento como fuente, no puede sino regular aspectos que explícitamente se le hayan conferido en la ley secundaria, es decir que si bien puede normar algunas conductas individuales y colectivas, el contenido de dichas normas no puede ir más delante de los límites de la cobertura formal de todo reglamento, innovando respecto de su campo jurídico.** Lo que comúnmente se confiere al reglamento es la posibilidad de simplemente regular derechos fundamentales, entendiendo esta simple regulación como el mecanismo a través del cual se desarrolla un mandato normativo expreso o tácito, de nivel superior, en el cual **se faculta al reglamento para que concrete una norma que ya de suyo afecta la esfera jurídica de los gobernados.** Y es que, la simple regulación es la dotación de contenido material a los derechos fundamentales, lo cual lleva a adoptar disposiciones que establezcan su titularidad, sus manifestaciones y alcances, así como las condiciones de ejercicio y sus garantías. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que un derecho fundamental **puede ser regulado por las disposiciones infraconstitucionales — v. gr., los reglamentos provenientes de aquellos órganos o entes públicos que se encuentran constitucionalmente facultados para ello,** respetando el núcleo esencial que le otorga la Ley Suprema; esto es, que el titular de la potestad reglamentaria debe mantenerse vinculado directamente a la razón de ser del derecho fundamental dentro de la Constitución. De todo lo anterior se concluye que los reglamentos de ejecución y los normativos deben sujetarse a las líneas definidas por el legislador. No pueden "innovar", en aspectos que el legislador no les ha habilitado, en lo que a derechos de los particulares se refiere, **"puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe".** **Doctrina de los Expositores del Derecho. Jurisprudencia del Tribunal Constitucional Español.** Las anteriores afirmaciones de la Sala, son confirmadas por la Doctrina de los Expositores del Derecho, quienes al sustentar algunas de sus afirmaciones citan Jurisprudencia del Tribunal Constitucional Español. Así, Ignacio de Otto ha expuesto: "Clases de Reglamentos Ejecutivos e Independientes;





Jurídicos y Administrativos, a) La más importante clasificación de los reglamentos, la única a la que inequívocamente se conecta diferencia de régimen jurídico, es la que distingue entre reglamento ejecutivo o secundum legem y reglamentos independientes o praeter legem. Se llaman reglamentos ejecutivos los que se dictan en ejecución de una ley preexistente, función muy amplia que comprende tanto los reglamentos que detallan, desarrollan o complementan los preceptos legales, cuanto aquellos que preparan la ejecución propiamente dicha disponiendo los instrumentos técnicos necesarios, por ejemplo regulando trámites u organizando un registro o un servicio de inspección (...). La característica básica de los reglamentos ejecutivos es que están inmediatamente ligados a una ley, a sus preceptos concretos, o a un conjunto de leyes determinadas a cuyo desarrollo o ejecución se provee. No se suele distinguir, sin embargo, entre aquellos casos en los que se desarrollan los preceptos de la ley y aquellos en los que se procede a la ejecución en sentido estricto, sin repercusión alguna sobre las normas propiamente dichas. Reglamentos independientes son aquellos que se dictan praeter legem, es decir, sin una ley previa a cuya ejecución se atiende. No son, claro está, reglamentos contra legem, prohibidos por el principio de jerarquía normativa, sino reglamentos que no tienen como finalidad el desarrollo de normas legales previas en la materia de que se trate, que no aparecen como complementarios de una ley sino que regulan materias de las que no se ha ocupado el legislador o de las que se ha ocupado de manera fragmentaria (...) Junto a esta distinción la Doctrina establece otra que toma como base la materia de que se ocupan los reglamentos y los clasifica en reglamentos jurídicos, también llamados normativos, y reglamentos administrativos, también llamados de organización. **Los reglamentos normativos o jurídicos son aquellos que tienen por objeto crear un derecho nuevo o modificar el derecho existente en cuanto a los derechos y deberes de los ciudadanos; son reglamentos con efectos ad extra de la propia Administración Pública, reglamentos que afecta a los ciudadanos y que se dictan en virtud de la relación general de sujeción que existe entre ellos y el poder público, de la llamada relación de supremacía general (...)** Por el contrario se llaman reglamentos administrativos o de organización aquellos que la Administración dicta en ejercicio de su potestad de organización, o bien en virtud de las llamadas relaciones especiales de sujeción. En el caso de los reglamentos de organización el ciudadano sólo aparece como destinatario de la norma reglamentaria en la medida en que en él concurre una relación especial de sujeción, distinta de la común o general, por ejemplo, las ya





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1389

indicadas condiciones de obligado al servicio militar, usuario de un hospital o de una escuela o interno en un establecimiento penitenciario (...). Cuando la Administración dicta un reglamento administrativo o de organización está actuando en su propio campo y ejercitando su propio poder, de modo que, en principio, no necesita una autorización legal para dictar esa clase de norma y dispone de un margen de libertad más amplio. La Administración, se dice, ejerce aquí un poder de autodisposición. Por el contrario, cuando dicta un reglamento jurídico, la Administración está ejerciendo un poder sobre los demás sujetos y, por ello su legitimación es más débil." (De Otto, Ignacio, Derecho Constitucional, Sistema de Fuentes, Editorial Ariel S.A., Barcelona, segunda edición, 1995, págs. 217 1 219). Al enlazar el tema con el principio de Reserva de ley, este autor expresa lo siguiente: "El reglamento, que puede regular cualquier materia con la sola prohibición de no contravenir lo dispuesto en las leyes, encuentran un límite cuando la Constitución ha establecido que ciertas materias quedan reservadas a la ley, atribuyendo así a ésta un monopolio que acota negativamente la regulación reglamentaria. La exclusión, sin embargo, no tiene un carácter absoluto, y el Tribunal Constitucional ha afirmado, con fórmula de enlace general que cabe que la ley que una materia sujeta a reserva legal, remita algún aspecto de la regulación al Reglamento: siempre como es claro y exigible para cualquier clase de reservas, que la remisión al Reglamento no suponga diferir a la normación del Gobierno el objeto mismo reservado (...). El tribunal (Constitucional) ha dicho que "Este principio de reserva de ley (...) no excluye ciertamente, la posibilidad de que las leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero si, que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la ley, lo que supondría una degradación de la reserva formulada por la Constitución a favor del legislador" (STC 83/84, de 24 de julio). El principio general es, por tanto, que en las materias sujetas a reserva de ley es posible la remisión al reglamento en tanto en cuanto esto no suponga una alteración de la reserva misma establecida a favor del legislador." (Pág. 229). En este mismo sentido los razonamientos de Enrique Álvarez Conde, si bien los desarrolla con menos amplitud (Álvarez, Conde, Enrique, Curso de Derecho Constitucional, Vol 1, Editorial Tecnos, S.A., tercera edición, 1999, Madrid, Págs. 259 y 260). **Aplicación de los anteriores racionamientos al caso concreto que se analiza.**

**Naturaleza de los Reglamentos que pueden derivarse de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.** Todo Reglamento que se deriva de una Ley debe responder "al principio secundum legem, dado que





desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien **llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe.**" (Sentencia de Inconstitucionalidad 22-97) Se concluye entonces que el Reglamento cuyo contenido trasciende a la esfera jurídica de los particulares, debe sujetarse a la medida que le ha definido la norma superior en este caso, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, puesto que la potestad de regular tales aspectos deriva de ésta, es decir, es consecuencia de una habilitación que ha conferido el legislador. Cuando el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, contempla la posibilidad de que sea una Empresa Supervisora y Contralora de Centros Privados de Control de Emisiones, la encargada de verificar el funcionamiento de los vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases, humos y partículas, nos encontramos frente a la técnica autorizatoria de la Administración Pública, la cual se constituye en una limitación a la esfera jurídica de los particulares, en el sentido que los particulares tienen vedada la posibilidad de dedicarse a la actividad de supervisión y control de los centros de control de emisión de gases vehiculares, y la Administración Pública tiene reservada la potestad de permitir la práctica de tal actividad, y no renuncia a su función primaria de control. Por tanto, la disposición reglamentaria que ha establecido la posibilidad de existencia de la Empresa Supervisora y Contralora de Centros Privados de Control de Emisiones, así como la autorización de dicha empresa por parte de la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, trasciende a la esfera jurídica de los particulares; materia que ha sido reservada al legislador. La existencia de un órgano que controle a los talleres autorizados para la práctica de las pruebas de emisión de gases, humo y ruidos trascendería a la esfera jurídica de los centros de control, así como a los particulares, en general, ya que el Art. 225 del Reglamento General de Tránsito faculta a tal empresa para imponer multas, retener certificados de emisiones de gases, placas y tarjetas de circulación. Desde otro punto de vista, la potestad que se atribuye a la Comisión Reguladora de Transporte para la autorización de la empresa supervisora y contralora de los centros de emisión también implica una intervención en la esfera jurídica de particulares, puesto que sería tal Comisión la que se pronunciaría en el sentido de conferir o denegar la autorización a la empresa en referencia. En tal sentido necesitaría de habilitación expresa del legislador, para ser determinado vía





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



13910

reglamentaria. Con relación a las potestades de los funcionarios, la Constitución de la República ha reservado la designación de las mismas, ya sea al Consejo de Ministros, al tratarse del Órgano Ejecutivo o a la Asamblea Legislativa: "Art. 167. Corresponde al Consejo de Ministros: 1º Decretar el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo y su propio Reglamento. "Art. 131. Corresponde a la Asamblea Legislativa: 21º. Determinar las atribuciones y competencias de los diferentes funcionarios cuando por esta Constitución no se hubiese hecho". En consecuencia, no pueden otorgarse nuevas potestades a los Órganos del Estado sino es por los órganos mencionados. Es así como resultan ser inconstitucionales las disposiciones del Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial que se han comentado y que exceden los límites legales PRINCIPIO DE JERARQUÍA NORMATIVA. Es por todo lo expuesto que las disposiciones reglamentarias analizadas violan el principio constitucional de jerarquía normativa o regularidad jurídica, pues el Reglamento que desarrolla a una ley, es una disposición de rango inferior a ésta, y, tal como se dijo con anterioridad, responde al principio **secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: "la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de este consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe."** Es así como las disposiciones reglamentarias analizadas no se ajustan al marco diseñado por la Constitución de la República, por lo que devienen inconstitucionales. ACTITUD QUE DEBE TOMAR TODO ÓRGANO DEL ESTADO Y PARTICULARMENTE EL VMT, FRENTE A TODA NORMATIVA QUE EXCEDE LOS LÍMITES CONSTITUCIONALES. El Art. 235 de la Constitución, ubicado en el TÍTULO VIII que trata de la Responsabilidad de los Funcionarios Públicos determina que "Todo funcionario civil o militar, antes de tomar posesión de su cargo, protestará bajo su palabra de honor, ser fiel a la República, cumplir y hacer cumplir la Constitución, ateniéndose a su texto, cualesquiera que fueren las leyes, decretos, ordenes o resoluciones que la contraríen (...)". En consecuencia los funcionarios deben atender primero a lo dispuesto por la Constitución de la República, antes que a cualquier disposición que la contraríe, en virtud que la Constitución es la Norma Suprema del ordenamiento jurídico (Art. 246 de la Constitución, entre otros: "Los principios, derechos y obligaciones establecidos por esta Constitución no pueden ser alterados por las leyes que regulen su ejercicio. La Constitución prevalecerá sobre todas las





leyes y reglamentos (...). **CONCLUSIÓN Y PAUTA DE ACTUACIÓN** Por todas las razones expuestas, las autoridades de Transporte somos de la opinión que no debe darse cumplimiento a las disposiciones reglamentarias que obligan a la existencia de la empresa que se encargue de la supervisión y control de los centros privados de emisión de gases vehiculares. En consecuencia, tampoco debe atenderse la norma del Reglamento General de Tránsito que hace referencia a la necesidad de autorización de tal empresa, por parte de la Comisión Reguladora de Transporte. De la misma ley se desprende que si corresponderá al VMT en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la autorización de los centro de control; también corresponde a las mismas controlar que tales centros cumplan con los requisitos exigidos para su autorización, así como con las funciones que les corresponde ejecutar. Y teniendo dichas instituciones suficiente capacidad técnica para efectuar la supervisión de los centros de control de emisión de gases vehiculares, las mismas se encuentran coordinando esfuerzos para vigilar permanentemente las actuaciones de tales centros de control. La función fue delegada a la Unidad Medio Ambiental de la Dirección General de Tránsito en coordinación con la Dirección de Gestión Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, quien realiza periódicamente inspecciones para verificar el funcionamiento de los tres centros de control de emisiones de gases vehiculares establecidos, así como el cumplimiento de la normativa existente al respecto. Las inspecciones a los centros de control incluyen: a. La verificación de la existencia y buen estado de herramientas y equipo de emisiones de gases con el que cuentan (diesel y gasolina). b. Verificación de la existencia de un contrato de mantenimiento y calibración de los equipos y de que se de el servicio de la forma establecida en el mismo c. Que estén ubicados en amplias instalaciones y una adecuada planta física para realizar las mediciones. d. Que cuente con personal técnicamente calificado y certificado para el manejo de los equipos y la realización de las pruebas de control de emisiones. e. Que los certificados sean emitidos e impresos instantáneamente, en forma electrónica y sin interferencia humana, los datos de los resultantes de las mediciones. Que se encuentren legalmente establecidos, se verifica la siguiente documentación: Solvencia del Ministerio de Hacienda, Matrícula de Comercio, Número de Contribuyente al IVA y Fianza de Fiel Cumplimiento por \$200,000.00 a favor del Viceministerio de Transporte vigente. Adjunto al presente copia de los informes presentados a la Dirección General de Tránsito por parte de la Unidad Medio Ambiental por las inspecciones realizadas a los Centros de Control (**ANEXO**





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1391

**No. 4).** Así como también las notificaciones a los centros sobre los hallazgos por cada inspección. **REPARO NÚMERO NUEVE** (Responsabilidad Administrativa) .....CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: Sobre este aspecto debe aclararse, en primer lugar, que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tampoco hace referencia a la existencia de una empresa única encargada del diseño e impresión de los certificados de emisión de gases, mucho menos a su autorización por parte de la Comisión Reguladora de Transporte. En tal sentido el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial también excede el límite impuesto por el legislador, como consecuencia, también son aplicables a este aspecto los razonamientos expuestos en el análisis de la recomendación que antecede. Sin embargo, las autoridades de Transporte, conscientes de la necesidad de uniformar los aspectos que deben reflejar los certificados que emitan los centros de emisión de gases vehiculares, implementó un formato (Según **ANEXO No. 5**), y todos los centros privados de control de emisión de gases vehiculares a partir del 01 de agosto del año 2004, lo utilizan para documentar los resultados que arroja la práctica de la prueba de emisión de gases. Tal formulario incluye todos los aspectos cuyo control prevé el ordenamiento jurídico sobre ese tema; es decir según lo que establece el artículo 222 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial "A efecto de respaldar la verificación oficial del cumplimiento de las normas relativas a la emisión de gases vehiculares, se emitirá un Certificado de Control de Emisiones, el cual deberá estar numerado, membretado y sellado por los Centros de Control autorizados. El Certificado de Control de Emisiones indicará los niveles de emisiones del vehículo, según los resultados de la prueba, los cuales serán impresos electrónicamente en el Certificado de Control de Emisiones, según se indicó en el artículo anterior. Una vez confeccionado el Certificado de Control de Emisiones, el o los técnicos autorizados del respectivo Centro de Control deberán firmarlo para certificar su validez. Los Técnicos autorizados para realizar pruebas de control de emisiones en cualquiera de los centros de Control autorizados, deberán estar debidamente inscritos en el Registro de Técnicos, que para tal fin lleve la Comisión. El Certificado de Control de Emisiones tendrá una validez de un año para los vehículos automotores, excepto para aquellos dedicados al transporte comercial o colectivo de personas, para los cuales el Certificado de Control de Emisiones tendrá validez de seis meses. Esto no impedirá que la División de Tránsito o la del Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil, o los Delegados de Tránsito de la Dirección General de Tránsito, puedan hacer las revisiones de oficio cuantas veces





lo consideren necesario. El Certificado de Control de Emisiones también contendrá los siguientes datos: Número del Certificado, fecha de importación del vehículo, fecha de emisión del certificado, fecha de vencimiento del certificado, número de placa del vehículo, kilometraje del vehículo, tipo de combustible utilizado por el motor y nombre del responsable del respectivo Centro de Control que emite el certificado. Los costos e impresión de los certificados deberán ser asumidos por el Centro de Control respectivo, y pagados a la Empresa única, autorizada por la Comisión, encargada de confeccionar los Certificados de Control de Emisiones con formato único y numeración correlativa. La Empresa única encargada de su impresión remitirá debidamente identificados, estos Certificados a la Comisión Reguladora, para que ésta los legalice, y posteriormente los entregue a los Centros de Control que la Empresa impresora haya indicado, previo pago de los derechos respectivos por cada Certificado de Control de Emisiones, derechos que serán fijados mediante Acuerdo Ejecutivo Especial". **REPARO NÚMERO DIEZ**

(Responsabilidad Administrativa)....."//////////.....CONSIDERACIONES Y

ACCIONES REALIZADAS: En vista que el VMT no cuenta con equipo adecuado para calibrar equipos de medición de gases, en aplicación de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, se procederá a licitar a fin de seleccionar a una empresa que se encargue de calibrar por lo menos una vez al mes los equipos de medición de gases utilizados en los centros de control. El art. 24 de la Ley antes mencionada determina que "Fuera de los contratos mencionados en este capítulo, las instituciones podrán contratar de acuerdo a las normas de Derecho Común, pero se observará, todo lo dispuesto en esta Ley en cuanto a su preparación, adjudicación y cumplimiento, en cuanto les fuere aplicable." En cuanto a la autorización por parte de la Comisión Reguladora de Transporte se aclara que tal atribución tampoco ha sido creada por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni por otro cuerpo normativo de ese rango, por lo que también en ese sentido el Reglamento General de Tránsito excede los límites legales. **REPARO NÚMERO ONCE** (Responsabilidad

Administrativa)....."//////////.....CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS:

Tal como se expresó con anterioridad, la única disposición de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que hace referencia a la Comisión Reguladora de Transporte, sólo se otorga el carácter de órgano consultivo. En consecuencia, en tal aspecto, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, también ha ido más allá de los límites impuestos por el legislador. No obstante, debe aclararse que en vista que con los actuales Centros Privados de Control de Emisiones de Gases





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1092

se procedió a la firma de convenios que les permite practicar las pruebas de emisión de gases vehiculares, sin que se hubiese seguido procedimiento alguno para llegar a su autorización, se seguirá el respectivo procedimiento por parte de las autoridades del Viceministerio en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a fin de dar cumplimiento al artículo 105 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: "Las mediciones de gases, humo y ruido de los vehículos automotores se realizarán en talleres particulares legalmente establecidos y debidamente autorizados por el Viceministerio de Transporte en coordinación con la Secretaría Nacional del Medio Ambiente (...)". Los Centros de Control de Emisión de gases vehiculares serán autorizados bajo la condición que dicha autorización tendrá vigencia mientras se resuelve el conflicto existente entre el MARN y las Sociedades con las cuales contrató para la práctica de la revisión técnica vehicular. Los convenios que fueron suscritos entre dichos centros y el Viceministerio, fueron sujetos a las siguientes cláusulas: 1.- Proveer los siguientes servicios: a. Medición de gases de contaminación en vehículos de gasolina, específicamente, HC, CO y CO<sub>2</sub> y de opacidad de humo en vehículos de combustible diesel, con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas establecidas en el Reglamento General de Tránsito y el Decreto 739. b. Emisión de hojas de resultados y en caso de aprobar la prueba, emisión de certificados para los vehículos medidos. c. Transmisión vía e-mail de los resultados de las mediciones a las autoridades que el Viceministerio de Transporte designe. II. Cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad: a. Limitar el acceso de personas ajenas al proceso a las instalaciones del centro. b. Minimizar el contacto de los clientes con el personal técnico del centro. c. Establecer un proceso de medición ciego, es decir que el inspector no pueda ver los resultados de la medición, para evitar posibilidades de fraude. d. Someterse a la auditoría interna del Viceministerio de Transporte o cualquier otra entidad que el Viceministerio designe. III. Establecer el sistema de verificación con las siguientes características: a. Una línea de medición de vehículos de gasolina y otra de vehículos Diesel. b. Dos equipos de emergencia para solventar paros al servicio debido a problemas mecánicos. c. Estructuras físicas semipermanentes. d. Área de espera para los clientes, separada de área de oficinas e. Lugar de ubicación. f. Implementar una unidad móvil de medición de gases y emisión de certificados con el objeto de atender a usuarios en el interior del país, pudiendo desplazarse ésta a cualquier área geográfica según la demanda de los usuarios. g. El costo por estos servicios será de quince dólares, que incluyen el impuesto al Valor Agregado, el cual será





cancelado de manera directa por el usuario en el centro o en el momento de efectuada la medición. La Dirección General de Tránsito en cumplimiento a lo que establece el artículo 221 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, determina los requerimientos para el funcionamiento de Centros de Control. a. La verificación de la existencia y buen estado de herramientas y equipos de emisiones de gases con el que cuentan (diesel y gasolina) (ver boleta de inspección anexa). b. Verificación de la existencia de un contrato de mantenimiento y calibración de los equipos y de que se dé el servicio de la forma establecida en el mismo. c. Que estén ubicados en amplias instalaciones y una adecuada planta física para realizar las mediciones. d. Que cuenten con personal técnicamente calificado y certificado, para el manejo de los equipos y la realización de las pruebas de control de emisiones. e. Que los certificados sean emitidos e impresos instantáneamente, en forma electrónica, sin interferencia humana, los datos resultantes de las mediciones. f. Que se encuentren legalmente establecidos, se verificará mediante inspecciones periódicas realizadas a partir del presente mes y se solicitará copia de los siguientes documentos: Solvencia del Ministerio de Hacienda, la matrícula de comercio, el número del Contribuyente al IVA y que haya rendido una fianza por ₡200,000.00 al Viceministerio de Transporte. Por otra parte la Unidad Medio Ambiental de la Dirección General de Tránsito a partir del mes de febrero del año 2004 dio inicio a las inspecciones a los centros de control existentes, con el fin de verificar su correcto funcionamiento y cumplimiento a la normativa. **REPARO**

**NÚMERO DOCE** (Responsabilidad Administrativa)....."//////////"

CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: La Dirección General de Tránsito ha recopilado de cada centro de control la documentación legal que respalda la Dirección General de Tránsito ha recopilado (según consta en copias de expedientes **(ANEXO No. 6)** de cada centro de control la documentación que respalda la existencia, antecedentes, experiencia, idoneidad, legalidad, capacidad técnica y física y requerimientos que establece el artículo 221 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo al siguiente detalle: a) Estar legalmente establecidos b) Solvencia del Ministerio de Hacienda c) Matrícula de Comercio d) Número de Contribuyente al IVA e) Fianza de fiel cumplimiento por ₡200,000.00 a favor del Viceministerio de Transporte f) Equipos de medición de gases en adecuado estado de funcionamiento y calibración constante. g) Una adecuada planta física h) Personal técnicamente calificado y certificado para el manejo de los equipos y realización de las pruebas de control de emisiones. i) Transmisión e Impresión instantánea, en forma electrónica, sin interferencia





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1313

humana los datos resultantes de las mediciones. **REPARO NÚMERO TRECE**  
(Responsabilidad Administrativa)....."////////".....CONSIDERACIONES Y

ACCIONES REALIZADAS: Sobre esta recomendación nos remitimos a lo expresado en la recomendación número nueve. No obstante lo anterior a partir del 01 de agosto del 2004 fue implementado en los tres Centros de Control existentes, el nuevo formato de certificado de emisiones de gases, que incluye todos los requerimientos establecidos en el Reglamento General de Tránsito, en lo que al certificado de emisión de gases se refiere. **REPARO NÚMERO QUINCE**

(Responsabilidad Administrativa)....."////////".....CONSIDERACIONES Y

ACCIONES REALIZADAS: **El Reglamento General de Tránsito ha excedido los límites legales al otorgar a la Comisión Reguladora potestades que van más allá de las que corresponden a un órgano consultivo, se estima que tal Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular.** La

Ley de la materia únicamente la concibe como un organismo de carácter consultivo, en materia de concesiones y tarifas de transporte público; ni siquiera atribuye la calidad de vinculantes a los dictámenes que la misma pueda emitir, por lo que las autoridades de Transporte bien podrían separarse de los mismos, razonándolos debidamente, sin incurrir en ninguna ilegalidad: "La Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, será un organismo consultivo del Viceministerio de Transporte en materia de concesiones y tarifas del transporte público colectivo de pasajeros; y de autorizaciones y concesiones especiales. Su integración, funciones y atribuciones, se establecerán en el Reglamento Respectivo, incluyendo su Unidad Técnica de Apoyo (...)" (Art. 49). Para el análisis de la naturaleza y alcances que debe tener el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, se hará referencia a la Jurisprudencia sentada por la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, así como a Doctrina de los Expositores del Derecho. Análisis de la Jurisprudencia de la Sala de lo Constitucional. Para sustentar con más amplitud la anterior posición, hacemos el siguiente análisis sobre la potestad reglamentaria, tomando como base la Jurisprudencia presentada por ese Tribunal, con relación al tema en la sentencia de constitucionalidad 22-97, de fecha 27 de marzo de 2001, la cual ya había sido autorizada en la Sentencia de Inconstitucionalidad 8-77, de 23 de marzo de ese mismo año. También damos por supuestos los criterios establecidos por la Sala en cuanto a la Reserva de Ley, en la Sentencia de Inconstitucionalidad 27-99 de 6 de septiembre de 2001. Al referirse a la clasificación de los reglamentos, la Sala en





primer lugar alude a los reglamentos de ejecución y a los autónomos. Hace referencia al de ejecución, en los siguientes términos. "Desde la primera perspectiva, la Constitución autoriza dos clases de reglamentos: el reglamento de ejecución y el reglamento autónomo. El primero es emitido por el Presidente de la República para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde, respondiendo al principio secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe." Haciendo referencia a la clasificación que se refiere al ámbito normativo del reglamento, ese Tribunal ha expresado: "Desde la segunda perspectiva, es importante distinguir entre aquellas materias administrativas que pertenecen al ámbito interno o doméstico de la Administración y las que regulan los derechos y deberes de los individuos dentro de su respectiva competencia territorial. Las primeras serían el ámbito propio de la regulación que realiza los reglamentos organizativos, normas que regulan los aspectos vinculados con la estructuración y organización de las unidades administrativas dependientes. **Las segundas serían el ámbito de regulación de los reglamentos normativos, que sólo pueden referirse a cuestiones que, aún siendo administrativas, implican para los individuos como tales la imposición de obligaciones o deberes o en otras palabras, la regulación de sus derechos contenidos en la normativa superior.** Luego la Sala hace referencia a los límites genéricos materiales de los reglamentos, y entre ellos menciona que "los reglamentos tendrán que ajustarse a cierto ámbito de materias sobre las que puede ejercerse la competencia normativa-potestad reglamentaria- y que, en consecuencia, condiciona la validez de los reglamentos y, derivadamente, la de las disposiciones o normas creadas por ellos, pues aquello importa un vicio formal o de producción. **En efecto, el reglamento como fuente, no puede sino regular aspectos que explícitamente se le hayan conferido en la ley secundaria, es decir que si bien puede normar algunas conductas individuales y colectivas, el contenido de dichas normas no puede ir más delante de los límites de la cobertura formal de todo reglamento, innovando respecto de su campo jurídico.** Lo que comúnmente se confiere al reglamento es la posibilidad de simplemente regular derechos fundamentales, entendiendo esta simple regulación como el mecanismo a través





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1394

del cual se desarrolla un mandato normativo expreso o tácito, de nivel superior, en el cual **se faculta al reglamento para que concrete una norma que ya de suyo afecta la esfera jurídica de los gobernados**. Y es que, la simple regulación es la dotación de contenido material a los derechos fundamentales, lo cual lleva a adoptar disposiciones que establezcan su titularidad, sus manifestaciones y alcances, así como las condiciones de ejercicio y sus garantías. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que un derecho fundamental **puede ser regulado por las disposiciones infraconstitucionales — v. gr., los reglamentos provenientes de aquellos órganos o entes públicos que se encuentran constitucionalmente facultados para ello**, respetando el núcleo esencial que le otorga la Ley Suprema; esto es, que el titular de la potestad reglamentaria debe mantenerse vinculado directamente a la razón de ser del derecho fundamental dentro de la Constitución. De todo lo anterior se concluye que los reglamentos de ejecución y los normativos deben sujetarse a las líneas definidas por el legislador. No pueden “innovar”, en aspectos que el legislador no les ha habilitado, en lo que a derechos de los particulares se refiere, **“puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe”**. **Doctrina de los Expositores del Derecho. Jurisprudencia del Tribunal Constitucional Español**. Las anteriores afirmaciones de la Sala, son confirmadas por la Doctrina de los Expositores del Derecho, quienes al sustentar algunas de sus afirmaciones citan Jurisprudencia del Tribunal Constitucional Español. Así, Ignacio de Otto ha expuesto: “Clases de Reglamentos Ejecutivos e Independientes; Jurídicos y Administrativos, a) La más importante clasificación de los reglamentos, la única a la que inequívocamente se conectan diferencia de régimen jurídico, es la que distingue entre reglamento ejecutivo o secundum legem y reglamentos independientes o praeter legem. Se llaman reglamentos ejecutivos los que se dictan en ejecución de una ley preexistente, función muy amplia que comprende tanto los reglamentos que detallan, desarrollan o complementan los preceptos legales, cuanto aquéllos que preparan la ejecución propiamente dicha disponiendo los instrumentos técnicos necesarios, por ejemplo regulando trámites u organizando un registro o un servicio de inspección (...). La característica básica de los reglamentos ejecutivos es que están inmediatamente ligados a una ley, a sus preceptos concretos, o a un conjunto de leyes determinadas a cuyo desarrollo o ejecución se provee. No se suele distinguir, sin embargo, entre aquellos casos en los que se desarrollan los preceptos de la ley y aquéllos en los que se procede a la ejecución en sentido estricto, sin repercusión alguna sobre las normas propiamente





dichas. Reglamentos independientes son aquéllos que se dictan *praeter legem*, es decir, sin una ley previa a cuya ejecución se atiende. No son, claro está, reglamentos *contra legem*, prohibidos por el principio de jerarquía normativa, sino reglamentos que no tienen como finalidad el desarrollo de normas legales previas en la materia de que se trate, que no aparecen como complementarios de una ley sino que regulan materias de las que no se ha ocupado el legislador o de las que se ha ocupado de manera fragmentaria (...) Junto a esta distinción la Doctrina establece otra que toma como base la materia de que se ocupan los reglamentos y los clasifica en reglamentos jurídicos, también llamados normativos, y reglamentos administrativos, también llamados de organización. **Los reglamentos normativos o jurídicos son aquéllos que tienen por objeto crear un derecho nuevo o modificar el derecho existente en cuanto a los derechos y deberes de los ciudadanos; son reglamentos con efectos *ad extra* de la propia Administración Pública, reglamentos que afectan a los ciudadanos y que se dictan en virtud de la relación general de sujeción que existe entre ellos y el poder público, de la llamada relación de supremacía general (...)** Por el contrario se llaman reglamentos administrativos o de organización aquéllos que la Administración dicta en ejercicio de su potestad de organización, o bien en virtud de las llamadas relaciones especiales de sujeción. En el caso de los reglamentos de organización el ciudadano sólo aparece como destinatario de la norma reglamentaria en la medida en que en él concurre una relación especial de sujeción, distinta de la común o general, por ejemplo, las ya indicadas condiciones de obligado al servicio militar, usuario de un hospital o de una escuela o interno en un establecimiento penitenciario (...). Cuando la Administración dicta un reglamento administrativo o de organización está actuando en su propio campo y ejercitando su propio poder, de modo que, en principio, no necesita una autorización legal para dictar esa clase de norma y dispone de un margen de libertad más amplio. La Administración, se dice, ejerce aquí un poder de autodisposición. Por el contrario, cuando dicta un reglamento jurídico, la Administración está ejerciendo un poder sobre los demás sujetos y, por ello su legitimación es más débil." (De Otto, Ignacio, *Derecho Constitucional, Sistema de Fuentes*, Editorial Ariel S.A., Barcelona, segunda edición, 1995, Págs. 217 1 219). Al enlazar el tema con el Principio de Reserva de Ley, este autor expresa lo siguiente: "El reglamento, que puede regular cualquier materia con la sola prohibición de no contravenir lo dispuesto en las leyes, encuentran un límite cuando la Constitución ha establecido que ciertas materias quedan reservadas a la





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1395

ley, atribuyendo así a ésta un monopolio que acota negativamente la regulación reglamentaria. La exclusión, sin embargo, no tiene un carácter absoluto, y el Tribunal Constitucional ha afirmado, con fórmula de enlace general que cabe que la ley que una materia sujeta a reserva legal, remita algún aspecto de la regulación al Reglamento: siempre como es claro y exigible para cualquier clase de reservas, que la remisión al Reglamento no suponga diferir a la normación del Gobierno el objeto mismo reservado (...). El tribunal (Constitucional) ha dicho que "Este principio de reserva de ley (...) no excluye ciertamente, la posibilidad de que las leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero si, que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la ley, lo que supondría una degradación de la reserva formulada por la Constitución a favor del legislador" (STC 83/84, de 24 de julio). El principio general es, por tanto, que en las materias sujetas a reserva de ley es posible la remisión al reglamento en tanto en cuanto esto no suponga una alteración de la reserva misma establecida a favor del legislador." (Pág. 229). En este mismo sentido los razonamientos de Enrique Álvarez Conde, si bien los desarrolla con menos amplitud (Álvarez, Conde, Enrique, Curso de Derecho Constitucional, Vol I, Editorial Tecnos, S.A., tercera edición, 1999, Madrid, Págs. 259 y 260). **Aplicación de los anteriores razonamientos al caso concreto que se analiza.**

**Naturaleza de los Reglamentos que pueden derivarse de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.** Todo Reglamento que se deriva de una Ley debe responder "al principio secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien **llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe.**" (Sentencia de Inconstitucionalidad 22-97) Se concluye entonces que el Reglamento cuyo contenido trasciende a la esfera jurídica de los particulares, debe sujetarse a la medida que le ha definido la norma superior en este caso, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., puesto que la potestad de regular tales aspectos deriva de ésta, es decir, es consecuencia de una habilitación que ha conferido el legislador. Con relación a las potestades de los funcionarios, la Constitución de la República ha reservado la designación de las mismas, ya sea al Consejo de Ministros, al tratarse del Órgano Ejecutivo o a la Asamblea Legislativa:

**Art. 167. Corresponde al Consejo de Ministros: 1º Decretar el Reglamento Interno**





del Órgano Ejecutivo y su propio Reglamento. "Art. 131. Corresponde a la Asamblea Legislativa: 21°. Determinar las atribuciones y competencias de los diferentes funcionarios cuando por esta Constitución no se hubiese hecho". En consecuencia, no pueden otorgarse nuevas potestades a los órganos del Estado sino es por los órganos mencionados. Es así como resultan ser inconstitucionales las disposiciones del Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial que se han comentado y que exceden los límites legales PRINCIPIO DE JERARQUÍA NORMATIVA. Es por todo lo expuesto que las disposiciones reglamentarias analizadas violan el principio constitucional de jerarquía normativa o regularidad jurídica, pues el Reglamento que desarrolla a una ley, es una disposición de rango inferior a ésta, y, tal como se dijo con anterioridad, responde al principio **secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: "la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe."** Es así como las disposiciones reglamentarias analizadas no se ajustan al morco diseñado por la Constitución de la República, por lo que devienen **inconstitucionales**. ACTITUD QUE DEBE TOMAR TODO ÓRGANO DEL ESTADO Y PARTICULARMENTE EL VMT, FRENTE A TODA NORMATIVA QUE EXCEDE LOS LÍMITES CONSTITUCIONALES. El Art. 235 de la Constitución, ubicado en el TÍTULO VIII que trata de la Responsabilidad de los Funcionarios Públicos determina que "Todo funcionario civil o militar, antes de tomar posesión de su cargo, protestará bajo su palabra de honor, ser fiel a la República, cumplir y hacer cumplir la Constitución, ateniéndose a su texto, cualesquiera que fueren las leyes, decretos, ordenes o resoluciones que la contraríen (...)". En consecuencia los funcionarios deben atender primero a lo dispuesto por la Constitución de la República, antes que a cualquier disposición que la contraríe, en virtud que la Constitución es la Norma Suprema del ordenamiento jurídico (Art. 246 de la Constitución, entre otros: "Los principios, derechos y obligaciones establecidos por esta Constitución no pueden ser alterados por las leyes que regulen su ejercicio. La Constitución prevalecerá sobre todas las leyes y reglamentos (...). **REPARO NÚMERO DIECISEIS** (Responsabilidad Administrativa)....."..... CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: El Viceministro de Transporte ha girado instrucciones al Director General de Tránsito en el sentido que se realice un





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



9661  
1398

análisis y depuración de los talleres autorizados para realizar la revisión técnica mecánica, todas las gestiones necesarias para exigir el Certificado de Revisión Técnica Vehicular, observando los requisitos establecidos a ese efecto por el ordenamiento jurídico. La Dirección General de Tránsito practicó inspecciones a los talleres en cuestión durante el año dos mil cuatro, dando inicio a un proceso de depuración, lo cual no fue posible finalizar debido a que la Asamblea Legislativa en fecha 17 de diciembre del año dos mil cuatro mediante Decreto Legislativo No. 547 dejó sin efecto el Decreto Legislativo 739 (**ANEXO No. 7**) que dio origen a la autorización emitida para la práctica de Revisiones Técnicas Vehiculares a 67 talleres mediante resolución de fecha 07 de junio del año dos mil dos, no teniendo ningún objeto continuar con el proceso de depuración, porque con la derogatoria del decreto 739 quedó sin efecto automáticamente la autorización para dichos talleres., (Según copia **ANEXO No. 8**) Por otra parte la Dirección General de Tránsito ha diseñado el proyecto Revisión Técnica Vehicular donde se establecen los procedimientos para la autorización de centros de revisiones técnicas vehiculares, (**ANEXO No. 9**), en el entendido que el proceso de autorización a tales centros dependerá de la finalización o fallo que emita el CIADI en Washington sobre el litigio entre El Estado y las Sociedades contratadas para la práctica de Revisiones Técnicas Vehiculares cuyo caso fue registrado en fecha 10 de octubre del año dos mil tres bajo la referencia No. ARB/03/26. Cabe mencionar que dentro del nuevo proceso de autorización han sido absolutamente incluidos los requerimientos exigibles a los Centros para la práctica de Revisiones Técnicas Vehiculares. a. Estar dotados de instalaciones adecuadas, de fácil acceso y parqueo, para mayor comodidad del público usuario. b. Poseer equipo técnico adecuado para efectuar dichas revisiones. c. Contar con mano de obra calificada. d. Garantizar las normas de seguridad e higiene exigidas por el Código de Trabajo. e. Obtener póliza de seguro pertinente para cubrir cualquier eventualidad en el servicio que presten. f. Garantizar agilidad, puntualidad, responsabilidad y eficiencia en su cometido. **REPARO NÚMERO DIECISIETE** (Responsabilidad Administrativa) ..... CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS:  
El Viceministerio de Transporte a través de la Unidad Medio Ambiental de la Dirección General de Tránsito, procedió durante el año dos mil cuatro a inspeccionar en forma periódica los tres centros de control autorizados, notificando posterior a cada inspección las observaciones sobre los hallazgos a cada centro, otorgando para subsanar dichas observaciones un plazo, procediendo a la verificación del cumplimiento a las observaciones y ante el reparo número



diecisiete este Viceministerio puede dar fé que todas las observaciones señaladas en él han sido superadas, sometiendo a consideración de tan digna Corte su verificación en el momento que estime conveniente, así mismo remito adjunto al presente fotocopia de las fianzas vigentes de fiel cumplimiento de los tres centros de control (**ANEXO No. 10**).....

**XVIII.** - De fs. 848 a fs. 856 se encuentra agregado el escrito de alegatos suscrito por el Licenciado **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**), en su calidad de Director General de Tránsito; presentado a la Cámara Quinta de Primera Instancia, el día dieciséis de junio del año anterior, junto con la documentación probatoria anexa de fs. 857 a fs. 1326; en el que hace uso de su derecho de defensa y contesta el Pliego de Reparos, manifestando esencialmente lo siguiente: .....**REPARO NÚMERO DOCE** (Responsabilidad Administrativa) ..... CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: La Dirección General de Tránsito cuenta con un expediente de cada centro de control según **ANEXO No. 2**, que contiene la documentación que respalda su existencia, antecedentes, experiencia, idoneidad, legalidad, capacidad técnica y física y requerimientos que establece el artículo 221 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial según detalle: a) Estar legalmente establecidos b) Solvencia del Ministerio de Hacienda c) Matrícula de Comercio d) Número de Contribuyente al IVA e) Fianza de fiel cumplimiento por \$200,000.00 a favor del Viceministerio de Transporte f) Equipos de medición de gases en adecuado estado de funcionamiento y calibración constante g) Una adecuada planta física h) Personal técnicamente calificado y certificado para el manejo de los equipos y realización de las pruebas de control de emisiones. i) Transmisión e Impresión instantánea, en forma electrónica, sin interferencia humana los datos resultantes de las mediciones. No omito manifestar que en su momento informamos ante esa Honorable Corte que solicitábamos una inspección a efecto de verificar los expedientes, sin embargo no se realizó dicha inspección. **REPARO NÚMERO CATORCE** (Responsabilidad Administrativa)..... CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: El Viceministerio de Transporte giró instrucciones al Director General de Tránsito en el sentido que se realicen todas las gestiones necesarias para exigir el Certificado de Control de Emisiones a todo el parque vehicular. Ante tal observación se respondió a la Corte de Cuentas de la República en nota VMT DGT EM-1976/2004 de fecha 29JUL2004 (**ANEXO No. 3**), que se





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1397

daría cumplimiento a través de la implementación del Proyecto "Mediciones de Gases en Carreteras" que la Dirección General de Tránsito en coordinación con la División de Medio Ambiente de la P.N.C. pretendía realizar a partir del mes de agosto 2004. Donde se controlaría a través de muestreos aleatorios el estado de los sistemas de emisión de gases de la flota vehicular, empero pese haber dado inicio con dicho proyecto, coordinando para ello reuniones de trabajo en donde se determinaron algunas limitantes para la ejecución del mismo entre ellas el poco conocimiento que los agentes tenían sobre mediciones de gases en vehículos automotores, para lo cual se brindó una capacitación de 16 horas de duración sobre "Control Gubernamental de las Emisiones Vehiculares", impartida por la empresa SC Servicios C.R., S.A., además se determinó que el equipo que el Viceministerio de Transporte y PNC poseen es un equipo o completamente obsoleto y con poca capacidad para realizar operativos continuos, lo que conllevó a presentar un requerimiento de compra de nuevos equipos que produjesen el rendimiento óptimo esperado, mediante nota VMT DGT EM-01977/2004 (según consta en copia **ANEXO No.4**) de fecha 29 de julio de 2004, trámite que aún se encuentra en proceso; sin embargo pese a todo el esfuerzo que la Dirección General de Tránsito actualmente realice con el propósito de dar cumplimiento a este reparo es evidente que **NO ES POSIBLE EXIGIR EL CERTIFICADO DE EMISIONES DE GASES A TODA LA FLOTA VEHICULAR, DEBIDO A QUE EL LITIGIO ENTRE EL ESTADO Y LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS AÚN NO HA TENIDO UN FALLO Y MIENTRAS EL MISMO NO CONCLUYA ES IMPOSIBLE AUTORIZAR NUEVOS CENTROS DE CONTROL DE EMISIONES DE GASES, SIN QUE EXISTA UN RECLAMO EN CONTRA DEL ESTADO, SEGÚN RECOMENDACIÓN DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. REPARO**

**NÚMERO                      QUINCE                      (Responsabilidad                      Administrativa)**

..... CONSIDERACIONES Y ACCIONES REALIZADAS: **El Reglamento General de Tránsito ha excedido los límites legales al otorgar a la Comisión Reguladora potestades que van más allá de las que corresponden a un órgano consultivo, se estima que tal Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular. La Ley de la materia únicamente la concibe como un organismo de carácter consultivo, en materia de concesiones y tarifas de transporte público; ni siquiera atribuye la calidad de vinculantes a los dictámenes que la misma pueda emitir, por lo que las autoridades de Transporte bien podrían separarse de los**





mismos, razonándolos debidamente, sin incurrir en ninguna ilegalidad: "La Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, será un organismo consultivo del Viceministerio de Transporte en materia de concesiones y tarifas del transporte público colectivo de pasajeros; y de autorizaciones y concesiones especiales. Su integración, funciones y atribuciones, se establecerán en el Reglamento Respectivo, incluyendo su Unidad Técnica de Apoyo (...)" (Art. 49). Para el análisis de la naturaleza y alcances que debe tener el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, se hará referencia a la Jurisprudencia sentada por la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, así como a Doctrina de los Expositores del Derecho. Análisis de la Jurisprudencia de la Sala de lo Constitucional. Para sustentar con más amplitud la anterior posición, hacemos el siguiente análisis sobre la potestad reglamentaria, tomando como base la Jurisprudencia presentada por ese Tribunal, con relación al tema en la sentencia de constitucionalidad 22-97, de fecha 27 de marzo de 2001, la cual ya había sido autorizada en la Sentencia de Inconstitucionalidad 8-77, de 23 de marzo de ese mismo año. También damos por supuestos los criterios establecidos por la Sala en cuanto a la Reserva de Ley, en la Sentencia de Inconstitucionalidad 27-99 de 6 de septiembre de 2001. Al referirse a la clasificación de los reglamentos, la Sala en primer lugar alude a los reglamentos de ejecución y a los autónomos. Hace referencia al de ejecución, en los siguientes términos. "Desde la primera perspectiva, la Constitución autoriza dos clases de reglamentos: el reglamento de ejecución y el reglamento autónomo. El primero es emitido por el Presidente de la República para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde, respondiendo al principio *secundum legem*, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe." Haciendo referencia a la clasificación que se refiere al ámbito normativo del reglamento, ese Tribunal ha expresado: "Desde la segunda perspectiva, es importante distinguir entre aquellas materias administrativas que pertenecen al ámbito interno o doméstico de la Administración y las que regulan los derechos y deberes de los individuos dentro de su respectiva competencia territorial. Las primeras serían el ámbito propio de la regulación que realiza los reglamentos organizativos, normas que regulan los aspectos vinculados con la estructuración y organización de las unidades





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1348

administrativas dependientes. **Las segundas serían el ámbito de regulación de los reglamentos normativos, que sólo pueden referirse a cuestiones que, aún siendo administrativas, implican para los individuos como tales la imposición de obligaciones o deberes o en otras palabras, la regulación de sus derechos contenidos en la normativa superior.** Luego la Sala hace referencia a los límites genéricos materiales de los reglamentos, y entre ellos menciona que "los reglamentos tendrán que ajustarse a cierto ámbito de materias sobre las que puede ejercerse la competencia normativa-potestad reglamentaria- y que, en consecuencia, condiciona la validez de los reglamentos y, derivadamente, la de las disposiciones o normas creadas por ellos, pues aquello importa un vicio formal o de producción. **En efecto, el reglamento como fuente, no puede sino regular aspectos que explícitamente se le hayan conferido en la ley secundaria, es decir que si bien puede normar algunas conductas individuales y colectivas, el contenido de dichas normas no puede ir más delante de los límites de la cobertura formal de todo reglamento, innovando respecto de su campo jurídico.** Lo que comúnmente se confiere al reglamento es la posibilidad de simplemente regular derechos fundamentales, entendiendo esta simple regulación como el mecanismo a través del cual se desarrolla un mandato normativo expreso o tácito, de nivel superior, en el cual **se faculta al reglamento para que concrete una norma que ya de suyo afecta la esfera jurídica de los gobernados.** Y es que, la simple regulación es la dotación de contenido material a los derechos fundamentales, lo cual lleva a adoptar disposiciones que establezcan su titularidad, sus manifestaciones y alcances, así como las condiciones de ejercicio y sus garantías. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que un derecho fundamental **puede ser regulado por las disposiciones infraconstitucionales — v. gr., los reglamentos provenientes de aquellos órganos o entes públicos que se encuentran constitucionalmente facultados para ello,** respetando el núcleo esencial que le otorga la Ley Suprema; esto es, que el titular de la potestad reglamentaria debe mantenerse vinculado directamente a la razón de ser del derecho fundamental dentro de la Constitución. De todo lo anterior se concluye que los reglamentos de ejecución y los normativos deben sujetarse a las líneas definidas por el legislador. No pueden "innovar", en aspectos que el legislador no les ha habilitado, en lo que a derechos de los particulares se refiere **"puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe".** **Doctrina de los Expositores del Derecho. Jurisprudencia del Tribunal**





**Constitucional Español.** Las anteriores afirmaciones de la Sala, son confirmadas por la Doctrina de los Expositores del Derecho, quienes al sustentar algunas de sus afirmaciones citan Jurisprudencia del Tribunal Constitucional Español. Así, Ignacio de Otto ha expuesto: "Clases de Reglamentos Ejecutivos e Independientes; Jurídicos y Administrativos, a) La más importante clasificación de los reglamentos, la única a la que inequívocamente se conectan diferencia de régimen jurídico, es la que distingue entre reglamento ejecutivo o *secundum legem* y reglamentos independientes o *praeter legem*. Se llaman reglamentos ejecutivos los que se dictan en ejecución de una ley preexistente, función muy amplia que comprende tanto los reglamentos que detallan, desarrollan o complementan los preceptos legales, cuando aquellos que preparan la ejecución propiamente dicha disponiendo los instrumentos técnicos necesarios, por ejemplo regulando trámites u organizando un registro o un servicio de inspección (...). La característica básica de los reglamentos ejecutivos es que están inmediatamente ligados a una ley, a sus preceptos concretos, o a un conjunto de leyes determinadas a cuyo desarrollo o ejecución se provee. No se suele distinguir, sin embargo, entre aquellos casos en los que se desarrollan los preceptos de la ley y aquellos en los que se procede a la ejecución en sentido estricto, sin repercusión alguna sobre las normas propiamente dichas. Reglamentos Independientes son aquellos que se dictan *praeter legem*, es decir, sin una ley previa a cuya ejecución se atienda. No son, claro está, reglamentos *contra legem*, prohibidos por el principio de jerarquía normativa, sino reglamentos que no tienen como finalidad el desarrollo de normas legales previas en la materia de que se trate, que no aparecen como complementarios de una ley sino que regulan materias de las que no se ha ocupado el legislador o de las que se ha ocupado de manera fragmentaria (...) Junto a esta distinción la Doctrina establece otra que toma como base la materia de que se ocupan los reglamentos y los clasifica en reglamentos jurídicos, también llamados normativos, y reglamentos administrativos, también llamados de organización. **Los reglamentos normativos o jurídicos son aquéllos que tienen por objeto crear un derecho nuevo o modificar el derecho existente en cuanto a los derechos y deberes de los ciudadanos; son reglamentos con efectos *ad extra* de la propia Administración Pública, reglamentos que afecta a los ciudadanos y que se dictan en virtud de la relación general de sujeción que existe entre ellos y el poder público, de la llamada relación de supremacía general (...)** Por el contrario se llaman reglamentos administrativos o de organización aquellos que la Administración dicta en ejercicio de su potestad de





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1399

organización, o bien en virtud de las llamadas relaciones especiales de sujeción. En el caso de los reglamentos de organización el ciudadano sólo aparece como destinatario de la norma reglamentaria en la medida en que en él concurre una relación especial de sujeción, distinta de la común o general, por ejemplo, las ya indicadas condiciones de obligado al servicio militar, usuario de un hospital o de una escuela o interno en un establecimiento penitenciario (...). Cuando la Administración dicta un reglamento administrativo o de organización está actuando en su propio campo y ejercitando su propio poder, de modo que, en principio, no necesita una autorización legal para dictar esa clase de norma y dispone de un margen de libertad más amplio. La Administración, se dice, ejerce aquí un poder de autodisposición. Por el contrario, cuando dicta un reglamento jurídico, la Administración está ejerciendo un poder sobre los demás sujetos y, por ello su legitimación es más débil." (De Otto, Ignacio, Derecho Constitucional, Sistema de Fuentes, Editorial Ariel S.A., Barcelona, segunda edición, 1995, Págs. 217 1 219). Al enlazar el tema con el principio de Reserva de Ley, este autor expresa lo siguiente: "El reglamento, que puede regular cualquier materia con la sola prohibición de no contravenir lo dispuesto en las leyes, encuentran un límite cuando la Constitución ha establecido que ciertas materias quedan reservadas a la Ley, atribuyendo así a ésta un monopolio que acota negativamente la regulación reglamentaria. La exclusión, sin embargo, no tiene un carácter absoluto, y el Tribunal Constitucional ha afirmado, con fórmula de enlace general que cabe que la ley que una materia sujeta a reserva legal, remita algún aspecto de la regulación al Reglamento: siempre como es claro y exigible para cualquier clase de reservas, que la remisión al Reglamento no suponga diferir a la normación del Gobierno el objeto mismo reservado (...). El tribunal (Constitucional) ha dicho que "Este principio de reserva de ley (...) no excluye ciertamente, la posibilidad de que las leyes contengan remisiones a normas reglamentarias, pero si, que tales remisiones hagan posible una regulación independiente y no claramente subordinada a la ley, lo que supondría una degradación de la reserva formulada por la Constitución a favor del legislador" (STC 83/84, de 24 de julio). El principio general es, por tanto, que en las materias sujetas a reserva de ley es posible la remisión al reglamento en tanto en cuanto esto no suponga una alteración de la reserva misma establecida a favor del legislador." (Pág. 229). En este mismo sentido los razonamientos de Enrique Álvarez Conde, si bien los desarrolla con menos amplitud (Álvarez, Conde, Enrique, Curso de Derecho Constitucional, Vol I, Editorial Tecnos, S.A., tercera edición, 1999, Madrid, Págs. 259 y 260). **Aplicación**





de los anteriores razonamientos al caso concreto que se analiza.

**Naturaleza de los Reglamentos que pueden derivarse de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

Todo Reglamento que se deriva de una Ley debe responder "al principio secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos límites: la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y cumplimentar la ley, o bien **llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe.**" (Sentencia de Inconstitucionalidad 22-97) Se concluye entonces que

el Reglamento cuyo contenido trasciende a la esfera jurídica de los particulares, debe sujetarse a la medida que le ha definido la norma superior en este caso, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, puesto que la potestad de regular tales aspectos deriva de ésta, es decir, es consecuencia de una habilitación que ha conferido el legislador. Con relación a las potestades de los funcionarios, la Constitución de la República ha reservado la designación de las mismas, ya sea al Consejo de Ministros, al tratarse del Órgano Ejecutivo o a la Asamblea Legislativa:

"Art. 167. Corresponde al Consejo de Ministros: 1º Decretar el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo y su propio Reglamento. "Art. 131. Corresponde a la Asamblea Legislativa: 21º. Determinar las atribuciones y competencias de los diferentes funcionarios cuando por esta Constitución no se hubiese hecho". En consecuencia, no pueden otorgarse nuevas potestades a los órganos del Estado sino es por los órganos mencionados. Es así como resultan ser inconstitucionales las disposiciones del Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial que se han comentado y que exceden los límites legales

PRINCIPIO DE JERARQUÍA

NORMATIVA. Es por todo lo expuesto que las disposiciones reglamentarias analizadas violan el principio constitucional de jerarquía normativa o regularidad

jurídica, pues el Reglamento que desarrolla a una ley, es una disposición de rango inferior a ésta, y, tal como se dijo con anterioridad, responde al principio

**secundum legem, dado que desarrolla y ejecuta la ley dentro de ciertos**

**límites: "la ley que ejecuta es la que determina el contenido del reglamento, pues la finalidad de éste consiste en aclarar, precisar y**

**cumplimentar la ley, o bien llenar y prever aquellos detalles que fueron omitidos en la misma y que están contemplados en su espíritu, puesto**

**que el reglamento no puede suplir a la ley allí donde ésta no existe."** Es

**así como las disposiciones reglamentarias analizadas no se ajustan al**





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1402

conferido, y emitió su opinión en el presente Juicio de Cuentas, manifestando esencialmente lo siguiente: "////////" ..... **REPAROS ADMINISTRATIVOS**

**REPAROS DEL UNO AL SEIS:** Estos a consideración de la Representación Fiscal no han sido desvirtuados, por parte del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), pese a haber presentado documentos, memorando, para tratar de solventar los hallazgos deducidos por la Corte, pero estos no fueron subsanados, por lo que de conformidad al Art. 69 inciso segundo de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, **OS PIDO: CONDENÈIS** a los cuentadantes a la **RESPECTIVA MULTA. REPAROS NÚMEROS SIETE, NUEVE, DOCE, TRECE, CATORCE, DIECISÈIS Y DICEISIETE:** Estos a consideración de la Representación Fiscal han sido subsanados a partir del año dos mil cuatro, màs sin embargo cuando se elaboró la auditoria y se determinaron los hallazgos atribuidos de carácter Administrativos, los hechos mostraron que se habían incumplidos las Normas Jurídicas a esa fecha, por lo que habiéndose violentado, no pueden tenerse como desvirtuadas. **REPARO NÚMERO DIEZ:** Con respecto a este reparo el ViceMinisterio de Transporte por medio de la Comisión Reguladora de Transporte, no ha contratado a ninguna empresa para calibrar los equipos que se utilizan por parte de las empresas para la medición de Monóxido de Carbono, Hidrocarburos, Bióxido de Carbono y Oxígeno para los vehículos que funcionan con gasolina y la medición de gases y partículas de motor que funcionan con Diesel, sino que cada empresa lo hacen con sus propios técnicos, ante lo cual a la Representación Fiscal no merece fe la transparencia con la que pueden trabajar dichas empresas, para la calibración de las màquinas, ya que no se puede actuar como juez y parte, sino que debe ser calibrada por otra empresa y supervisada por el Viceministerio de Transporte, por lo que de conformidad al Art. 69 inciso segundo de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, **OS PIDO: CONDENÈIS** a los cuentadantes a la **RESPECTIVA MULTA. REPARO NÚMERO OCHO, ONCE, QUINCE:** Estos a consideración de la Representación Fiscal no han sido desvirtuados, por parte de los cuentadantes, en vista que el Reglamento General de Tránsito, obliga a los cuentadantes a Supervisar a los centros de control de emisiones que se encuentran funcionando, así como es parte de la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, la encargada de autorizar el convenio con las empresas de emisiones de gases y de las revisiones mecánicas, ya que dicha Comisión no solamente es un órgano consultivo, sino que sus resoluciones son de carácter obligatorio entre las partes, por lo que de conformidad al Art. 69 inciso segundo de la Ley de la Corte de Cuentas de la





República, **OS PIDO: CONDENÈIS** a los cuentadantes a la **RESPECTIVA MULTA. REPARO DEL NÚMERO DIECIOCHO AL VEINTICUATRO:** Estos a consideración de la Representación Fiscal no han sido desvirtuados, por parte de los cuentadantes, pese haber presentado documentos, memorando para tratar de solventar los hallazgos deducidos por la Corte, pero estos no fueron subsanados, por lo que de conformidad al Art. 69 inciso segundo de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, **OS PIDO: CONDENÈIS** a los cuentadantes a la **RESPECTIVA MULTA.....**

**XXIII.-** Por auto de fs. 1355, emitido a las trece horas veinticinco minutos del día seis de junio del año en curso, la Cámara Quinta de Primera Instancia, Resolvió; admitir el escrito presentado por el Licenciado **MOISÈS ÁNGEL GUZMÁN CORNEJO**, en su calidad de Agente Auxiliar del Señor Fiscal de la República, tener por parte al referido profesional en el carácter en que comparece; agregar al proceso la Credencial con la que el Licenciado **GUZMÁN CORNEJO** legitima su personería; tener por evacuado en término el traslado conferido; y ordenó que se dictara la Sentencia Definitiva correspondiente. De fs. 1356 a fs. 1367 corren agregadas respectivamente las esquelas de notificación personal, realizadas de conformidad con el artículo 210 del Código de Procedimientos Civiles, en relación con el artículo 87 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, correspondientes a los señores: Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO**, Ingeniero **WALTER JOKISH**, Licenciado **JOSÉ ROBERTO BARRIERE**, **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**, Licenciado **MOISES ÁNGEL GUZMÁN CORNEJO**, Licenciado **EDUARDO ZABLAH**, Ingeniera **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Licenciado **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**, Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTEL**, **ROBERTO ANTONIO RIVAS**, Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, e Ingeniero **CARLOS OCHOA CÓRDOVA**.

**XXIV.-** Del análisis del Informe, de los alegatos, prueba documental presentada, y la opinión de la Fiscalía General de la República, que se ha relacionado en los Romanos **IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX** y **XXII**, de la presente Sentencia, con respecto al Hallazgo Número Uno del literal d) Consejo Nacional de Ciencia Tecnología esta Cámara cuando procedió al análisis del Informe en mención, a efecto de determinar los Reparos atribuibles a cada uno de los funcionarios y empleados actuantes, tal como lo ordena el artículo 67 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República; no determinó reparo en razón de haber





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1403

considerado como válidos en su oportunidad los Comentarios de la Administración a fs. 77, referente a que la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 13.11.0:01 Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles, fue aprobada por el Ministerio de Economía a través del acuerdo número 502 de fecha 4 de junio del año dos mil tres y publicada en Diario Oficial No. 156, tomo No. 360, de fecha 26 de agosto del 2003, conteniendo en dicho acuerdo un plazo de SEIS MESES para entrar en vigencia contados a partir del día de su publicación en el Diario Oficial, es decir que dicha norma puede exigirse a partir del 26 de febrero del 2004 y no antes. Con respecto al **REPARO NÚMERO UNO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que no obstante que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "No Cumplida" a fs. 1331, en Acciones Tomadas por la Administración manifiesta que bajo el contrato de prestación de servicios de consultoría MARN-BID 1209-OC ES N. 10/2003 se presentó al MARN el 17 de diciembre de 2003, la propuesta de Política Nacional de Calidad de Aire. El objetivo general de la política es, dictar los lineamientos que orienten los esfuerzos de los diferentes sectores hacia la prevención, disminución y eliminación gradual de las emisiones de contaminantes atmosféricos en beneficio de la salud y bienestar de la sociedad. El avance de la política a la fecha (enero 2005), se encuentra a nivel jurídico en el MARN, para luego ser aprobada por acuerdo ejecutivo; es decir que evidenció la toma de acciones para el desvanecimiento de la condición, por lo que a juicio de esta Cámara la Administración se encuentra corrigiendo todavía la deficiencia señalada; en consecuencia por encontrarse en proceso de ser superada la referida anomalía, esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver a los servidores actuantes. Con respecto al **REPARO NÚMERO DOS** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que no obstante que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "No Cumplida" a fs. 1331 y 1332, en Acciones Tomadas por la Administración manifiesta que a enero de 2005 se está ejecutando el programa de descontaminación de áreas críticas que servirán de línea base para establecer las estrategias y acciones necesarias para el control y disminución de contaminantes del aire. Dentro de las acciones tomadas para el cumplimiento del programa están: La propuesta de la Política Nacional del Aire (en etapa de acuerdo ministerial); Diagnóstico y elaboración de la propuesta de implementación del proceso de revisión de emisiones de fuentes móviles;





Contratación del monitoreo de la calidad de aire en el área metropolitana de San Salvador a través de FUSADES (en ejecución a la fecha); Informe inicial de la consultoría, "Diagnóstico y Elaboración de la Propuesta de Normas de Emisiones de fuentes fijas y su mecanismo de aplicación". (Presentado en diciembre 2004); es decir que evidenció la toma de acciones para el desvanecimiento de la condición, por lo que a juicio de esta Cámara la Administración se encuentra corrigiendo todavía la deficiencia señalada; en consecuencia por encontrarse en proceso de ser superada la referida anomalía, esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver al servidor actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO TRES** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que no obstante que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "No Cumplida" a fs. 1333, en Acciones Tomadas por la Administración expresa que la administración le manifestó en nota explicativa que de conformidad a las instrucciones de la Fiscalía General de la República, esta cartera de estado no puede realizar ninguna licitación hasta que se resuelva el proceso pendiente; por lo que a juicio de esta Cámara la Administración se encuentra corrigiendo todavía la deficiencia señalada; en consecuencia por encontrarse en proceso de ser superada la referida anomalía, esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver al servidor actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO CUATRO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que no obstante que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "No Cumplida" a fs. 1333 en Acciones Tomadas por la Administración manifiesta que de acuerdo a Nota Ref. MARN-DGGA-260/2004, del Ministro de Medio Ambiente le informa que actualmente se está desarrollando una consultoría denominada "Diagnóstico y Elaboración de la Propuesta de Norma de Emisiones de Fuentes Fijas y su mecanismo de aplicación", y como resultado de dicha consultoría se efectuará la mencionada revisión a la norma técnica, ya que se está desarrollando en el Marco del Programa de Descontaminación de áreas críticas dentro del sub- componente Marco Regulatorio para la calidad de aire; es decir que evidenció la toma de acciones para el desvanecimiento de la condición, por lo que a juicio de esta Cámara la Administración se encuentra corrigiendo todavía la deficiencia señalada; en consecuencia por encontrarse en proceso de ser superada la referida anomalía,





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1404

esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352, y 1353, concluye que procede absolver a los servidores actuantes. Con respecto al **REPARO NÚMERO CINCO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "Cumplida" a fs. 1334; razón por la cual es concluyente establecer que la Recomendación No. 5 de fs. 35 se ha cumplido en su totalidad, por lo que la deficiencia originalmente observada ha sido corregida, dándose con ello por desvirtuado el reparo formulado; en consecuencia esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver al servidor actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO SEIS** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas el auditor responsable, reflejó el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación como "No Cumplida" a fs. 1335, pues en Acciones Tomadas por la Administración expresa que el Ing. Luis Armando Trejo Castillo Director General de Gestión Ambiental le informó mediante Nota de fecha 17/01/05 Ref. MARN-DGGA-008/2005 que aún no cuentan con un plan de capacitación, ya que las formaciones que recibe se realizan por incitación de la Secretaría Técnica de la Presidencia, CCAD, PNUMA y de otras instituciones; por lo que el presente reparo no puede darse por desvanecido; en consecuencia esta Cámara comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva para el servidor actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO SIETE** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que a fs. 302, corre agregado el Acuerdo No. 7 de fecha seis de febrero de dos mil cuatro, en el que el Viceministerio de Transporte Acuerda crear la Unidad Medio Ambiental del Viceministerio de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial; por lo que es concluyente establecer que la deficiencia originalmente observada ha sido corregida, dándose con ello por superado el cuestionamiento formulado, en consecuencia esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver a los servidores actuantes. Con respecto a los **REPAROS NÚMEROS OCHO, NUEVE, DIEZ, ONCE DOCE, TRECE, CATORCE, QUINCE, DIECISIÈS Y DIECISIETE** referidos en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que la causa de las deficiencias relacionadas con que no se realizan acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles, que





implican todos aquellos aspectos relacionados con los Centros de Control de Emisiones, su supervisión, los certificados, la calibración de equipos para medición de gases, así como los talleres para la revisión mecánica vehicular, se originan porque existe un litigio pendiente entre el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales con dos Empresas Privadas relacionadas con el tema de RTV y emisiones de gases, y tal como se manifiesta en el Informe de Seguimiento de Medidas Correctivas a fs. 1333 de conformidad a instrucciones de la Fiscalía General de la República, El Estado de El Salvador no puede realizar ninguna licitación hasta que se resuelva el proceso pendiente. En todo caso se ha diseñado El Borrador del Proyecto Revisión Técnica Vehicular del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano Viceministerio de Transporte; es decir que existe evidencia de la toma de acciones para los desvanecimientos de las condiciones por lo que a Juicio de esta Cámara la Administración se encuentra corrigiendo todavía las deficiencias señaladas; en consecuencia por encontrarse en proceso de ser superada la referida anomalía, esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver a los servidores actuantes. Con respecto al **REPARO NÚMERO DIECIOCHO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que según Decreto Legislativo No. 891 de fecha veintisiete de abril del año dos mil publicado en el Diario Oficial No. 89, Tomo 347 de fecha dieciséis de mayo del año dos mil, se prorrogó hasta el doce de mayo del año dos mil uno el plazo que establecía la Ley del Medio Ambiente. Es el caso que no se presentó probatoria alguna que demuestre que se haya creado la Unidad de Medio Ambiente del Ministerio de Economía, o que se hayan realizado las gestiones pertinentes para crearla; en consecuencia no existe evidencia que permita tener por subsanada la deficiencia citada, por lo que los extremos en que el auditor fundamentó su opinión quedan ratificados, razón por la que esta Cámara comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva únicamente para el Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO** por haber fungido como Ministro durante la prórroga referida. Con respecto al **REPARO NÚMERO DIECINUEVE** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que a fs. 165 corre agregado el Programa de Capacitación para Motoristas de los Laboratorios Móviles; y a fs. 166 consta la Asistencia a la Capacitación para Motoristas de Laboratorios Móviles. A fs. 168 corre agregado el Programa de Capacitación para el Ordenanza de Laboratorio de Control de Calidad en Acajutla;





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1405

y en la Nota de fs. 172 se hace constar que se Impartió la Capacitación del Ordenanza de Laboratorio de Control de Calidad en Acajutla; por lo que es concluyente establecer que la deficiencia originalmente observada ha sido corregida, dándose con ello por superado el cuestionamiento formulado, en consecuencia esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y fs. 1353, y concluye que procede absolver a los servidores actuantes. Con respecto al **REPARO NÚMERO VEINTE** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que tal como consta a fs. 68, el Grado de Cumplimiento de la respectiva recomendación se reflejó como Recomendación No Cumplida, en vista que el Auditor expresó en Comentarios de los Auditores, que se tuvo a la vista el memorando de fecha tres de diciembre de dos mil tres, mediante el cual el señor Ministro gira instrucciones para que se solicite un refuerzo presupuestario para la compra de dos nuevos laboratorios móviles, y se contrate dos técnicos más, sin embargo, no obtuvimos evidencia de las acciones al respecto. Es el caso que a fs. 195 corre agregado el Memorando, en el que el señor **WILFREDO DE JESÚS MAURICIO HENRÍQUEZ**, le informa a la Ingeniero **GINA NAVAS DE HERNÁNDEZ**, que su solicitud de recursos no fue incluida en la elaboración del Proyecto de Presupuesto de 2005; en consecuencia no existe evidencia que permita tener por subsanada la deficiencia citada, por lo que los extremos en que el auditor fundamentó su opinión quedan ratificados, razón por la que esta Cámara comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva únicamente para el Licenciado **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO** por no haber incluido en el presupuesto la referida solicitud de recursos. Con respecto al **REPARO NÚMERO VEINTIUNO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que el MEMORANDUM de fs. 197, y las Estadísticas de Control de Calidad en las Estaciones de Servicios de fs. 198 y fs. 199, no constituyen evidencia suficiente que desvirtúe el presente Reparó, pues no presentaron las pruebas realizadas al Estacionario en Acajutla; razón por lo que el presente reparo no puede darse por desvanecido; en consecuencia esta Cámara comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva para los servidores actuantes. Con respecto al **REPARO NÚMERO VEINTIDÓS** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que de fs. 202 a fs. 204, corre agregado el Plan de Capacitación de Técnicos Laboratoristas para Laboratorios Móviles para el año dos mil cuatro, y de fs. 205 a fs. 207 corre





agregada la Programación y Plan de Capacitación para el año 2005; por lo que es concluyente establecer que la deficiencia originalmente observada ha sido corregida, dándose con ello por superado el cuestionamiento formulado, en consecuencia esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede absolver a la servidora actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO VEINTITRÉS** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que los Certificados de Calibración de Volumen de fs. 210 a fs. 215, y los Certificados de Calibración de Balanzas de fs. 216 a fs. 223; no constituyen evidencia suficiente que desvirtúe el presente Reparó, pues no presentaron probatoria alguna que demuestre la acreditación de los tres laboratorios ante el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de los Laboratorios; razón por lo que el presente reparo no puede darse por desvanecido; en consecuencia esta Cámara no comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva para la servidora actuante. Con respecto al **REPARO NÚMERO VEINTICUATRO** referido en el Romano **VIII** de la misma se ha establecido que los servidores actuantes alegan a fs. 160 que en el nuevo Manual que se elaboró esa función ya no aparece. Sin embargo tal explicación no es suficiente para desvanecer el reparo que nos ocupa; pues sólo se presentó la Aprobación del Manual de Descripción de Puestos de Trabajo a fs. 229, y el de los Motoristas de fs. 227 y 228, pero no se presentó el que corresponde a los Técnicos de Laboratorio; en consecuencia no existe evidencia que permita tener por subsanada la deficiencia citada, por lo que los extremos en que el Auditor fundamentó su opinión quedan ratificados, es decir que el Reparó en cuestión no puede darse por desvanecido, por lo que esta Cámara comparte la opinión emitida por la Fiscalía General de la República a fs. 1352 y 1353, y concluye que procede la declaratoria de Responsabilidad respectiva para la servidora actuante.

**POR TANTO:** De conformidad con el Artículo 195 de la Constitución de la República; 69 de la Ley de la Corte de Cuentas; y 427 del Código de Procedimientos Civiles; a nombre de la República de El Salvador, esta Cámara **FALLA:** **I)** Declarar desvanecidas las **RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS** consignadas en los Reparos números **1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 22** del presente Juicio de Cuentas contra los señores: **MIGUEL EDUARDO ARAUJO PADILLA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**), Ministro de





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



1406

Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; Licenciado **JULIO EXIPIÓN VALDIVIESO RIVAS** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**), Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**), Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**), Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil; Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ministro de Economía hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Director Ejecutivo de CONACYT. En consecuencia absuélvanse a los referidos señores. **II)** Aprobar la gestión de los expresados funcionarios, por sus actuaciones en el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Viceministerio de Transporte (VMT), Ministerio de Economía (MINEC), y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), correspondiente al período comprendido del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos en relación a los hechos, cargos y período a que se refiere el presente Juicio de Cuentas. **III)** Declarar **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA** contra los señores: **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil; Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**), Directora de Hidrocarburos y Minas. En consecuencia y de conformidad con el Art. 107 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, condénase al señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, a pagar en concepto de multa, la cantidad de **DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO DÓLARES SETENTA Y DOS CENTAVOS DE DÓLAR** (\$285.72); cantidad que equivale al diez por ciento (**10%**) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generó la deficiencia establecida en el **Reparo**



**Número 6;** al Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, a pagar en concepto de multa, la cantidad de **QUINIENTOS CINCUENTA Y CUATRO DÓLARES SETENTA Y CUATRO CENTAVOS DE DÓLAR** (\$554.74); cantidad que equivale al veinte por ciento (**20%**) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generaron las deficiencias establecidas en los **Reparos Números 18, 20 y 21;** y a la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**), a pagar en concepto de multa, la cantidad de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE DÓLARES TREINTA Y DOS CENTAVOS DE DÓLAR** (\$499.32); cantidad que equivale al veinte por ciento (**20%**) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generaron las deficiencias establecidas en los **Reparos Números 21, 23 y 24.** El cómputo de las multas anteriores se estableció atendiendo el número y la gravedad de las infracciones cometidas, en vista que el auditor concluye a fs. 26 que la gestión ejercida por el MARN, y MINEC ha sido DEFICIENTE, ya que no han contribuido a mejorar la calidad del aire en el Área Metropolitana de San Salvador, debido a que no se han establecido planes, políticas, estrategias, objetivos, programas, supervisiones, controles adecuados, contrataciones y no se ha cumplido con la legislación y reglamentación medio ambiental relacionada con la prevención y mitigación de la contaminación del aire por emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, aplicables durante el período evaluado. **V)** Cancelar los valores totales de las multas impuestas que se establecen en la presente sentencia, en la Tesorería de la Unidad Financiera del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), y en la Tesorería de la Unidad Financiera del Ministerio de Economía (MINEC), según corresponda a los funcionarios actuantes, en un plazo que no exceda de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente Sentencia, de conformidad al inciso Final del ya citado Art. 107 de la Ley de la Corte de Cuentas. **VI)** Quedan pendientes las aprobaciones de dichas actuaciones, en tanto no se verifique el cumplimiento de la presente condena.

**HAGÁSE SABER.**

  
  
Ante mí,  
  
Sra.

CAM-V-JC-012-2005.MBLF.







**MARA DE SEGUNDA INSTANCIA DE LA CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA:** San Salvador, a las diez horas con treinta minutos del día diez de octubre de dos mil trece.



Vistos el Recurso de Apelación contra la Sentencia Definitiva, pronunciada por la Cámara Quinta de Primera Instancia de esta Corte, a las diez horas con treinta y cuatro minutos del día veintinueve de junio de dos mil seis, en el Juicio de Cuentas Numero **CAM-V-JC-012-2005**, diligenciado con base al Informe de Examen Especial, realizado a la Gestión Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Viceministerio de Transporte (VMT), Ministerio de Economía (MINEC), y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), para Controlar la "Contaminación del Aire por Emisión de Gases Vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador", correspondiente al período comprendido del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, practicado por la Dirección de Auditoría Sector Social y Medio Ambiente de la Corte de Cuentas de la República, contra de los señores **MIGUEL EDUARDO ARAUJO PADILLA**, mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil; Licenciado **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO RIVAS**, mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**, Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO**, mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**, Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA**, mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**, Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil; Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ministro de Economía hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Director





Ejecutivo de CONACYT; Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ**, mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNÁNDEZ**, Directora de Hidrocarburos y Minas. Estableciéndoles Responsabilidad Administrativa y patrimonial.

El Tribunal de Primera Instancia en su Fallo dijo:

“(...) I-Declarar desvanecidas las **RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS** consignadas en los Reparos números 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 22 del presente Juicio de Cuentas contra los señores: **MIGUEL EDUARDO ARAUJO PADILLA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **MIGUEL EDUARDO ARAUJO**), Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; **ANA MARÍA MAJANO**, Ministra de Medio Ambiente y Recursos Naturales del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve al veintitrés de mayo del año dos mil dos; Ingeniero **JOSÉ WALTER JOKISCH RESTREPO**, Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales a partir del veintinueve de mayo del año dos mil dos; Licenciado **JULIO EXIPIÓN VALDIVIESO RIVAS** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **JULIO EXCIPIÓN VALDIVIESO**) Viceministro de Transporte hasta el quince de julio del año dos mil; Ingeniero **RICARDO ERNESTO YÚDICE PINTO** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **RICARDO ERNESTO YÚDICE**) Viceministro de Transporte a partir del diecisiete de julio del año dos mil; Ingeniero **EDUARDO ALEXANDER MARTELL UMAÑA** (mencionado en el presente Juicio de Cuentas como **EDUARDO ALEXANDER MARTEL UMAÑA**), Director General de Tránsito a partir del veintiocho de agosto del año dos mil; Licenciado **EDUARDO ZABLAH TOUCHÉ**, Ministro de Economía hasta el treinta y uno de mayo de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniero **CARLOS ROBERTO OCHOA CÓRDOVA**, Director Ejecutivo de CONACYT. En consecuencia absuélvase a los referidos señores. II) Aprobar la gestión de los expresados funcionarios por sus actuaciones en el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Viceministerio de Transporte (VMT), Ministerio de Economía (MINEC), y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), correspondiente al período comprendido del uno de enero de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos en relación a los hechos, cargos y período a que se refiere el presente Juicio de Cuentas. III) Declarar **RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA** contra los señores: **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, Director de Gestión Ambiental a partir del uno de marzo del año dos mil; Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, Ministro de Economía a partir del uno de junio de mil novecientos noventa y nueve; e Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNANDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNANDEZ**), Directora de Hidrocarburos y Minas. En consecuencia y de conformidad con el Art. 107 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República, condenase al señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, a pagar en concepto de multa, la cantidad de **DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO DOLARES SETENTA Y DOS CENTAVOS DE DÓLAR (\$285.72)**; cantidad que equivale al diez por ciento (10%) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generó la deficiencia establecida en el **Reparo Número 6**; al Ingeniero **MIGUEL ERNESTO LACAYO ARGÜELLO**, a pagar en concepto de multa, la cantidad de **QUINIENTOS CINCUENTA Y CUATRO DÓLARES SETENTA Y CUATRO CENTAVOS DE DÓLAR (\$554.74)**; cantidad que equivale al veinte por ciento (20%) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generaron las deficiencias establecidas en los **Reparos Números 18, 20 y 21**; y a la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNANDEZ** (mencionada en el presente Juicio de Cuentas como **GINA MERCEDES DE HERNANDEZ**), a pagar en concepto de multa, la cantidad de **CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE DOLARES TREINTA Y DOS CENTAVOS DE DÓLAR (\$499.32)**; cantidad que equivale al veinte por ciento (20%) de su respectivo salario percibido mensualmente durante el período en que se generaron las deficiencias establecidas en los **Reparos Números 21, 23 y 24**. El cómputo de las multas anteriores se estableció atendiendo el número y la gravedad de las infracciones cometidas, en vista que el auditor concluye a fs. 26 que la gestión ejercida por el MARN, y MINEC ha sido DEFICIENTE, ya que no han contribuido a mejorar la calidad del aire en el Área Metropolitana de San Salvador, debido a que no se han establecido planes, políticas, estrategias, objetivos, programas, supervisiones, controles adecuados, contrataciones y no se ha cumplido con la legislación y reglamentación medio ambiental relacionada con la prevención y mitigación de la contaminación del aire por emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, aplicables durante el período evaluado. V) Cancelar los valores totales de las multas impuestas que se establecen en la presente sentencia, en la Tesorería de la Unidad Financiera del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), y en la Tesorería de la Unidad Financiera del Ministerio de Economía (MINEC), según corresponda a los funcionarios actuantes, en un plazo que no exceda de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente a la notificación de la presente Sentencia, de conformidad al inciso Final del ya citado Art. 107 de la Ley de la Corte de Cuentas. VI) Quedan pendientes las aprobaciones de dichas actuaciones, en tanto no se verifique el cumplimiento de la presente condena. **HAGÁSE SABER.** (...)”





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Estando en desacuerdo con dicho fallo, en fecha veintiséis y veintinueve de julio de dos mil seis, el Licenciado **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO** y la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNANDEZ**, respectivamente interpusieron recurso de apelación, solicitudes que le fueron admitidas a folios 1496 y tramitadas en legal forma.

En esta Instancia han intervenido la Licenciada **ANA ROXANA CAMPOS DE PONCE**, en su calidad de Agente Auxiliar del señor Fiscal General de la República; y la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNANDEZ**, en su carácter de apelante.

### LEIDOS LOS AUTOS; Y, CONSIDERANDO:

I) Que Por resolución de fs. 6 vto. a 7 fte. del incidente, se tuvo por parte a la Licenciada **ANA ROXANA CAMPOS DE PONCE**, Agente Auxiliar del señor Fiscal General de la República; y a la Ingeniera **GINA MERCEDES NAVAS DE HERNANDEZ**, en calidad de apelante. Asimismo, se aclaró que el señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, no compareció a hacer uso de su derecho. Por su parte la Ingeniera **NAVAS DE HERNANDEZ**, al expresar agravios de folios. 11 a 16 frente del incidente, manifestó:

“(…)”. Que en el Considerando XXIV de la Sentencia en cuestión, se señalo con respecto al REPARO NUMERO VEINTIUNO que tanto “el memorando de folios ciento noventa y siete, y las estadísticas de control de calidad en las estaciones de servicio de folios ciento noventa y ocho y ciento noventa y nueve, no constituyen evidencia suficiente que desvirtúe el presente reparo, pues no presentaron las pruebas realizadas al estacionario en Acajutla; razón por la que el presente reparo no puede darse por desvanecido”, sin embargo alego ante vosotros que la Dirección de Hidrocarburos y Minas con base a la competencia que le da el art. 12 en sus literales a, b y g del Reglamento Interno del Ministerio de Economía Emitido por Acuerdo Ejecutivo en el Ramo de Economía número Sesenta y seis de fecha cuatro de marzo de mil novecientos noventa y seis, publicado en el Diario Oficial número cincuenta y siete, tomo trescientos treinta de fecha veintiuno de marzo de mil novecientos noventa y seis y sus reformas (vigente al momento de la auditoria), participó en la elaboración de la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75.04.01:97 “Productos de Petróleo. Gasolina Especial y Regular Sin Plomo. Especificaciones” y la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75.04.05:97. “Productos de Petróleo. Aceite Combustible Diesel Liviano (Automotriz), aprobadas por Acuerdo Ejecutivo No. 167, de fecha nueve de marzo de mil novecientos noventa y ocho, publicado en el Diario Oficial Número ciento cuatro, tomo Trescientos treinta y nueve, de fecha ocho de junio de mil novecientos noventa y ocho, y Acuerdo Ejecutivo Número ciento setenta y uno, de fecha nueve de marzo de mil novecientos noventa y ocho, publicado en el Diario Oficial Número ciento cinco, Tomo trescientos treinta y nueve, del nueve de junio de mil novecientos noventa y ocho, respectivamente, dicen: “- FIN DE LA NORMA. 2.- Para el cumplimiento de la Norma que antecede deberá estarse al siguiente mecanismo: a Todo importador deberá exigir a sus suministrantes respectivos, un certificado de calidad que contenga la totalidad de las características que aparecen en la norma para cada producto a comercializar localmente.” Por consiguiente siguiendo las disposiciones de la norma en cuestión, dicha certificación contiene en su totalidad las características que aparecen en esa norma para cada producto que comercializaran en el país, y es por ello que en el Laboratorio de Control de Calidad





de Acajutla se hacen los principales análisis de los productos que se importan, con la finalidad de verificar que se cumple lo que dice el certificado de calidad del importador, es una forma de dar la conformidad de calidad de los productos. Es importante señalar que los sistemas de control de calidad en un cien por ciento, es decir hacer todas las pruebas, se utilizan en los procesos de producción, con la finalidad de corregir factores en el proceso de producción, pero sería invertir mucho tiempo en hacer todas las pruebas, cuando se ha determinado que se hacen las principales que determinan que el producto está conforme a su certificado de calidad, es por ello que adjunto al presente escrito, algunos de los informes de los análisis que se hacen en el Laboratorio Estacionario de Control de Calidad de Acajutla, correspondiente a los años dos mil tres hasta el dos mil seis, en los cuales se demuestra que todo los productos que se importan al país son analizados. (Ver Anexo No. 1). Por otra parte cabe mencionar que el objetivo principal de las inspecciones de control de calidad en las diversas estaciones de servicio es el de detectar cualquier contaminación o adulteración que pueda hacer variar los principales parámetros de las especificaciones de cada producto que se vende al público, en ese sentido se han identificado los principales parámetros que determinan si un producto tiene contaminación o adulteración. Verbigracia: Puede darse contaminación por mezcla de gasolina especial con regular o si una estación está vendiendo gasolina regular por especial, mezcla de gasolina con kerosén, o mezcla de gasolina con agua, estas adulteraciones o contaminaciones pueden detectarse al observar el color o medir el octanaje, por lo anterior, considero que la declaratoria de responsabilidad administrativa me causa agravio, porque los análisis que se hacen, permiten identificar que los productos que se venden cumplen con la calidad establecidos en las normas; por otra parte no se han presentado pruebas periciales que demuestren que no se cumple con la calidad de dichos productos, por lo que considero que es injusto la responsabilidad señalada. b. Que en el Considerando XXIV de la Sentencia en cuestión, se señaló con respecto al REPARO NUMERO VEINTITRES, que "los certificados de calibración de volumen de folios doscientos diez a doscientos quince y los certificados de calibración de balanzas de folios doscientos dieciséis a doscientos veintitrés no constituyen evidencias suficientes, que desvirtúen el presente reparo, pues no presentaron probatoria alguna que demuestre la acreditación de los tres laboratorios ante el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología", sin embargo debo de alegar que sobre este reparo esta Dirección ha realizado consultas verbales con las Autoridades del "Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología" (CONACYT) a fin de poder obtener la calibración de los equipos que se utilizan en nuestros tres laboratorios (dos móviles y uno estacionario), ya que la calibración de equipos forma parte de los requisitos principales para solicitar una acreditación de los mismos, manifestándonos que no era posible, debido a que no cuenta con los patrones necesarios para su respectiva calibración. A efecto de demostrar tal aseveración se adjunta carta de respuesta del Jefe del Laboratorio Nacional de Metrología del CONACYT, Ing. Douglas Edgardo Brito Hurtado, la cual constituye respuesta a la carta de esta Dirección, en la que se les solicitó que informara, si es posible calibrar los equipos que se utilizan para diferentes ensayos de gasolina y diesel, que son los que se utilizan en los laboratorios (dos móviles y uno estacionario) con que cuenta esta Dirección. (Ver anexo No. 2). Por tal razón es imposible que se me exija que los laboratorios estén acreditados pues la única entidad facultada en nuestro país para realizar dicha acreditación, no cuenta con el equipo necesario para calibrar los equipos. Al no ser posible la calibración de los equipos, no es posible la Acreditación por parte del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. De otra forma esta Dirección debería de instalar un laboratorio que cumpla con todos los requisitos exigidos y el mismo debería contar con todo un sistema de calibración, lo cual implica contar con "patrones de referencia" que deberían ser calibrados por un Laboratorio Extranjero, ya que el país no cuenta con ese tipo de laboratorios y el Ministerio anteriormente hizo un presupuesto para tratar de acreditarlo, pero resulta que el mismo resultaba más caro que el presupuesto anual que le asignan a mi Dirección, por tal razón cuando se hizo la consulta a los titulares de esa época, se dijo que no era posible pedir tal cantidad. En esta oportunidad he tratado de establecer un presupuesto actualizado y aún cuando no me ha sido posible cotizar todos los equipos, adjunto un proyecto de presupuesto que asciende a la cantidad de QUINIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS DOLARES (\$595,700.00), (Ver anexo No. 3) el cual no incluye todos los equipos por lo especializado que son los mismos, al revisar el presupuesto que se asignará a mi Dirección para el próximo año es de CUATROCIENTOS VEINTISEIS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO DOLARES (\$426,875.00), por lo que pretender que se apruebe la cantidad necesaria para la acreditación, es imposible ya que el gobierno ha informado que continúa con la política de austeridad, según los últimos lineamientos de presupuesto informados. Por lo que se puede observar que mi persona ha realizado las gestiones necesarias para cumplir con las recomendaciones dadas, y la responsabilidad administrativa me causa agravio, porque no ha estado a mi alcance la solución a las mismas ya que la Dirección depende económicamente de un presupuesto anual que debe ser aprobado conforme lo establece la Constitución de la República y las Leyes pertinentes, por lo tanto no puede ser responsable sino me asignan los fondos necesarios. c. Que en el Considerando XXIV de la Sentencia en cuestión, se señaló con respecto al REPARO NUMERO VEINTICUATRO, que "los servidores actuantes alegan a folios ciento sesenta que en el nuevo manual que se elaboró esa función ya no aparece. Sin embargo tal explicación no es suficiente para desvanecer el reparo que nos ocupa; pues solo se presentó la aprobación del manual de descripción de puestos de trabajo a folios doscientos veintinueve y el de los motoristas de folios doscientos veintisiete y doscientos veintiocho, pero no se presentó el que corresponde a los técnicos de los laboratorios; sin embargo debo de alegar que sobre este reparo, se ha modificado el Manual de Organización y Funciones de esta Dirección, y para el caso, se ha eliminado del mismo lo relativo a las auditorías ambientales para verificar las emisiones de contaminantes de aire, por no estar acorde a las funciones señaladas en el Reglamento Interno del Ministerio de Economía, y ser una función y competencia del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, establecida en el art. 27 de la Ley de Medio Ambiente, aunado a lo anterior, dicha normativa, establece en su art. 115, que esa es de carácter especial, por consiguiente sus normas prevalecerán sobre cualquiera otra que la contrarie, es por ello que se modificó el manual en cuestión. Siendo una función del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el de realizar AUDITORIAS DE EVALUACION AMBIENTAL Y CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA MISMA (Art. 27 y 28 de la Ley de Minería)





# CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



se eliminó de hecho y así se solicitó a la División de Recursos Humanos, según consta en el memorando de fecha tres de diciembre de dos mil tres, que se presenta en el Anexo 4, el cual fue presentado en su oportunidad y no se presentó como prueba el Manual, debido a que los Manuales de Funciones del Ministerio de Economía, incluyendo el de esta Dirección estaban en proceso de revisión, pero ya el nuevo Manual de la Dirección de Hidrocarburos y Minas fue aprobado por Señora Ministra de Economía en el mes de enero del dos mil cinco, y en el mismo puede verificarse que ya no consta dicha función, y aparece la descripción del puesto de trabajo del "Técnico Laboratorista", y para efecto de probarlo se adjunta una copia de dicho manual. (Ver anexo No. 4), por lo tanto la responsabilidad administrativa señalada me causa agravios, puesto que se señala una responsabilidad que ya fue desvirtuada desde el mes de enero del dos mil cinco. d. Que de todo lo antes expuesto, cabe señalar que no se aportó prueba pericial por parte de los auditores de la Corte de Cuenta que determinara que los combustibles importados estaban fuera de los parámetros indicados en la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75.04.01:97 "Productos de Petróleo. Gasolina Especial y Regular Sin Plomo. Especificaciones", y la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 75.04.05: 97. "Productos de Petróleo. Aceite Combustible Diesel Liviano (Automotriz). e. Que considerando que el Objetivo de Examen Especial era "emitir un informe que contenga los resultados y conclusiones del examen efectuado a la gestión ambiental ejercida por el MARN, VMT, MINEC y CONACYT, en cuanto al manejo y control de calidad del aire, específicamente por la contaminación originada por la emisión de gases vehiculares en el área metropolitana de San Salvador, de acuerdo con políticas, planes, objetivos y metas ambientales de dichas entidades y si éstas han cumplido con la legislación y reglamentación medioambiental aplicable" manifiesto que la Dirección de Hidrocarburos y Minas no tiene responsabilidad directa en lo que se refiere a la contaminación originada por la emisión de gases vehiculares, ya que la función de esta Dirección es verificar la calidad de los productos, pero para que estos lleguen a constituirse en emisiones vehiculares es necesario que sean quemados en los vehículos y la calidad de los combustibles puede ser excelente, pero si los vehículos no cumplen con las normas para minimizar las emisiones vehiculares, la calidad de los combustibles no es relevante. f. Que esta Dirección ha cumplido con las funciones asignadas tomando en cuenta los recursos con los que ha contado, y que presupuestariamente le han asignado. Así mismo adjunto la siguiente documentación para que se agregue al proceso la cual consiste en: a. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación Rasa de C.V. ubicado en Acajutla, julio, 2003 (Anexo 1). b. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación Rasa de C.V., ubicado en Acajutla, julio, 2003 (Anexo 1) c. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación Rasa de C.V., ubicado en Acajutla, julio, 2003 (Anexo 1) d. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en ubicado en Acajutla, Sonsonate, Octubre, 2004 (Anexo 1) e. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, Octubre, 2004 (Anexo 1) f. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma de El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, Marzo, 2005 (Anexo 1) g. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, Marzo, 2005 (Anexo 1) h. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, Diciembre, 2005 (Anexo 1) i. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, septiembre, 2006 (Anexo 1) j. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, octubre, 2006 (Anexo 1) k. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Análisis de Productos de Petróleo en Terminal de Importación en Puma El Salvador, ubicado en Acajutla, Sonsonate, octubre, 2006 (Anexo 1) l. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de nota administrativa de fecha 28 de julio del 2006, emitida por la suscrita al Ing Douglas Edgardo Brito Hurtado, Jefe del Laboratorio Nacional de Metrología Legal, CONACYT, (Anexo II). m. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de nota administrativa de fecha 28 de julio del 2006, suscrita por el Ing. Douglas Edgardo Brito Hurtado, Jefe del Laboratorio Nacional de Metrología Legal, CONACYT (Anexo II). n. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de presupuesto necesario para acreditar laboratorios de control de calidad del Ministerio de Economía (Anexo III). o. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de programación de la ejecución presupuestaria 2007 (Anexo II). p. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de la variación de gastos por Unidad Presupuestaria, Línea de Trabajo, Rubro, Cuenta y Objeto Específico, Dirección General del Presupuesto Ministerio de Hacienda. q. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de Memorandum emitido por la suscrita el día tres de diciembre del 2003, 1 Jefe de la División de Recursos Humanos del Ministerio de Economía. r. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, de nota administrativa de fecha 22 de diciembre del 2004, emitida por la Suscrita al Jefe de División de Personal, en la que se adjunta el Manual de Funciones de la Dirección de Hidrocarburos y Minas, en la que se indica como se laborará a partir de enero del 2005. s. Copia Certificada por el Jefe de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía, del Manual de Organización y Funciones de la Dirección de Hidrocarburos y Minas, Ministerio de Economía, 2005, aprobada por la Señora Ministra de Economía. Que en virtud de las razones antes expuestas a vosotros con el debido respeto os PIDO: 1) Que me admitáis el presente escrito. 2) Que me tengáis por parte en el carácter en que comparezco. 3) Se admita y se valore la documentación presentada. 4) Que en virtud de lo anterior se me exonere de la Responsabilidad Patrimonial y la multa administrativa que me





impusiera la Cámara Quinta de Primera Instancia de la Corte de Cuentas de la República, a las diez horas con treinta y cuatro minutos del día veintinueve de junio del año dos mil seis. 5) Se continúe con el trámite de Ley, y se tengan por expresados los agravios. (...)

II) La Fiscalía General de la República, a través de su Agente Auxiliar Licenciada **ANA ROXANA CAMPOS DE PONCE**, al contestar agravios a folios 89 frente. y vuelto del incidente, lo hizo de la siguiente manera:

*“(...)Que de conformidad al escrito presentado por la Apelante, manifiesta: “con respecto al reparo numero veintiuno, que la certificación contiene en su totalidad las características que aparecen en esa norma para cada producto que comercializarán en el país, y es por ello que el laboratorio de Control de Calidad de Acajutla se hacen los principales análisis de los productos que se importan, con la finalidad de verificar que se cumple lo que dice el certificado de calidad del importador”; Reparo numero Veintitrés: los certificados de calibración de balanzas pues no presentaron probatoria alguna que demuestre la acreditación de los tres laboratorios ante el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, y al hacer consultas con esta manifestaron que no cuentan con los patrones necesarios para su respectiva calibración, presentando como prueba nota de fecha veintiocho de julio de dos mil seis, por el Ingeniero Douglas Edgardo Brito Hurtado, Jefe del Laboratorio Nacional de Metrología Legal; con respecto al reparo numero veinticuatro, manifiesta “se ha modificado el manual de Organización y Funciones de esta Dirección y para caso se ha eliminado del mismo lo relativo a las auditorías ambientales para verificar las emisiones de contaminantes de aire y que los manuales de funciones del ministerio de Economía incluyendo el de esta Dirección estaban en proceso de revisión y fueron aprobados por la Señora Ministra de Economía en el mes de enero del año dos mil cinco, presentando copia de dicho manual, a partir del mes de enero del año dos mil cinco, considerando la Representación Fiscal que dichas pruebas presentadas fueron tomadas en cuenta al dictarse Sentencia en la Cámara Quinta de primera Instancia, y que no desvanecen los señalamientos hechos en el pliego de reparos, deducidos por la Corte de Cuentas, por lo que considero que la apelante no ha desvanecido los señalamientos hechos en la sentencia definitiva; por lo que este Ministerio Publico **OS PIDO: CONFIRMEIS LA SENTENCIA CONDENATORIA**, dictada por el Juez A quo. Por todo lo antes expuesto con todo respeto, **OS PIDO: - Admitirme el presente escrito; - Se tenga por contestado el traslado que se ha conferido, en los términos antes señalados. (...)**”*

De lo expuesto por la Representación Fiscal y de lo acontecido en Primera Instancia en el presente Juicio de Cuentas, esta Cámara emite las siguientes consideraciones:

1.- Que tal como lo preceptúa el Art. 73 de la Ley de la Corte de Cuentas: “La sentencia que pronuncie la Cámara de Segunda Instancia confirmará, reformará, revocará ampliará o anulará la de primera instancia. Se circunscribirá a los puntos apelados y aquellos que debieron haber sido decididos y no lo fueron en Primera Instancia, no obstante haber sido propuestos y ventilados por las partes”; en el mismo sentido el Art. 1026 del Código de Procedimientos Civiles: determina que “Las sentencias definitivas del tribunal se circunscribirán precisamente a los puntos apelados y a aquellos que debieron haber sido deducidos y no lo fueron en primera instancia, sin embargo de haber sido propuestos y ventilados por las partes.” Importante es aclarar que el presente fallo se circunscribirá al contenido de los argumentos vertidos en la decisión del Juez en Primera Instancia así como al contenido de la expresión de agravios presentados en esta segunda Instancia.

2.-Previo al análisis pertinente se deja constancia que en lo referente al señor **ROBERTO ANTONIO RIVAS ALBERTO**, este no hizo uso de su derecho, no obstante habersele notificado con base en el art. 210 del Código de





## CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA



Procedimientos Civiles, tal como consta a folios nueve del Incidente y no habiendo obtenido respuesta alguna, esta Cámara estima, confirmar la Responsabilidad Administrativa atribuida al mencionado por el Reparo Número Seis.



**3.-La Apelante Ingeniera GINA MERCEDES NAVAS DE HERNÁNDEZ, expreso agravios en cuanto a los siguiente Reparos: a) Reparo Número Veintiuno:** “No se realiza la totalidad de las pruebas de análisis de laboratorio establecidas en las normas salvadoreñas de combustible Diesel, Gasolina Especial y Regular”. **b) Reparo Número Veintitrés:** “No se han acreditado ante CONACYT los laboratorios donde se realizan las pruebas de calidad de los combustibles en el MINEC”; y, **c) Reparo Número Veinticuatro:** “Incumplimiento a lo establecido en el Manual de Funciones de la Dirección de Hidrocarburos”. A los cuales de circunscribirá nuestro análisis según los hallazgos establecidos.

**4.-De acuerdo a lo expresado por la referida Funcionaria la sentencia venida en grado le causa agravios ya que en lo relativo al Reparo Número Veintiuno, todo importador deberá exigir a sus suministrantes respectivos, un certificado de calidad que contenga la totalidad de las características que aparecen en la norma de cada producto a comercializar localmente, y es por ello que en el Laboratorio de Control de Calidad de Acajutla se hacen los principales análisis de los mismos, con la finalidad de verificar si cumplen lo que dice el Certificado de Calidad del importador. Además, se hacen pruebas con la finalidad de corregir factores en el proceso de producción, pero que, hacer todas las pruebas de análisis, sería invertir mucho tiempo cuando se ha establecido que se hacen las principales las cuales determinan que el producto está conforme a su certificado de calidad y consideró que la declaratoria de responsabilidad administrativa le causa agravio porque los análisis que se realizan, permiten identificar que los productos que se venden cumplen con la calidad establecida en las normas. En cuanto al Reparo Número Veintitrés: expresa que, es imposible que se le exija que los Laboratorios estén acreditados pues la única entidad facultada en nuestro país para realizar dicha acreditación, no cuenta con el equipo necesario para calibrar los equipos y al no ser posible la calibración de los equipos, no es posible la Acreditación por parte del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología; asimismo, expresa que deberían ser calibrados por un Laboratorio Extranjero, ya que el país no cuenta con ese tipo de laboratorios, además apunta que al revisar el presupuesto que se asignará a su Dirección para el año 2007, éste es de**





CUATROCIENTOS VEINTISEIS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO DOLARES (\$426,875.00), por lo que pretender que se apruebe la cantidad necesaria para la acreditación, es imposible ya que el gobierno ha informado que continúa con la política de austeridad, según los últimos lineamientos de presupuesto informados. Continuó argumentando que no ha estado a su alcance la solución a las mismas ya que la Dirección depende económicamente de un presupuesto anual que debe ser aprobado conforme lo establece la Constitución de la República y las Leyes pertinentes, por lo tanto no puede ser responsable sino se le asignan los fondos necesarios. En lo concerniente al **Reparo Número Veinticuatro**: la Funcionaria alega sobre este reparo que se ha modificado el Manual de Organización y Funciones de su Dirección, y para el caso, se ha eliminado del mismo lo relativo a las Auditorías Ambientales para verificar las emisiones de contaminantes de aire por no estar acorde a las funciones señaladas en el Reglamento Interno del Ministerio de Economía, y ser una función y competencia del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales; al mismo tiempo enuncia que no se presentó como prueba el Manual, debido a que los Manuales de Funciones del Ministerio de Economía, incluyendo el de esa Dirección estaban en proceso de revisión, pero ya el nuevo Manual de la Dirección de Hidrocarburos y Minas fue aprobado por Señora Ministra de Economía en el mes de enero del dos mil cinco.

5.-La Representación Fiscal, contra argumentó lo vertido por la Ingeniera NAVAS DE HERNÁNDEZ, aduciendo en virtud que las pruebas presentadas en esta Instancia fueron tomadas en cuenta al dictarse Sentencia en la Cámara Quinta de Primera Instancia, sin dejar además, desvanecer los señalamientos hechos en el pliego de reparos deducidos por la Cámara A quo, en consecuencia debe, confirmarse la Responsabilidad Administrativa en concepto de multa por los Reparos mencionados en el presente Juicio de Cuentas.

En virtud de todo lo antes expuesto, esta Cámara considera que las pruebas presentadas por la Apelante, agregadas de folios 17 a folios 86 para demostrar las afirmaciones de los hechos expresadas no constituyen el objeto de prueba pues no se demuestra la relación directa entre el hecho alegado y la prueba solicitada ya que no corresponden al momento en que fueron realizadas las omisiones señaladas en los referidos reparos, el cual esta comprendido entre el uno de enero





de mil novecientos noventa y ocho al treinta y uno de diciembre del año dos mil dos, la documentación no demuestra que durante ese período de actuación se realizaran gestiones para dar cumplimiento a las disposiciones vigentes y que debieron aplicarse o caso contrario dejar demostrado que no era factible que la administración actuante diera cumplimiento a tales disposiciones. En relación a la prueba, el Art. 240 del Código de Procedimientos Civiles establece “Las pruebas deben ser pertinentes, ciñéndose al asunto de que se trata, ya en lo principal, ya en los incidentes, ya en las circunstancias importantes”; en ese contexto, es atendible el criterio de la Cámara Sentenciadora al optar por imponer una sanción de carácter administrativo, pues es claro que en la referida administración existió un incumplimiento de ley que no puede subsanarse de manera alguna por los argumentos expuestos por la impetrante, por lo que ésta Cámara procederá a confirmar el Fallo de Primera Instancia.



**POR TANTO:** Expuesto lo anterior, y de conformidad con los Art. 73 y 107 de la Ley de la Corte de Cuentas de la República y demás disposiciones legales señaladas, a nombre de la República de El Salvador, esta Cámara **FALLA: 1)** Confírmase en todas sus partes la Sentencia venida en grado de Apelación, pronunciada por la Cámara Quinta de Primera Instancia de esta Corte, a las diez horas con treinta y cuatro minutos del día veintinueve de junio de dos mil seis; por estar apegada a Derecho; **2)** Declárese ejecutoriada la referida Sentencia; y **3)** Vuelva la pieza principal a la Cámara de origen con certificación de este fallo.

**HÁGASE SABER.-**

**PRONUNCIADA POR LOS SEÑORES PRESIDENTE Y MAGISTRADOS QUE LA SUSCRIBEN.**

**Secretario de Actuaciones**





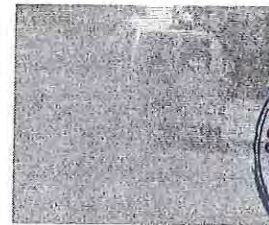
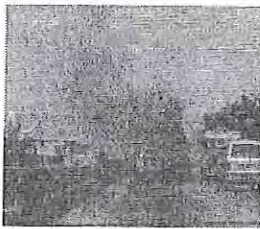
Pámaras

8



**CORTE DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA  
DIRECCIÓN DE AUDITORÍA  
SECTOR SOCIAL Y MEDIO AMBIENTE**

**INFORME DE EXAMEN ESPECIAL**



A LA GESTIÓN AMBIENTAL REALIZADA POR EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE ECONOMÍA Y CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA, PARA CONTROLAR LA "CONTAMINACIÓN DEL AIRE POR EMISIÓN DE GASES VEHICULARES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR", POR EL PERÍODO DEL 1 DE ENERO DE 1998 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2002.

**SAN SALVADOR, DICIEMBRE DE 2003.**



## INDICE

|                                                                                 | PAG. |
|---------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>INTRODUCCIÓN</b>                                                             |      |
| <b>I. ANTECEDENTES</b>                                                          |      |
| a) GENERALIDADES A CERCA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE                           | 1    |
| b) CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL SALVADOR                                        | 1    |
| c) ENTIDADES DEL ESTADO INVOLUCRADAS EN EL MANEJO Y CONTROL DE CALIDAD DEL AIRE | 3    |
| <b>II. INFORMACIÓN RELATIVA AL EXAMEN</b>                                       |      |
| a) ANTECEDENTES DEL EXAMEN                                                      | 12   |
| b) NATURALEZA Y OBJETIVOS                                                       | 12   |
| c) ALCANCE                                                                      | 13   |
| d) METODOLOGÍA                                                                  | 13   |
| e) COMUNICACIÓN DE HALLAZGOS                                                    | 14   |
| <b>III. CONCLUSION</b>                                                          | 16   |
| <b>IV. COMENTARIOS Y HALLAZGOS</b>                                              |      |
| a. COMENTARIOS                                                                  | 17   |
| b. HALLAZGOS                                                                    | 18   |





11

**Señor  
Hugo Barrera,  
Ministro de Medio Ambiente y  
Recursos Naturales,  
Presente.**

### **III. ANTECEDENTES**

#### **a) GENERALIDADES A CERCA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.**

La contaminación del aire se ha definido como la condición de la atmósfera que ocurre posterior a la emisión en ella de sustancias que alteran su estado natural y que dañan al medio ambiente y la salud humana.

Los contaminantes en la atmósfera provienen principalmente de diferentes fuentes: los fenómenos naturales y las actividades humanas.

En cuanto a las actividades humanas, los contaminantes pueden ser muy variados, pero los más relevantes incluyen a todos los procesos industrializados de producción, la generación de energía eléctrica y el uso de vehículos con motores de combustión interna.

Las fuentes de emisiones contaminantes también pueden clasificarse de acuerdo a su movilidad en fijas y móviles. Ejemplos típicos de esta clasificación son las fábricas y los vehículos respectivamente.

#### **b) CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN EL SALVADOR —1**

De acuerdo a estudio realizado por el Programa Salvadoreño de Investigación sobre Desarrollo y Medio Ambiente (PRISMA), en nuestro país las fuentes móviles se han convertido en el mayor problema, debido a las siguientes condiciones: Las características de la red vial, los sistemas de transporte urbano, el crecimiento desmedido del parque vehicular privado, la obsolescencia de los distintos sistemas de transporte público y particular, y el uso de gasolina de baja calidad. Esto hace que las acciones de descontaminación que se impulsen deben incidir en el transporte público y privado.





De 1996 a 2001, en El Salvador se llevó a cabo un proyecto denominado "Aire Puro" el cual fue ejecutado por la Fundación Suiza para el Desarrollo Técnico (Swisscontact). Según informe de Swisscontact y del Laboratorio de Calidad Integral de la Fundación Salvadoreña para el Desarrollo (FUSADES), el estudio realizado sobre la calidad del aire en el Área Metropolitana de San Salvador, señala que el problema central de la contaminación radica en las emisiones de contaminantes al aire por la flota vehicular, ya que el 70% de contaminantes provienen de fuentes móviles, lo que ha contribuido a que la calidad del aire no sea óptima según los límites permisibles establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Las fuentes móviles están conformadas aproximadamente por medio millón de vehículos registrados que circulan por todo el territorio nacional, de los cuales el 55% están concentrados en San Salvador. Dentro de éste 55% existen aproximadamente 12,000 autobuses del transporte colectivo que utilizan combustible diesel y un número mayor a 20,000 corresponden a microbuses que utilizan diesel y gasolina, y el resto del parque vehicular lo constituye el transporte de carga y privado, el cual en términos generales se encuentra en mal estado mecánico, lo que los convierte en generadores de grandes niveles de emisiones contaminantes.

Arriba del 75% de todos los vehículos son modelos de más de 10 años, con casi nulo o muy pobre mantenimiento. Por otra parte, en la mayoría de los casos, no existe ningún mecanismo de control de emisiones para vehículos, como convertidores catalíticos, trampas de hollín y otros; es más, en nuestro país ha sido práctica usual (principalmente en vehículos que ingresaron al país antes de 1998) el remover el convertidor catalítico a vehículos usados los cuales proceden en su mayoría de los Estados Unidos, con el argumento de que dicho dispositivo reduce la potencia del vehículo, y no se toma en consideración la razón de ser de dicho dispositivo. Por lo antes expuesto, el parque vehicular constituye el principal emisor de contaminantes del aire en el país.



El monitoreo realizado por Swisscontact determinó que el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y las partículas menores a diez micras (PM<sub>10</sub>), son los contaminantes más problemáticos en el gran San Salvador, generados por una mala combustión de hidrocarburos de las fuentes móviles.

El Ozono que constituye en su mayor parte la nube grisácea que usualmente vemos en San Salvador, tiene una tendencia a subir, y aún cuando se encuentra por debajo del valor guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS), puede convertirse en un problema serio si no se controla la emisión de sus agentes formadores: NO<sub>2</sub> (Dióxido de Nitrógeno) e hidrocarburos.

A continuación se presenta un detalle de los resultados de los monitoreos realizados por Swisscontact durante los años de 1996 a 1999, reflejando el porcentaje de contaminación existente de cinco emisiones específicas para cada uno de los períodos, así:



| CONTAMINANTE                         |      | LÍMITE PERMISIBLE GUÍA<br>OMS | 1996 | 1997 | 1998 | 1999  |
|--------------------------------------|------|-------------------------------|------|------|------|-------|
| OZONO                                | O3   | 60 ug/m3                      | 55.4 | 43.8 | 49.0 | 56.51 |
| DIOXIDO DE NITROGENO                 | NO2  | 40 ug/m3                      | 46.2 | 53.9 | 62.3 | 38.69 |
| PARTICULAS<br>TOTALES<br>SUSPENDIDAS | PTS  | 75 ug/m3                      | *    | 332  | 278  | 90    |
| PARTICULAS MENORES A<br>10 MICRAS    | PM10 | 50 ug/m3                      | 77.0 | 63   | 52   | 56.53 |
| PLOMO                                | Pb   | 0.5 ug/m3                     | 0.25 | 0.04 | 0.01 | **    |

\* No se midió PTS

\*\*No se midió PB

### c) ENTIDADES DEL ESTADO INVOLUCRADAS EN EL MANEJO Y CONTROL DE CALIDAD DEL AIRE.

En nuestro país existen diferentes entidades que se encuentran involucradas en el manejo de la calidad del aire, sin embargo, cuatro de ellas tienen una participación directa en el control y supervisión de la contaminación del aire por emisión de gases vehiculares, así:



#### - MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES (MARN)

En el año de 1997, se creó el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), que tiene por mandato de ley la protección, conservación y recuperación del medio ambiente; el uso sostenible de los recursos naturales que permitan mejorar la calidad de vida de las actuales y futuras generaciones; así como también el normar la gestión ambiental, pública, privada y municipal, para asegurar la aplicación de los tratados o convenios internacionales firmados por El Salvador,

Dentro de su competencia, y en lo que a contaminación del aire por emisiones vehiculares se refiere, al MARN le corresponde realizar las acciones siguientes:

- Que la atmósfera no sobrepase los niveles de concentración permisibles de contaminantes, en lo relacionado a partículas, ruidos, olores, fuentes artificiales, fijas o móviles.
- Prevenir, disminuir o eliminar gradualmente las emisiones de contaminantes en la atmósfera en beneficio de la salud y el bienestar humano y del medio ambiente.
- Integrar una política de manejo de la calidad del aire.



- Diseñar e implementar una estrategia y plan de acción para el manejo de la calidad del aire.
- Revisar y adecuar el marco normativo vigente para el manejo de la calidad del aire.
- Sistematizar de manera efectiva el control de las emisiones de fuentes fijas y móviles.
- Promover el establecimiento de un centro especializado, privado o público de monitoreo de la calidad del aire para el Salvador y Centro América.
- La creación de una oficina coordinadora del Sistema Nacional de Gestión de Medio Ambiente.
- Velar por el cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, en coordinación con Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

Dentro de su estructura organizativa, el MARN cuenta con una Dirección de Gestión Ambiental, y dentro de esta Dirección, esta ubicada la Unidad de Calidad del Aire, motivo por el cual se evaluó la gestión realizada por dicha Dirección, específicamente en lo relacionado a las acciones llevadas a cabo por la Unidad de Calidad del Aire, para contrarrestar la contaminación por emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador.

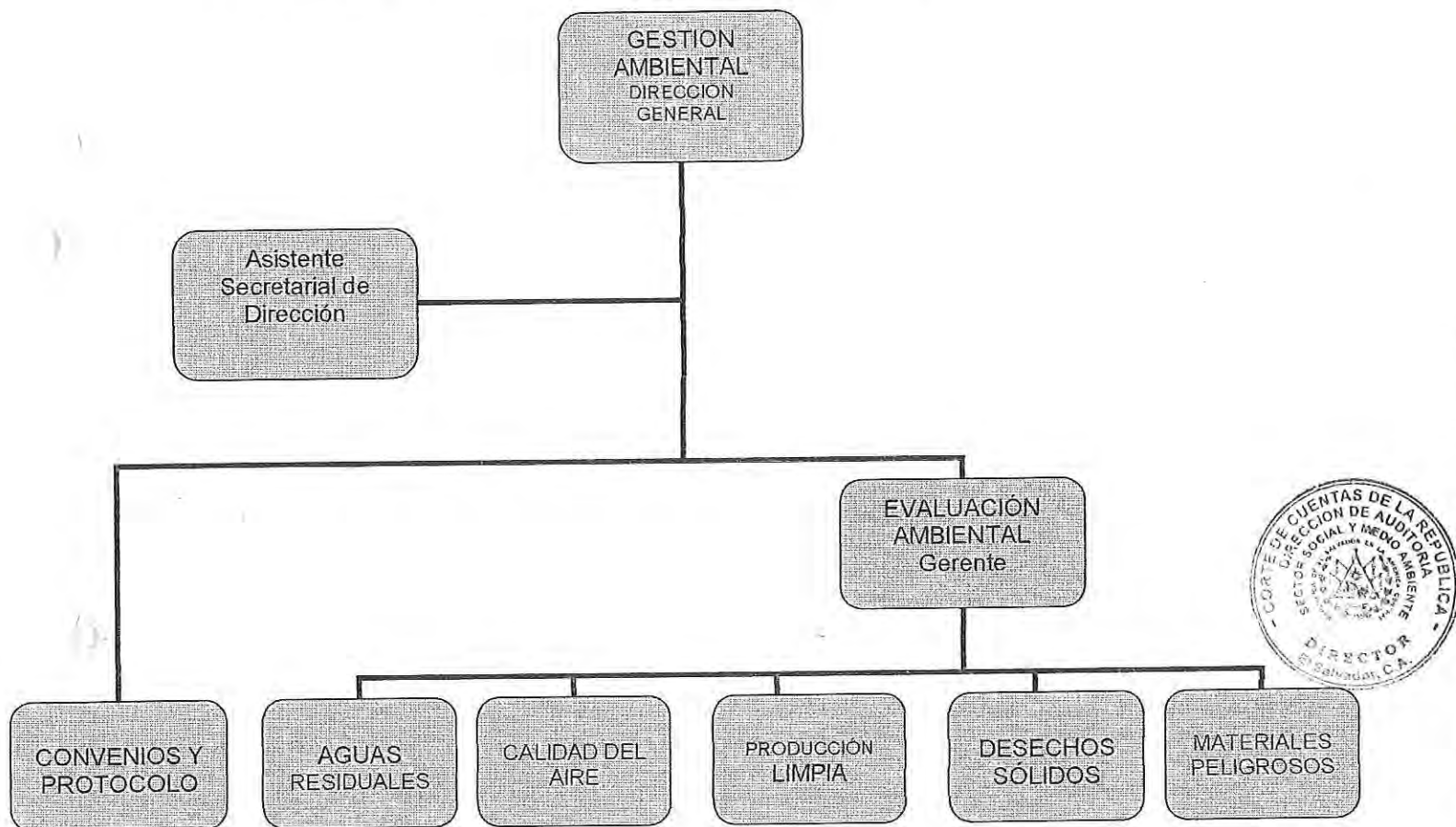


La estructura organizativa de la Dirección de Gestión Ambiental esta conformada por la Gerencia de Evaluación Ambiental y la Unidad de Convenios y Protocolo, las cuales dependen de la Dirección de Gestión Ambiental; de la Gerencia de Evaluación Ambiental dependen las unidades de: Aguas Residuales, Calidad del Aire, Producción Limpia, Desechos Sólidos y Materiales Peligrosos. Las unidades mencionadas anteriormente no son estructurales, si no solamente separación de funciones.

La Dirección de Gestión Ambiental, dentro de sus funciones, tiene la responsabilidad de evaluar y controlar la normativa emitida en materia de medio ambiente, dar seguimiento técnico al cumplimiento de compromisos establecidos en los tratados y convenios internacionales en materia de medio ambiente, efectuar monitoreo y evaluación ambiental, mantener actualizado el sistema de información ambiental, formular normas, políticas y reglamentos relacionados con el tema, etc.



## ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA DIRECCIÓN DE GESTION AMBIENTAL DEL MARN



### - VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

El Viceministerio de Transporte (VMT) es el ente rector, coordinador y normativo de las políticas de transporte terrestre, aéreo y marítimo. Por ley, a través de la Dirección General de Tránsito, debe velar por la aplicación de la Ley y Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial, y en este caso, en lo relacionado a contaminación del aire por emisión de gases vehiculares. Asimismo, debe realizar una revisión técnica vehicular mecánica obligatoria como mínimo dos veces por año para los vehículos dedicados al transporte colectivo de pasajeros y transporte pesado y de carga, incluyendo a los vehículos del Estado y como mínimo, una vez por año para todos los demás vehículos automotores.

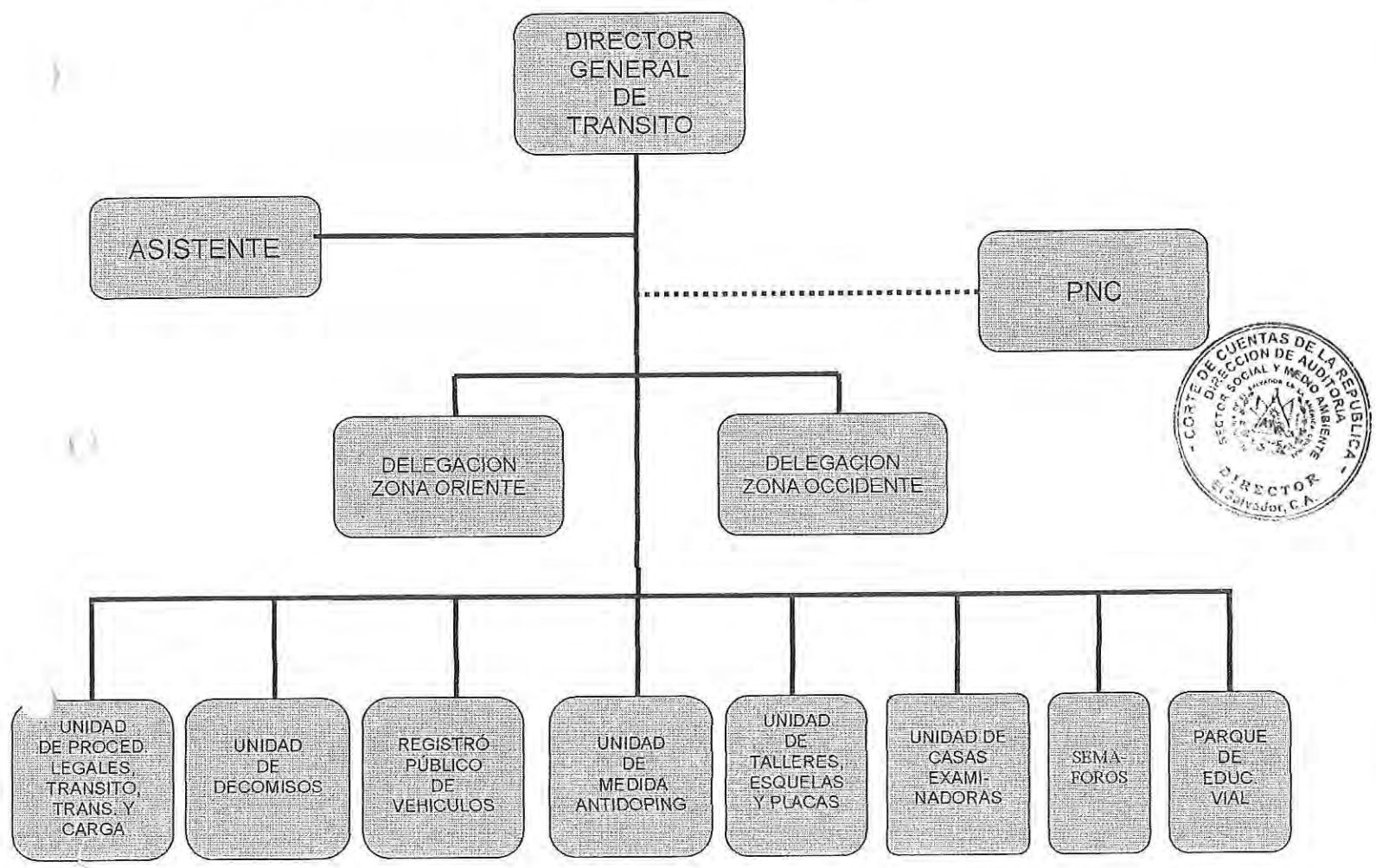
En materia de Contaminación Ambiental, es la Dirección General de Tránsito la responsable de:

- Contratar Centros Privados de Control de Emisiones y una Empresa Supervisora y Contralora.



- Exigir el Certificado de Control de Emisiones emitido por los centros de control, verificando así que el motor de cada vehículo no emita niveles de contaminación que excedan los límites permisibles, a todos los vehículos que circulan por el territorio nacional.

**Estructura Organizativa de la Dirección General de Tránsito del VMT**



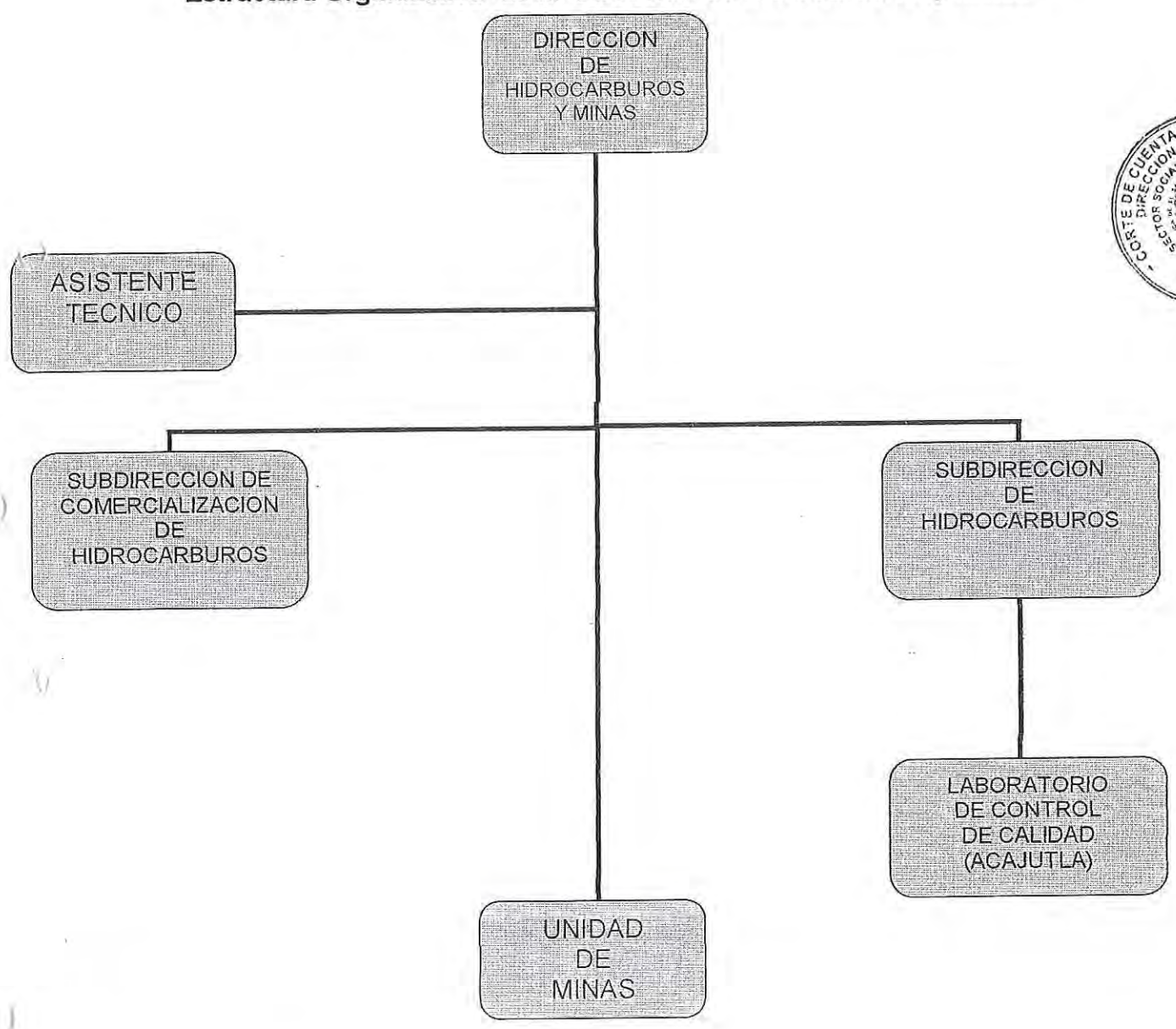
**La Dirección General de Tránsito:** Esta a cargo de un Director, quien es el responsable de velar por el cumplimiento de La Ley y Reglamento General de Tránsito. Cuenta con un cuerpo de asistentes que proporcionan apoyo administrativo y posee delegaciones en el Oriente y Occidente del país, para facilitar que los usuarios puedan efectuar sus trámites en el interior del país. Asimismo, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional Civil, en lo relacionado a la aplicación de las multas (esqueles).



- MINISTERIO DE ECONOMIA

El Ministerio de Economía (MINEC), por ley, es la entidad responsable de la aprobación y oficialización de todas las Normas Salvadoreñas Obligatoria (NSO), emitidas por CONACYT. Asimismo, debe velar por el cumplimiento de las NSO de Productos de Petróleo Diesel, Gasolina Especial y Regular sin Plomo, en las cuales se establecen las especificaciones que los hidrocarburos deben cumplir, para poder ser distribuidos y comercializados en el país , y mantener así su calidad, y a la vez, disminuir y controlar los contaminantes emitidos a la atmósfera y que son provocados por la combustión de hidrocarburos de baja calidad. Esta función es realizada a través de la Dirección de Hidrocarburos y Minas.

Estructura Organizativa de la Dirección de Hidrocarburos y Minas





La Dirección de Hidrocarburos y Minas es la responsable de velar por el desarrollo integral y sostenido de los sectores energético y minero, mediante la implementación de políticas, normas y medidas de carácter técnico, legal y administrativo, así como a través de una adecuada regulación y control de las mismas.

En materia de medio ambiente, y en lo relacionado a hidrocarburos, esta Dirección tiene las siguientes atribuciones:

- Fomentar la inversión extranjera y nacional, dirigida al sector minero y al sub-Sector de hidrocarburos.
- Supervisar y controlar la calidad de los combustibles que se comercializan en el país, así como promover el uso de combustibles mejorados tendientes a la protección ambiental.
- Establecer los mecanismos adecuados de regulación, control y administración de la explotación y comercialización de los recursos energéticos y mineros, coadyuvando a la protección del medio ambiente.
- Supervisar y controlar el abastecimiento de los hidrocarburos y las instalaciones destinadas para estos usos.
- Fomentar la inversión extranjera y nacional, dirigida al sector minero, y promover el uso de combustibles mejorados para la protección del medio ambiente.



**La Dirección de Hidrocarburos y Minas:** Esta a cargo de un Director que realiza las actividades de: planificar, coordinar ejecutar y controlar las labores técnicas y administrativas de la dirección relacionadas con los hidrocarburos y minas. Además, se cuenta con una Sub-dirección de Comercialización de Hidrocarburos así como con la Sub-dirección de Hidrocarburos, ambas cuentan con personal técnico y administrativo que asciende a un total de 28 funcionarios.

**Subdirección de Hidrocarburos:** Sus principales responsabilidades son programar, coordinar y supervisar todas las actividades relacionadas con el cumplimiento de las metas de la de la subdirección, efectuar programaciones de las actividades de inspección de control de calidad en estaciones de servicio y elaborar y notificar resoluciones de importación y exportación de cilindros portátiles de gas licuado.

La calidad de los combustibles distribuidos y comercializados en el país es una actividad ejecutada tanto en las terminales de importación ubicadas en el Puerto de Acajutla, como en las 337 estaciones de servicio distribuidas en todo el territorio nacional. Esta labor es realizada a través de técnicos laboratoristas, los cuales realizan pruebas volumétricas, físicas y químicas, las cuales son ejecutadas en tres laboratorios propiedad del MINEC.



## - CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA (CONACYT)

El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), tiene por objeto formular y dirigir la política nacional en materia de desarrollo científico y tecnológico orientada al desarrollo económico del país. Es por lo tanto, el Ente encargado de elaborar toda la normativa salvadoreña tanto obligatoria como recomendada, aplicable en los diferentes ámbitos de nuestro país, además, de velar por el cumplimiento de éstas. La elaboración de las normas es función del Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la Calidad, y se realiza por medio de comités, que se encuentran conformados por funcionarios de diferentes instituciones involucradas en cada uno de los temas a tratar, y que son quienes trabajan en la elaboración de los anteproyectos de normas. En la actualidad, CONACYT ha elaborado las Normas de Emisiones Vehiculares por fuentes móviles, las cuales aún no han sido aprobadas por el Ministerio de Economía, que es el Ente encargado de su oficialización. También ha elaborado las normas relacionadas con la medición de la calidad de los combustibles, las cuales ya se encuentran oficializadas.

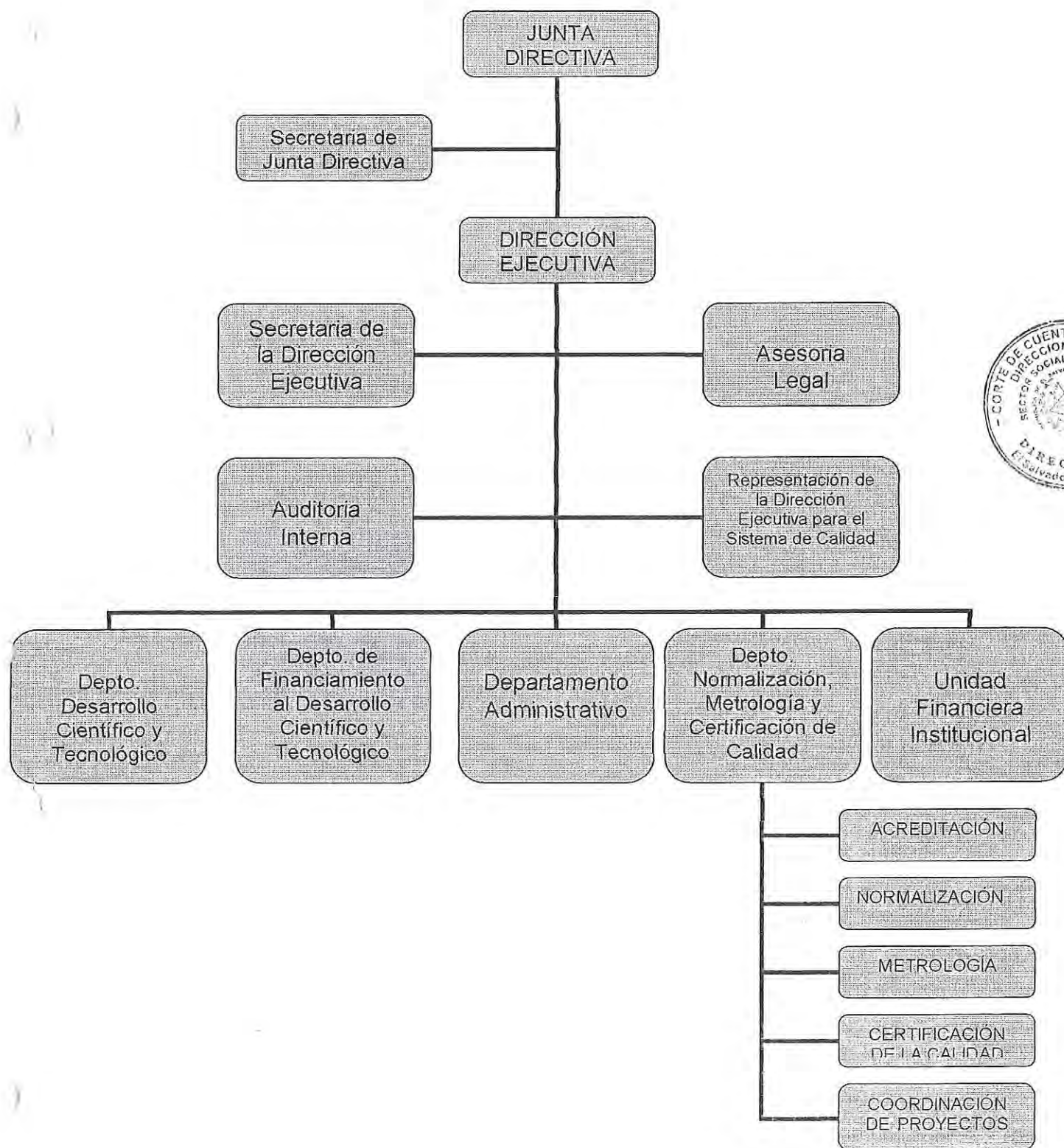
Entre las principales atribuciones del Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la Calidad se encuentran las siguientes:

- Coordinar las actividades con otras instituciones del sector público, privado y científico para la elaboración y adopción de Normas Técnicas de calidad ambiental.
- Velar por el cumplimiento de la Normas Técnicas Nacionales.
- Preparar y desarrollar programas para promover y difundir la importancia de la normalización.
- Dar trámite administrativo a las normas adoptadas por el Consejo, enviándolas al Ministerio de Economía para su aprobación y publicación.
- Preparar y desarrollar programas para promover y difundir la importancia de las normas.





# ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE CONACYT





La máxima autoridad dentro de CONACYT es la Junta Directiva, que se encuentra conformada por representantes del Ministerio de Economía, Planificación y Educación, así como también por representantes de los sectores más representativos del país, como lo son: el productivo, académico y profesional.

La administración general de CONACYT esta a cargo de un Director Ejecutivo que es nombrado por la Junta Directiva.

Los diferentes Departamentos que funcionan dentro del Consejo son:

- Departamento de Desarrollo Científico y Tecnológico.
- Departamento de Financiamiento al Desarrollo Científico y Tecnológico.
- Departamento Administrativo.
- Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la Calidad.
- Unidad Financiera Institucional.

El Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la Calidad cuenta con cinco Unidades que son:

- **Acreditación:**

Es la Unidad encargada de acreditar métodos de análisis y ensayos, por lo tanto es aquí donde se acreditan los diferentes Laboratorios.

- **Normalización:**

Las funciones que se desarrollan en esta Unidad están orientadas a la coordinación y desarrollo de las actividades relacionadas con el establecimiento de las Normas, ya sean estas obligatorias o recomendadas, partiendo de un programa establecido que esta acorde a las políticas y planes de desarrollo económico y social, y a iniciativa del Gobierno.

En la actualidad solo se cuenta con dos técnicos normalizadores que están a cargo de la coordinación de los diferentes Comités Normalizadores que son los que trabajan en los anteproyectos de Normas propuestas.

- **Metrología:**

En esta Unidad se planifican y coordinan las actividades del Laboratorio Nacional de Metrología relacionadas con la calibración de diferentes aparatos utilizados en las mediciones para garantizar que se cumplen con las condiciones de calidad requeridas.

- **Certificación de la Calidad:**

Esta Unidad es la encargada de verificar que las propiedades y características de diferentes productos estén apegadas a las diferentes Normas y especificaciones técnicas ya existentes, cabe mencionar que hasta la fecha aún no se ha certificado ningún producto.





- **Coordinación de Proyectos:**

En esta Unidad las actividades se centran en coordinar seminarios relacionados con el Sistema de Calidad basándose en la ISO 9001 que son las que contienen los estándares de calidad de todo tipo de servicios.

## **II. INFORMACIÓN RELATIVA AL EXAMEN**

### **a) ANTECEDENTES DEL EXAMEN**

El examen especial de gestión ambiental al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), Viceministerio de Transporte (VMT), Ministerio de Economía (MINEC), y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), en lo relacionado a contaminación del aire por emisión de gases vehiculares en el área Metropolitana de San Salvador, se ha efectuado con base al cumplimiento del Plan Anual de Auditoría Gubernamental y de acuerdo al artículo 30, numeral 5) de la Ley de la Corte de Cuentas de la República.

### **b) NATURALEZA Y OBJETIVOS**

#### **b.1 NATURALEZA**

Se ha efectuado examen especial de gestión ambiental sobre la Contaminación del Aire por Emisión de Gases Vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, por el período comprendido entre el 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 2002, con el propósito de evaluar la gestión ambiental y el cumplimiento de objetivos y metas ambientales relacionadas con el control de la contaminación del aire por fuentes móviles, ejercido por el MARN, VMT, MINEC y CONACYT.

#### **b.2 OBJETIVOS**

##### **Objetivo General**

Emitir un informe que contenga los resultados y conclusiones del examen efectuado a la gestión ambiental ejercida por el MARN, VMT, MINEC, y CONACYT, en cuanto al manejo y control de calidad del aire, específicamente por la contaminación originada por la emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, de acuerdo con políticas, planes, objetivos y metas ambientales de dichas entidades, y si éstas han cumplido con la legislación y reglamentación medio ambiental aplicable.





### Objetivos Específicos

- a) Verificar el cumplimiento de leyes, reglamentos, políticas y normas que al Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales le corresponde aplicar y ejecutar con el fin de controlar y disminuir la contaminación por emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador.
- b) Constatar que el Viceministerio de Transporte ha incorporado en sus planes operativos, componentes ambientales, evaluarlos y verificar que cumple con la normativa legal, en lo que a control de emisiones de gases vehiculares se refiere.
- c) Comprobar que el Ministerio de Economía cumple con sus funciones y competencias de conformidad con la ley, con el fin de garantizar una mejor calidad de los hidrocarburos que se distribuyen y comercializan en el país.
- d) Evaluar la Gestión Administrativa y de cumplimiento legal ejercida por CONACYT, en lo referente a normalización para regular la calidad del aire.

### c) ALCANCE

Hemos realizado nuestra auditoría de gestión ambiental en lo relacionado a contaminación del aire por emisión de gases vehiculares en el área Metropolitana de San Salvador, al MARN, VMT, MINEC, y CONACYT, por el período comprendido entre el 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 2002, de conformidad con Normas de Auditoría Gubernamental adoptadas por la Corte de Cuentas de la República; para tal efecto se aplicaron pruebas sustantivas y de cumplimiento dentro de las áreas o proyectos identificados como críticos, con base a procedimientos contenidos en los respectivos programas de auditoría y que responden a nuestros objetivos.

### d) METODOLOGÍA

La metodología de trabajo fue orientada a la obtención de resultados con la ejecución de los programas de auditoría, para tal efecto:

1. Se prepararon guías que sirvieron de orientación para las visitas y entrevistas efectuadas a funcionarios de las entidades involucradas con el control de la contaminación del aire por fuentes móviles, con el objetivo de obtener información documental y física que sirvió de evidencia de las diversas acciones de carácter ambiental relacionadas con calidad del aire y que ejecutan las entidades involucradas.
2. Se efectuó el correspondiente análisis de los resultados, justificándolos con evidencia.





3. Se trabajó con los programas de auditoría de acuerdo a los proyectos seleccionados.
4. Dentro de la labor de auditoría se mantuvo comunicación constante con los involucrados de acuerdo a los proyectos evaluados, en cumplimiento con lo establecido en la Ley de la Corte de Cuentas de la República.
5. Se efectuaron salidas o visitas a los lugares seleccionados según muestra, en las cuales se tomaron fotografías y se entrevistó a los involucrados tanto en talleres, centros de emisiones y en laboratorios inspeccionados.
6. Se trabajó con una logística que permitió el suministro de papelería, vehículo automotor, cámara fotográfica y otros.
7. Se preparó un informe por cada proyecto examinado, los cuales contienen los resultados obtenidos en cada uno de los mismos.

#### e) COMUNICACIÓN DE HALLAZGOS

##### **Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales:**

- Falta de establecimiento de una política nacional relacionada con el manejo de la calidad del aire.
- Carencia de estrategias y planes de acción relativos a la calidad del aire.
- No se realizan acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles.
- No se efectúa seguimiento y supervisión al cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental.
- Carencia de un sistema de monitoreo de la calidad del aire.
- No se cuenta con un plan de capacitación para técnicos ambientales.

##### **Viceministerio de Transporte:**

- El VMT no cuenta con una unidad medioambiental dentro de su estructura organizativa.
- No se ha contratado una empresa que realice las actividades de supervisión y contralora de los centros de control.





- No se ha autorizado el funcionamiento de una empresa encargada del diseño e impresión de certificados.
- No se ha autorizado el funcionamiento de una empresa para efectuar la calibración de equipos para medición de gases.
- Funcionamiento de tres centros de control de emisiones de gases no autorizados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre.
- El VMT no cuenta con expedientes administrativos de los centros de control de emisiones de gases vehiculares.
- Los certificados emitidos por los centros de control, no cuentan con todos los datos exigidos en el Reglamento General de Tránsito.
- No se exige el certificado de control de emisiones, como requisito para matricular y circulación de los vehículos.
- Talleres para revisión mecánica vehicular no autorizados por la Comisión.
- Talleres de revisión mecánica no cumplen con los requisitos que exige el Reglamento General de tránsito para operar.
- Centros de control emisiones de gases autorizados por el VMT no cumplen con algunos requisitos que exige el Reglamento General de Tránsito.



#### **Ministerio de Economía:**

- El MINEC no cuenta con una unidad de medio ambiente dentro de su estructura organizativa.
- No se cuenta con evidencia de las programaciones de salidas de los técnicos de laboratorios móviles a las diferentes estaciones de servicio.
- Falta de idoneidad del personal de apoyo que labora con los técnicos de laboratorio.
- No se verifica frecuentemente la calidad de los combustibles en las estaciones de servicio.
- No se realiza la totalidad de las pruebas de análisis de laboratorio establecidas en las normas salvadoreñas de combustible diesel y gasolina especial y regular.



- No existe evidencia de la ejecución del plan de capacitación para los técnicos de laboratorio, relacionado con supervisiones y controles de calidad para combustibles.
- No se cuenta con un archivo institucional que contengan los reportes de los resultados de las pruebas realizados por los técnicos de laboratorio.
- No se han acreditado ante CONACYT los laboratorios donde se realizan las pruebas de calidad de los combustibles en el MINEC.
- No se ha oficializado la norma salvadoreña sobre emisiones atmosféricas de fuentes móviles emitida por CONACYT.
- Incumplimiento a lo establecido en el manual de funciones de la Dirección de Hidrocarburos.

### Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología:

- No se supervisa el cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental.
- La Entidad no cuenta con personal especializado en el área de calidad del aire.



### III. CONCLUSION

De conformidad a los resultados obtenidos por medio de examen especial efectuado a la gestión ambiental ejercida por el MARN, VMT, MINEC, y CONACYT, durante el período del 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 2002, en lo relacionado a controles ambientales establecidos para prevenir y controlar la contaminación del aire producida por emisiones de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, **SE CONCLUYE** que a la fecha de nuestro examen, la gestión ejercida por el MARN, VMT y MINEC ha sido DEFICIENTE, ya que no han contribuido a mejorar la calidad del aire en el Área Metropolitana de San Salvador, debido a que no se han establecido planes, políticas, estrategias, objetivos, programas, supervisiones, controles adecuados, contrataciones y no se ha cumplido con la legislación y reglamentación medio ambiental relacionada con la prevención y mitigación de la contaminación del aire por emisión de gases vehiculares en el Área Metropolitana de San Salvador, aplicables durante el período evaluado. En cuanto a la gestión ejercida por CONACYT en este mismo aspecto, ha sido razonable, excepto por la falta de supervisión al cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental. Las situaciones o aspectos reportables están contenidos detalladamente en el apartado siguiente de este Informe.



#### IV. COMENTARIOS Y HALLAZGOS

##### 1. COMENTARIOS

###### Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales:

- La Dirección de Gestión Ambiental carece de un plan anual u operativo que responda a las necesidades de gestión ambiental en el país, por lo tanto, no se ha definido los objetivos y metas a cumplir por la Dirección.
- No se cuenta con manuales de funciones y descripción de puestos, que permitan establecer claramente las funciones de cada empleado que labora en la Dirección, ya que a la fecha, solamente cuentan con FORMULARIOS PARA LA DESCRIPCIÓN DE PUESTOS los cuales no se han completado, además, en dichos formularios no se describen las Unidades de: Producción Limpia, Desechos Sólidos, Materiales Peligrosos y en especial de Calidad del Aire.
- El Programa de Descontaminación de Áreas Críticas dio inicio en diciembre de 2002, no obstante que el contrato de préstamo bajo el cual se ejecutaría establece que debió ejecutarse a partir del 26 de febrero de 2001.
- El MARN no ha creado la Oficina Coordinadora del SINAMA, que permita establecer, poner en funcionamiento y mantener en las entidades e instituciones del sector público los principios, normas, programación, dirección y coordinación de la gestión ambiental del Estado.



###### Viceministerio de Transporte:

- La Dirección General de Tránsito carece de un plan anual de trabajo u operativo que contenga actividades relacionadas con las emisiones de gases vehiculares y que responda a las necesidades de controlar la calidad del aire. Así mismo, carece de un Manual de Funciones y procedimientos que describa las actividades de cada uno de los Departamentos que conforman dicha Dirección. Los objetivos y metas a cumplir no se encuentran plasmadas en ningún documento. Por otra parte, no se cuenta con personal capacitado para realizar mediciones de gases vehiculares.
- La Dirección General de Tránsito no posee documentación de respaldo, que sustente el origen de los parámetros establecidos como límites máximos permisibles de contaminantes, que exige el Reglamento General de Tránsito.
- El VMT cuenta con dos equipos para realizar las mediciones de gases, uno para gasolina y otro para diesel, los cuales no están siendo aprovechados.



### Ministerio de Economía:

- La Dirección de Minas e Hidrocarburos no documenta las reuniones de trabajo realizadas con su personal técnico.
- El MINEC carece de suficientes técnicos especialista para realizar las pruebas de laboratorio y verificar la calidad de hidrocarburos distribuidos y comercializados en el país, dado que existen 337 estaciones de servicio y tres terminales de importación, las cuales deben ser inspeccionadas periódicamente, contando para ello únicamente con tres técnicos laboratoristas, para efectuar dicha labor.

### Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología:

- La Ley de CONACYT no considera un proceso específico para el establecimiento del tiempo en que debe aprobarse y oficializarse las normas por parte del Ministerio de Economía.
- Hasta la fecha no se han acreditado laboratorios dedicados a la medición y control de la calidad del aire, debido a que ningún laboratorio que realiza esta actividad, lo ha solicitado.
- No se cuenta con una norma relacionada con la calibración de equipos que realizan las mediciones de gases vehiculares.



## 2. HALLAZGOS DE AUDITORIA

### a) MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES:

#### 1. FALTA DE ESTABLECIMIENTO DE UNA POLÍTICA NACIONAL RELACIONADA CON EL MANEJO DE LA CALIDAD DEL AIRE.

##### Condición

Comprobamos que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales no ha diseñado una política de manejo de la calidad del aire, que permita establecer normas y regulaciones para controlar las emisiones contaminantes a la atmósfera, especialmente las producidas por fuentes móviles.

##### Criterio

El Art. 3 de la Ley de Medio Ambiente establece: "La política nacional de medio ambiente es un conjunto de principios, estrategias y acciones, emitida por el Consejo de Ministros y realizada por el Ministerio de Medio Ambiente y



Recursos Naturales, que en lo sucesivo de esta ley podrá llamarse el Ministerio y por el Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente. El Ministerio, presentará dicha política al Consejo de Ministros para su aprobación. Esta política se actualizará por lo menos una vez cada cinco años, a fin de asegurar en el país un desarrollo sostenible y sustentable. La política nacional de medio ambiente deberá guiar la acción de la administración pública, central y municipal, en la ejecución de planes y programas de desarrollo.

El Plan Estratégico Institucional 1999-2004 del MARN, en el apartado 138, Manejo de la Calidad del Aire, 5.01.15.01 Diseñar e implementar una Política de la calidad del aire, Ao 138.13.14 establece lo siguiente: "Integrar una política de manejo de la calidad del aire", la cual debió ser ejecutada de enero a mayo de 2002.

#### **Causa**

Según lo manifestado por la Administración, la política de manejo de la calidad del aire no se ha definido, ya que ésta será producto del programa de Descontaminación del Áreas Críticas que se está ejecutando.

#### **Efecto**

La carencia de una política de manejo de la calidad del aire genera que no haya una guía para ejecutar las acciones necesarias en materia de calidad del aire, dentro de la Administración Pública, con repercusiones en el resto de la sociedad.



#### **Recomendación No. 1**

Al señor Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, gire instrucciones al Director de Gestión Ambiental para que diseñe e implemente una política de manejo de la calidad del aire, que establezca principios estrategias y acciones para normar, regular y controlar las emisiones contaminantes a la atmósfera, especialmente las producidas por fuentes móviles.

#### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre 2003, la Administración expresa lo siguiente: "...en el mes de octubre del año 2003, con financiamiento del Programa de Descontaminación de Áreas Críticas (DAC) MARN-BID 1209/OC-ES, en el subcomponente de "Apoyo al Marco Regulatorio para la Calidad del Aire", se ha formulado un borrador de la "Propuesta de Política Nacional de Calidad de Aire", la cual ha sido validada a través de tres talleres de consulta y cuya presentación final se ha programado para el 18/12/03".

#### **Comentario de los Auditores**

Tuvimos a la vista el borrador de la propuesta de la Política Nacional de Calidad del Aire, por lo que el cumplimiento de la recomendación planteada, quedara sujeto de una verificación posterior.



**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

**2. CARENCIA DE ESTRATEGIAS Y PLANES DE ACCIÓN RELATIVOS A LA CALIDAD DEL AIRE.****Condición**

Comprobamos que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN, durante los años de 1998 a 2002, no ha diseñado estrategias ni planes de acción relativos a la calidad del aire, que le permitiera controlar y regular las emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles.

**Criterio**

El Plan Estratégico Institucional del MARN, en el numeral 138 Ao 138.13.15 establece: "Coordinar en sesiones de trabajo la elaboración de una estrategia y plan de acción para el manejo de la calidad del aire", la cual se ejecutaría de enero 2001 a septiembre 2002.

**Causa**

Según lo manifestado por la Administración, la condición se origina debido a que la estrategia y el plan de acción para el manejo de la calidad aire será producto del programa de Descontaminación de Áreas Críticas que se está ejecutando actualmente.

**Efecto**

La carencia de una estrategia y plan de acción para el manejo de la calidad del aire imposibilita la ejecución de acciones que le permitiera al MARN controlar y regular las emisiones de contaminantes producidas por fuentes móviles dentro de su competencia.

**Recomendación No. 2**

Al señor Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, gire instrucciones al Director de Gestión Ambiental para que incluya dentro del Programa de Descontaminación de Áreas Críticas que se ejecuta a partir del año 2003, medidas específicas para la elaboración de la estrategia y planes de acción para el manejo de la calidad del aire, específicamente a lo relacionado con emisiones contaminantes a la atmósfera producidas por fuentes móviles, así mismo, se de estricto cumplimiento a lo establecido en el Plan Estratégico Institucional en cuanto a operatividad y tiempo de ejecución establecido.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre 2003, la Administración manifiesta: "Para elaborar estas estrategias y plan de acción es necesario contar con información de línea base que permita establecer las estrategias y acciones necesarias para el control y disminución de contaminantes del aire que



31

producen tanto las fuentes móviles como fijas. Esta información de línea base se encuentra en proceso de implementación financiado con fondos del préstamo anteriormente mencionado”.

#### **Comentario de los Auditores**

La Administración no presentó evidencia de encontrarse ejecutando alguna actividad relacionada con la información de línea base que ellos consideran necesaria para elaborar las estrategias y planes de acción.

#### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

### **3. NO SE REALIZAN ACCIONES ENCAMINADAS A CONTRARRESTAR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE POR FUENTES MÓVILES.**

#### **Condición**

Al efectuar nuestros procedimientos de auditoria comprobamos que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN no ha realizado acciones encaminadas a contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles, ya que no se han establecido mecanismos de verificación y control para que la atmósfera no sobrepase los niveles de contaminantes producidos por fuentes móviles, ni se han establecido mecanismos de prevención, disminución o eliminación de los contaminantes.

#### **Criterio**

La Ley del Medio Ambiente en su Art. 47 entre otras cosas establece lo siguiente: " La protección de la atmósfera se regirá por los siguientes criterios básicos: a) Asegurar que la atmósfera no sobrepase los niveles de concentración permisibles de contaminantes, establecidos en las normas técnicas de calidad del aire, relacionadas con sustancias o combinación de éstas, partículas, ruidos, olores, vibraciones, radiaciones y alteraciones lumínicas y provenientes de fuentes artificiales, fijas o móviles; b) Prevenir, disminuir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes en la atmósfera en beneficio de la salud y el bienestar humano y del ambiente; ..."

#### **Causa**

La condición reportada se ha originado según la Administración, porque no se ha podido llevar a cabo la Revisión Técnica Vehicular.

#### **Efecto**

Se incrementa el riesgo de que los niveles de contaminación aumenten y no ser detectados oportunamente, afectando con ello la salud de la población.





**Recomendación No. 3**

Al señor Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, gire instrucciones al Director de Gestión Ambiental para que ejecuten acciones específicas tendientes a controlar y supervisar los niveles de contaminación del aire por fuentes móviles y que éstas se lleven a cabo de manera permanente, ya que es una función que por ley le compete al MARN.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración expresa lo siguiente: "Para contrarrestar la contaminación del aire por fuentes móviles, el MARN contempló dentro de sus acciones estratégicas la Revisión Técnica Vehicular (RTV), la cual se encuentra estancada por razones de irregularidades encontradas en la documentación presentada por las empresas adjudicadas y que está conociendo los organismos competentes como son la Fiscalía General de la República y la misma Corte de Cuentas. Dentro del Plan Operativo Anual para el año 2004, del subcomponente de apoyo al Marco Regulatorio para la calidad del Aire, el cual se encuentra en proceso de validación por esta Dirección, se encuentra la actividad de diseño de la Reglamentación para la aplicación de la Norma Salvadoreña NSO 13.11.03:01 Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles, aprobada por el Ministerio de Economía.

**Comentario de los Auditores**

La implementación de las RTV y el diseño de la reglamentación para la aplicación de la NSO quedarán sujetos de una verificación posterior.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.



4. **NO SE EFECTÚA SEGUIMIENTO Y SUPERVISIÓN AL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS DE CALIDAD AMBIENTAL.**

**Condición**

Verificamos que el MARN no efectúa seguimiento y supervisión para que se dé cumplimiento a las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, las cuales incluyen normas relacionadas con calidad del aire, y específicamente por fuentes móviles.

**Criterio**

La Ley de Medio Ambiente en el artículo 44 establece que: "El Ministerio en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, velarán por el cumplimiento de las normas técnicas de calidad ambiental. Un reglamento especial aprobado por el Presidente de la República contendrá dichas normas".

El Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental en el Art. 2 Cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental refiere lo



siguiente:” En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 44 de la Ley de Medio Ambiente, el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en lo sucesivo el Ministerio, **en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología**, de ahora en adelante el Consejo, será la autoridad competente para velar por el cumplimiento de **las normas técnicas de calidad ambiental**, por medio de las auditorías a que se refiere el Art. 27 de la misma ley, de acuerdo a lo que establezca este Reglamento.”

Así mismo el Art. 14 del Reglamento antes mencionado establece que:” El Consejo, oyendo la opinión del Ministerio, así como la del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y el Viceministerio de Transporte, establecerá, revisará y actualizará las límites permisibles de contaminantes emitidos al aire, según el procedimiento establecido en el Art. 3 de este reglamento.”

Por otra parte, el Art. 15 del mismo Reglamento refiere lo siguiente: ”En cumplimiento del Art. 42 de la Ley del Medio Ambiente, el Ministerio, en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y el Viceministerio de Transporte controlarán el cumplimiento de las normas técnicas de calidad del aire por medio de las mediciones de las emisiones vehiculares, las cuales serán estacionarias o dinámicas; estas se tomarán dentro o fuera de un Centro de Control autorizado por el Ministerio, según procedimientos técnicos normados y aceptados por el Consejo, según lo establecido en la Ley respectiva y en este Reglamento.”



### **Causa**

La Administración expresa que el seguimiento y supervisión al cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental no se ha efectuado debido a que no se ha implementado el **sistema de monitoreo de calidad del aire**.

### **Efecto**

Al no efectuar seguimiento y supervisión al cumplimiento de las normas técnicas de calidad ambiental, trae como consecuencia que no se este controlando la calidad del aire ni se estén midiendo los niveles permisibles de contaminación a la atmósfera, por lo que aumenta el riesgo de una contaminación más acelerada del medio ambiente.

### **Recomendación No. 4**

Al señor Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, gire instrucciones **al Director de Gestión Ambiental** para que incluya dentro de sus planes de trabajo acciones de seguimiento y supervisión a las Normas Técnicas de Calidad Ambiental (NTCA).

### **Comentario de la Administración**

La Administración manifiesta lo siguiente: “...En el reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental, Capítulo I, en su Art. 4, se establece que como mínimo el MARN efectuara una revisión de las normas cada cinco



años o cuando considere conveniente, para efectos de proponer al CONACYT la readecuación necesaria, sino lo hubiere hecho el Consejo, de acuerdo con los cambios físicos, químicos, biológicos, económicos y tecnológicos. De acuerdo con el criterio del MARN, se tiene contemplado para el año 2005, a través del Programa de Descontaminación de Áreas Críticas, la revisión de las normativas mencionadas anteriormente y que fueron aprobadas hasta este año”.

#### Comentario de los Auditores

Los comentarios de la Administración no responden a la condición y recomendación planteada, es decir, no emitió ningún comentario sobre el seguimiento y la supervisión que ejercerá a las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, y que por ley le compete realizar.

#### Grado de Cumplimiento

Recomendación No Cumplida

### 5. CARENCIA DE UN SISTEMA DE MONITOREO DE LA CALIDAD DEL AIRE.

#### Condición

Mediante procedimientos de auditoría, determinamos que la Dirección de Gestión Ambiental del MARN, no ha diseñado ni implementado un sistema de monitoreo de la calidad del aire, que permita a la entidad obtener información sobre los niveles de contaminantes del aire, principalmente los provenientes de fuentes móviles. Por otra parte, comprobamos que no se le ha dado cumplimiento a lo establecido en el Plan Estratégico Institucional.

#### Criterio

El numeral 138 Ao 138.13.20 del Plan Estratégico Institucional del MARN refiere lo siguiente:” Llevar a cabo el diseño y establecimiento de un sistema nacional de monitoreo de la calidad del aire”; dicha actividad estaba prevista implementarla en enero 2001 y finalizarla en mayo 2004.

Así mismo, el apartado 138 Ao 138.13.25 del referido Plan establece lo siguiente:”Monitorear ambientalmente el control de emisiones de fuentes móviles”; esta actividad estaba prevista implementarla de julio 2001 a mayo 2004.

#### Causa

La administración manifestó que tal situación se ha originado, debido a que el sistema de monitoreo de la calidad del aire será producto del programa de Descontaminación de Áreas Críticas el cual se está realizando a partir del año 2003, motivo por el cual aún no se ha puesto en marcha.





**Efecto**

La falta de un sistema de monitoreo de la calidad del aire provoca que no exista una evaluación periódica ni control de las emisiones contaminantes que son emanadas a la atmósfera.

**Recomendación No. 5**

Al señor Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales, gire instrucciones al Director de Gestión Ambiental para que se diseñe e implemente un sistema de monitoreo de calidad del aire que permita a la entidad obtener información sobre los niveles de contaminación del aire, a fin de que se puedan tomar acciones para atenuar, prevenir, controlar y evaluar periódicamente la calidad del aire en el Área Metropolitana de San Salvador, específicamente la contaminación que se genera por fuentes móviles, así mismo, se dé cumplimiento al Plan Estratégico Institucional en cuanto a su operatividad y tiempo de ejecución.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta: "El Monitoreo de la Calidad del Aire fue realizado por el Laboratorio de Calidad Integral de FUSADES a través de un convenio con swisscontact con fondos de la Agencia Suiza para El Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) durante el período del año 1996 al 2001. FUSADES, ha continuado con dicho monitoreo hasta la fecha. Para el año 2004, de acuerdo con el POA mencionado anteriormente, se contempla la contratación del Laboratorio de FUSADES para continuar con dicho monitoreo, el que se extenderá hasta que la red de monitoreo de calidad de aire implementada por el MARN se encuentre en funcionamiento".

**Comentario de los auditores**

El diseño, implementación y funcionamiento de la red de monitoreo quedara sujeto de una verificación posterior.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

**6. NO SE CUENTA CON UN PLAN DE CAPACITACIÓN PARA TÉCNICOS AMBIENTALES.****Condición**

Mediante procedimientos de Auditoría comprobamos que la Dirección de Gestión Ambiental no cuenta con un Plan de Capacitación para los técnicos que laboran en la referida Dirección.

**Criterio**

La NTCI No. 2-04 CAPACITACIÓN establece: "La entidad ejecutará programas para desarrollar las capacidades y aptitudes de sus servidores en el campo de



36

su competencia; sobre la base de un diagnóstico que contenga las necesidades de capacitación, sus objetivos y un sistema de evaluación y seguimiento. Los conocimientos adquiridos por el servidor en programas de capacitación en el interior o exterior del país, deberán tener un efecto multiplicador hacia el interior de la entidad, por ello es necesario suscribir un convenio que regule esta responsabilidad.

### **Causa**

La Administración manifestó que se realizó un estudio de las necesidades de capacitación y elaboración de una metodología de evaluación de las medidas de capacitación, y que a la fecha se encuentra en una etapa de revisión.

### **Efecto**

La falta de un Plan de Capacitación para los técnicos de la Dirección de Gestión Ambiental provoca que éstos no puedan estar actualizados para el desarrollo adecuado de su trabajo y podría, en un momento determinado, producirse deficiencias en las actividades que desarrollan.

### **Recomendación No. 6**

Al señor Ministro del Ministerio de Medio Ambiente, se realicen las gestiones necesarias a fin de agilizar la ejecución de programas de capacitación entre el personal del área de gestión ambiental.



### **Comentario de la Administración**

La Administración comenta lo siguiente: "Debido a limitaciones presupuestarias, este plan de capacitación lo desarrollará el subcomponente de apoyo al marco regulatorio para la calidad de aire del DAC, de acuerdo con las necesidades y desarrollo de las actividades planteadas en éste. Sin embargo, se ha recibido capacitación tanto en el área de emisiones por fuentes móviles la cual se llevó a cabo en Japón en coordinación con el JICA en el año 2000 y de fuentes fijas en Suiza a través de un convenio con Swisscontact.

### **Comentario de los Auditores**

La Administración no presentó evidencia de la incorporación del plan de capacitación al subcomponente de apoyo al marco regulatorio. Así mismo, durante nuestro examen, no fue presentada la evidencia de las capacitaciones recibidas.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida



**b) VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE:****1. EL VMT NO CUENTA CON UNA UNIDAD MEDIOAMBIENTAL DENTRO DE SU ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.****Condición**

Al desarrollar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que el Viceministerio de Transporte no cuenta con una Unidad de Medio Ambiente que le permita supervisar, coordinar y dar seguimiento a toda la gestión ambiental que se ejecuta en el VMT.

**Criterio**

La Ley del Medio Ambiente en su Art. 7 establece: "Instituciones públicas que formen parte del Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente (SINAMA), deberán contar con unidades ambientales, organizadas con personal propio y financiadas con el presupuesto de las unidades primarias. Las Unidades Ambientales son estructuras especializadas, con funciones de supervisar, coordinar y dar seguimiento a las políticas, planes, programas, proyectos y acciones ambientales dentro de su institución y para velar por el cumplimiento de las normas ambientales por parte de la misma y asegurar la necesaria coordinación interinstitucional en la gestión ambiental, de acuerdo a las directrices emitidas por el Ministerio".

**Causa**

Según lo manifestado por la Administración, que no se cuenta con una Unidad Medioambiental, ya que el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, dentro de su estructura organizativa cuenta con una Dirección de Gestión Ambiental.

**Efecto**

Lo anterior genera que el VMT carezca de una supervisión y seguimiento de todas las acciones ambientales que le compete según el Reglamento General de Tránsito.

**Recomendación No. 7**

Al señor Viceministro de Transporte, efectúe las gestiones necesarias para la creación de la Unidad Ambiental, con el propósito de supervisar, coordinar y dar seguimiento a las políticas, planes, programas, proyectos y demás acciones ambientales del VMT, principalmente las relacionadas con la contaminación del aire originada por la emisión de gases vehiculares.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración expresa lo siguiente: "El Viceministerio de Transporte, creará mediante Acuerdo Interno, la Unidad Medioambiental, a fin que la misma contribuya al cumplimiento de las





atribuciones que en materia de medio ambiente, están atribuidas al Viceministerio, principalmente las relacionadas con la contaminación del aire originada por la emisión de gases vehiculares. Este acuerdo será emitido durante la semana que iniciará el quince del presente mes. A la fecha la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte, ha delegado esta gestión a la Oficina Coordinadora de Talleres, Placas y Esquelas la que está brindando todo su apoyo para elaborar un Proyecto de Control de Emisiones de Gases dentro de la misma, mientras no sea creada la Unidad Medioambiental".

### Comentario de los Auditores

La Administración no presentó ninguna evidencia sobre gestiones realizadas para la creación de la Unidad Medioambiental en el VMT. Por otra parte, las funciones de una Unidad Ambiental, no pueden ser delegadas a un Departamento cuya actividad no se relacione con aspectos medioambientales.

### Grado de Cumplimiento

Recomendación No Cumplida.

2. **NO SE HA CONTRATADO UNA EMPRESA QUE REALICE LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN Y CONTRALORA DE LOS CENTROS DE CONTROL.**

### Condición

Verificamos que el Viceministerio de Transporte, no ha contratado una Empresa que efectúe la supervisión de los centros de control de emisiones, no obstante que se encuentran en funcionamiento tres centros de control: **Swisscontac Services, Mustang e Inversiones Monterrosa Portillo**, los cuales no han sido supervisados ni controlados.

### Criterio

El Art. 219 del Reglamento General de Tránsito, establece lo siguiente: "La verificación del funcionamiento de los vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases, humos y partículas se efectuara a través de una empresa supervisora y contralora, y de centros privados de control de emisiones (en adelante denominados Centros de Control) inscritos a nombre de personas naturales o jurídicas y debidamente autorizados por la Comisión Reguladora del Transporte Terrestre (en adelante denominada la Comisión), nombrada por el Viceministerio de Transporte. La Comisión, y expertos en contaminación vehicular invitados, establecerán las normas pertinentes para la autorización y operación de los Centros de Control y de la Empresa Supervisora y Contralora, dentro de los seis meses posteriores a la vigencia de este Reglamento, y les asignará, a cada uno de los Centros de Control el respectivo número de autorización".





El Art. 225, del mismo Reglamento establece:” Los Centros de control autorizados, serán supervisados y controlados por una empresa privada (Empresa Supervisora y Contralora), que a tal fin contrate y autorice el VMT en coordinación con la Secretaria Nacional del Medio Ambiente previa recomendación técnica y evaluación de la Comisión, que redactará el contrato respectivo con sus normas técnicas y demás requisitos, dentro de los seis meses posteriores a la vigencia de este Reglamento. Además, la Empresa Supervisora y Contralora estará encargada de realizar periódicamente y al azar, controles en las carreteras, a los vehículos en general, utilizando para ello equipos móviles de control de emisiones. Los funcionarios de la Empresa Supervisora y Contralora se harán acompañar por un agente autorizado de la Policía Nacional Civil o un Delegado de Tránsito, quien estará encargado de detener los vehículos a los cuales se hará el control de emisiones, revisará los respectivos documentos que autorizan el vehículo y a su respectivo conductor a circular, incluyendo el Certificado de Control de Emisiones; y si se produce infracción en cuanto a emisiones de acuerdo con el dictamen de la prueba de control de emisiones que realice y certifique la Empresa Supervisora y Contralora, emitirá la esquila y multas respectivas, además de retener el Certificado que porte y las placas y Tarjeta de Circulación del vehículo; sin perjuicio de otras multas y sanciones establecidas por la Ley .... La Empresa Supervisora y Contralora realizara un segundo control de emisiones para comprobar el buen estado del vehículo y, de estarlo, emitirá el Certificado respectivo que permita al propietario del automotor, previa presentación del recibo de pago de la multa respectiva, recuperar en la Dirección General de Tránsito, las placas y la Tarjeta de Circulación retenida por la Policía Nacional Civil o el Delegado de Tránsito.”



### **Causa**

La condición se origina, según lo manifestado por la Administración, porque existe un litigio pendiente entre Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales con dos Empresas privadas relacionadas con el tema de RTV y emisión de gases.

### **Efecto**

La falta de supervisión de los Centros de Control de Emisiones por parte de una empresa independiente, genera que los referidos centros no garanticen su adecuado funcionamiento en relación a control de emisiones de gases, ya que están operando sin ningún tipo de control.

### **Recomendación No. 8**

Al señor Viceministro de Transporte, una vez resuelto el litigio de las RTV, inicie las gestiones necesarias de ejecución del proceso, legal y técnico, para llevar a cabo la licitación pública, en la cual se seleccionará a la empresa privada que se encargue de la supervisión y control de los centros privados de emisión de gases vehiculares, debiendo ser autorizada para su funcionamiento por la Comisión Reguladora de Transporte, quien será la que establecerá las normas



para su operación; así mismo, se coordine con el Ministerio del Medio Ambiente, en lo relacionado a las especificaciones requeridas en las bases de licitación con forme a las políticas tendientes a evitar y controlar la contaminación ambiental.

### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, manifiesta lo siguiente: "La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no concibe la existencia de una empresa que realice actividades de supervisión y control de los centros de control. En consecuencia, en dicho aspecto, el Reglamento de Tránsito y seguridad vial ha excedido los límites de la ley a la que pretende desarrollar, la cual únicamente concibe la existencia de talleres debidamente autorizados que se encargarán de practicar las pruebas de emisiones de gases, humo y ruidos... Por todas las razones expuestas, las autoridades de Transporte somos de la opinión que no debe darse cumplimiento a las disposiciones reglamentarias que obligan a la existencia de la empresa que se encargue de la supervisión y control de los centros privados de emisión de gases vehiculares..."

### **Comentario de los Auditores**

La Administración presentó una serie de análisis y consideraciones sobre la ilegalidad e inconstitucionalidad del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo, a la fecha no se ha declarado públicamente por entidad competente, la ilegalidad y nulidad del referido Reglamento, por lo tanto, su aplicación debe ser de carácter obligatorio.



### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

## **3. NO SE HA AUTORIZADO EL FUNCIONAMIENTO DE UNA EMPRESA ENCARGADA DEL DISEÑO E IMPRESIÓN DE CERTIFICADOS.**

### **Condición**

Comprobamos que el Viceministerio de Transporte a través de la Comisión Reguladora de Transporte, no ha autorizado una empresa que se encargue de la confección de los Certificados de Control de Emisiones, ya que actualmente cada centro de control de emisiones diseña su propio certificado.

### **Criterio**

El Reglamento General de Tránsito en el artículo 222 establece, entre otras cosas, lo siguiente: "...Los costos e impresión de los certificados deberán ser asumidos por el Centro de Control respectivo, y pagados a la Empresa única, autorizada por la comisión, encargada de confeccionar los Certificados de Control de Emisiones con formato único y numeración correlativa..."



**Causa**

La Administración manifiesta que la condición reportada se origina, porque existe un litigio pendiente entre Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales con dos Empresas privadas relacionadas con el tema de RTV y emisión de gases.

**Efecto**

El no autorizar el funcionamiento de una empresa encargada del diseño de los Certificados de Emisión de Gases, se corre el riesgo que no exista uniformidad en los certificados elaborados, que se emitan certificados fraudulentamente, que éstos no contengan impresos los datos mínimos necesarios establecidos en el Reglamento General de Tránsito y que no se pueda ejercer un control sobre los mismos.

**Recomendación No. 9**

Al señor Viceministro de Transporte se suspenda la entrega de certificados que actualmente emite cada Centro de Control de emisiones y que no cumplen con la normativa vigente, así mismo, se realicen las gestiones necesarias, con el fin de autorizar a una empresa que se encargue del diseño y confección con formato único y numeración correlativa de los Certificados de Control de Emisiones, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito, debiendo dicha empresa, estar previamente autorizada por la Comisión Reguladora de Transporte para su funcionamiento.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "Sobre este aspecto debe aclararse, en primer lugar, que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tampoco hace referencia a la existencia de una empresa única encargada del diseño e impresión de los certificados de emisión de gases, mucho menos a su autorización por parte de la Comisión Reguladora de Transporte. En tal sentido, el Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial también excede el límite impuesto por el legislador... Sin embargo, las autoridades de transporte, conscientes de la necesidad de uniformar los aspectos que deben reflejar los certificados que emitan los centros de emisión de gases vehiculares, ha preparado un formato, a fin que todos los centros privados de control de emisión de gases vehiculares utilicen los mismos para documentar los resultados que arroje la práctica de la prueba de emisión de gases. Tal formulario incluye todos los aspectos cuyo control prevé el ordenamiento jurídico sobre ese tema".

**Comentario de los Auditores**

La Administración expresa que la Ley no hace referencia a los aspectos observados. Sin embargo, presentó un formato de certificado elaborado en computadora por ese Viceministerio y cuyo modelo será aplicado en todos los Centros de Control de Emisiones. Las acciones tomadas por la Administración,



deben estar en concordancia con lo establecido en el Reglamento General de Tránsito.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

## **4. NO SE HA AUTORIZADO EL FUNCIONAMIENTO DE UNA EMPRESA PARA EFECTUAR LA CALIBRACIÓN DE EQUIPOS PARA MEDICIÓN DE GASES.**

### **Condición**

Al desarrollar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que actualmente se encuentran en funcionamiento tres centros de control de emisiones de gases vehiculares, y que el Viceministerio de Transporte, a través de la Comisión Reguladora de Transporte, no ha autorizado a ninguna empresa que se encargue de la calibración de los equipos que se utilizan para efectuar la medición de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC), Bióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) y Oxígeno (O<sub>2</sub>), para los vehículos que funcionan con gasolina y medición de humos y partículas para motores que funcionan con diesel.

### **Criterio**

El Art. 221 del Reglamento General de Tránsito establece, entre otras cosas, lo siguiente: "...La calibración de los equipos para la medición de contaminantes de diesel y gasolina debe realizarse en forma periódica, por lo menos una vez al mes, bajo la certificación de las empresas que la comisión autorice...."

### **Causa**

Es causa de la condición reportada, según lo expresado por la Administración, porque existe un litigio pendiente entre Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales con dos Empresas privadas relacionadas con el tema de RTV y emisión de gases

### **Efecto**

La falta de calibración de los equipos que se utilizan en la medición de las emisiones de gases vehiculares, provoca que las mediciones que se efectúen pudieran no ser adecuadas de acuerdo con la normativa, y por consiguiente, los datos contenidos en los certificados no sean correctos.

### **Recomendación No. 10**

Al señor Viceministro de Transporte, se realicen las gestiones necesarias, con el fin de autorizar a una Empresa que se encargue de calibrar por lo menos una vez al mes los equipos de medición de gases utilizados en los Centros de Control que actualmente están operando, debiendo dicha empresa, estar previamente autorizada por la Comisión Reguladora de Transporte para su funcionamiento.





**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 2 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta: "En vista que el VMT no cuenta con equipo adecuado para calibrar equipos de medición de gases, en aplicación de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública, se procederá a licitar a fin de seleccionar a una empresa que se encargue de calibrar por lo menos una vez al mes los equipos de medición de gases utilizados en los centros de control... En cuanto a la autorización por parte de la comisión Reguladora de Transporte Terrestre se aclara que tal atribución tampoco ha sido creada por la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni por otro cuerpo normativo de ese rango, por lo que también en ese sentido el Reglamento General de Tránsito excede los límites legales".

**Comentario de los Auditores**

La Administración no ha presentado evidencia de las gestiones o acciones tomadas a la fecha para contratar la empresa que se encargará de calibrar los equipos de medición de gases. Las acciones tomadas por la Administración, deben estar en concordancia con lo establecido en el Reglamento General de Tránsito, caso contrario, se debe preparar y gestionar la correspondiente derogatoria o modificaciones al mencionado Reglamento, de conformidad con la Ley.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida

**5. FUNCIONAMIENTO DE TRES CENTROS DE CONTROL DE EMISIONES DE GASES NO AUTORIZADOS POR LA COMISIÓN REGULADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE.**

**Condición**

Al aplicar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que actualmente se encuentran en funcionamiento tres centros de control de medición de gases en vehículos de gasolina y diesel, los cuales son: Swisscontact Services, Mustang S.A. e Inversiones Monterrosa Portillo S. A.; Así mismo, verificamos que el Viceministro de Transporte, con fechas 29 de mayo de 2002 y enero de 2003 suscribió convenios con dichas empresas, sin embargo, no fueron autorizadas por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre.

**Criterio**

El Art. 219 del Reglamento General de Transito establece: "Que la verificación del funcionamiento de los vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases, humos y partículas, se efectuará a través de una Empresa Supervisora y Contralora, y de Centros Privados de Control de Emisiones, inscritos a nombre



de personas naturales o jurídicas y debidamente autorizados por la Comisión Reguladora del Transporte nombrada por el Viceministerio de Transporte. La Comisión y expertos en contaminación vehicular invitados, establecerá las normas pertinentes para la autorización y operación de los Centros de Control y de la Empresa Supervisora y Contralora dentro de los seis meses posteriores a la vigencia de este Reglamento, y les asignará a cada uno de los Centros de Control el respectivo número de autorización”.

### **Causa**

La condición reportada se origina, según la Administración, por que estos centros fueron contratados provisionalmente, pues dejaron de funcionar cuando se solucione el conflicto existente entre el Ministerio de Medioambiente y Recursos Naturales y dos Empresas Españolas, en relación al tema de emisiones de gases (RTV).

### **Efecto**

No contar con la autorización para el funcionamiento de centros de control de mediciones de gases vehiculares, se corre el riesgo de efectuar contrataciones con empresas que no llenen los requisitos exigidos para controlar las emisiones, adicionalmente al incumplimiento a la Ley y al Reglamento General de Tránsito.



### **Recomendación No. 11**

Al señor Viceministro de Transporte, gestionar la autorización, por parte de la Comisión Reguladora del Transporte, para el funcionamiento de los tres centros de control de emisiones, con el fin de que toda contratación de los mismos se realice previo conocimiento de la referida Comisión y que ésta ejerza sus funciones y establezca las normas pertinentes para la operación de dichos centros de control.

### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración expresa lo siguiente: "...la única disposición de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que hace referencia a la Comisión Reguladora de Transporte, solo le otorga el carácter de órgano consultivo. En consecuencia, en tal aspecto, el Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial, también ha ido más allá de los límites impuestos por el legislador... se seguirá el respectivo procedimiento por parte de las autoridades del Viceministerio en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a fin de dar cumplimiento al Art. 105 de la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial..."



**Comentario de los Auditores**

Las acciones tomadas por la Administración, deben estar en concordancia con lo establecido en el Reglamento General de Tránsito.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida

**6. EL VMT NO CUENTA CON EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS DE LOS CENTROS DE CONTROL DE EMISIONES DE GASES VEHICULARES.****Condición**

Mediante procedimientos de auditoría, comprobamos que el VMT no cuenta con los expedientes administrativos, que contengan la información que permita conocer los antecedentes de cada centro, experiencia, idoneidad, legalidad, capacidad técnica y física de los Centros de Control que actualmente realizan las emisiones de gases vehiculares, así como otros datos que justifiquen la autorización para operar como centros de control.

**Criterio**

El Art.221 del Reglamento General de Tránsito establece, entre otras cosas, lo siguiente: "Para ser autorizados por la Comisión, los Centros de Control deberán estar legalmente establecidos, presentar solvencia del Ministerio de Hacienda, la respectiva matrícula de comercio, el numero de contribuyente al IVA, rendir una fianza de ¢ 200,000.00, al Viceministerio de Transporte, y contar con equipos autorizados por la Comisión,..."

**Causa**

De conformidad a lo expresado por la Administración, la condición se origina debido a que la relación se estableció a través de la firma de convenios, ya que existe un litigio pendiente entre el MARN y empresas privadas para realizar contratación para las RTV.

**Efecto**

El no contar con expedientes que contengan toda la información relacionada con la constitución y giro de la empresa, imposibilita poder efectuar una verificación posterior sobre idoneidad, legalidad y capacidad técnica y física para ser contratada para realizar las RTV.

**Recomendación No. 12**

Al señor Viceministro de Transporte, gire instrucciones al Director General de Tránsito, para que se elaboren los expedientes administrativos de cada una de las empresas autorizadas, como centros de control de emisiones de gases vehiculares, los cuales deberán contener la información y los requisitos exigidos en el Reglamento General de Tránsito.



46

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "La Dirección General de Tránsito ha iniciado la formación de expedientes de los centros de control autorizados, con los documentos con los que actualmente se cuenta. A tales expedientes se agregará toda la documentación que se irá generando al seguir los respectivos procedimientos de autorización de los centros de control de emisiones de gases vehiculares".

**Comentario de los Auditores**

No se presentó evidencia de las acciones tomadas al respecto, sin embargo, el cumplimiento de la recomendación quedará sujeto de una verificación posterior.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

7. **LOS CERTIFICADOS EMITIDOS POR LOS CENTROS DE CONTROL NO CUENTAN CON TODOS LOS DATOS EXIGIDOS EN EL REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO.**

**Condición**

Al revisar y analizar los certificados emitidos por los centros de control de emisiones de gases, comprobamos que éstos no cuentan con todos los requisitos mínimos establecidos en el Reglamento General de Tránsito, tales como: fecha de importación del vehículo, fecha de vencimiento, kilometraje recorrido, nombre del centro de control y nombre del responsable del centro de control.

**Criterio**

El Artículo 222 del Reglamento General de Tránsito establece, entre otras cosas, lo siguiente: "A efecto de respaldar la verificación oficial del cumplimiento de las normas relativas a la emisión de gases vehiculares, se emitirá un Certificado de Control de Emisiones, el cual deberá estar numerado, membretado y sellado por los Centros de Control autorizados... El Certificado de Control de Emisiones también contendrá los siguientes datos: número del certificado, fecha de importación del vehículo, fecha de emisión del certificado, fecha de vencimiento del Certificado, número de placa del vehículo, kilometraje del vehículo, tipo de combustible utilizado por el motor y nombre del responsable del respectivo Centro de Control que emite el certificado...".

**Causa**

Lo anteriormente expuesto se debe según lo expresado por la Administración, que se consultó con los archivos del Viceministerio, con el propósito de verificar si existían instrucciones para el diseño de Certificados de Emisiones de Gases, no encontrándose documento que respalde el diseño de dichos certificados.





47

**Efecto**

Los certificados que emiten los centros de control no proporcionan información suficiente e importante para efectos de control de emisiones por parte del VMT, adicionalmente al incumplimiento en lo establecido en el Reglamento General de Tránsito

**Recomendación No. 13**

Al señor Viceministro de Transporte, se elaboren los certificados de control de emisiones, conteniendo los requisitos mínimos que establece el Reglamento General de Tránsito.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "Sobre este aspecto debe aclararse, en primer lugar, que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tampoco hace referencia a la existencia de una empresa única encargada del diseño e impresión de los certificados de emisión de gases, mucho menos a su autorización por parte de la Comisión Reguladora de Transporte. En tal sentido, el Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial también excede el límite impuesto por el legislador... Sin embargo, las autoridades de transporte, conscientes de la necesidad de uniformar los aspectos que deben reflejar los certificados que emitan los centros de emisión de gases vehiculares, ha preparado un formato, a fin que todos los centros privados de control de emisión de gases vehiculares utilicen los mismos para documentar los resultados que arroje la práctica de la prueba de emisión de gases. Tal formulario incluye todos los aspectos cuyo control prevé el ordenamiento jurídico sobre ese tema". Así mismo, las Administración manifiesta que se convocará a una reunión a los representantes de Centros de Control, donde se dará a conocer las nuevas medidas implementaciones con el cual se dará cumplimiento a todos los requerimientos establecidos en el Reglamento General de Tránsito.

**Comentario de los Auditores**

Las acciones tomadas por la Administración, deben estar en concordancia con lo establecido en el Reglamento General de Tránsito. A la fecha, no se han dado a conocer las nuevas medidas implementadas.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida



## 8. NO SE EXIGE EL CERTIFICADO DE CONTROL DE EMISIONES COMO REQUISITO PARA MATRICULAR Y CIRCULACIÓN DE LOS VEHICULOS.

### Condición

Al realizar procedimientos de auditoría, verificamos que la Dirección General de Tránsito no exige el Certificado de Control de Emisiones a todos los automotores que conforman el parque vehicular al momento de ser matriculados y/o para circulación ya que únicamente se exige a los vehículos importados nuevos y usados que se matriculan por primera vez, y al transporte colectivo: buses, microbuses y taxis cada vez que se matriculan.

### Criterio

El Art.217 del Reglamento General de Tránsito establece: "Para que un vehículo automotor pueda circular por las vías públicas, es obligatorio que posea el respectivo certificado de control de emisiones de gases, humos y partículas en adelante denominado certificado de control de emisiones, y que su motor no emita niveles de contaminación que excedan los límites máximos permisibles". Así mismo, el Art.223, expresa: "Previo a obtener el certificado de control de emisiones por primera vez y emitido por un centro de control, cualquier vehículo a los que se refiere el artículo 230 del Reglamento, deberá demostrar estar equipado con un sistema de control de emisiones de gases, el cual debe encontrarse en un buen estado y funcionar adecuadamente". Por otra parte, el Art.224 expresa: "Para poder hacer efectiva la matricula del vehículo por primera vez y para obtener y mantener vigente la tarjeta de circulación se deberá presentar, como requisito obligatorio, el Certificado de Control de Emisiones vigente, emitido por un centro de Control de Emisiones autorizado por la Comisión".



### Causa

La condición se origina, según lo manifestado por la Administración, debido a que en la actualidad existe un litigio pendiente del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales, con las empresas privadas relacionadas con RTV.

### Efecto

No exigir el Certificado de control de emisiones aumenta el riesgo que los automotores que conforman el parque vehicular, circulen sin que éstos cumplan con los niveles máximos permisibles de contaminantes, deteriorando con esto a un más, la calidad de aire.

### Recomendación No. 14

Al señor Viceministro de Transporte, gire instrucciones al Director General de Tránsito para que se realicen todas las gestiones necesarias para exigir el Certificado de Control de Emisiones a todo el parque vehicular, y con ello



poder ejercer, un mejor control sobre las emisiones de gases vehiculares a la atmósfera.

#### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración expresa lo siguiente: "El Viceministro de Transporte ha girado instrucciones al Director General de Tránsito en el sentido que se realicen las gestiones necesarias para exigir el Certificado de Control de Emisiones a todo el parque vehicular".

#### **Comentario de los Auditores**

Tuvimos a la vista el memorando de fecha 9 de diciembre de 2003, mediante el cual el Viceministro de Transporte giró instrucciones al Director General de Tránsito para que realice las gestiones necesarias a fin de exigir el Certificado de Control de Emisiones a todo el parque vehicular, sin embargo, no obtuvimos evidencia de gestiones más concretas realizadas. Así mismo, a la fecha, no se ha exigido el certificado de Control de Emisiones a todo el Parque Vehicular

#### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida

### **9. TALLERES PARA REVISION MECÁNICA VEHICULAR NO AUTORIZADOS POR LA COMISIÓN.**

#### **Condición**

Comprobamos que actualmente se encuentran en funcionamiento 67 talleres que realizan revisión mecánica vehicular al transporte colectivo (Buses, microbuses y taxis), extendiendo, en cada revisión efectuada, una constancia de aprobación de dicha revisión. Así mismo, verificamos que el Director General de Tránsito del VMT mediante resolución de fecha 7 de junio de dos mil dos autorizó el funcionamiento de dichos talleres, sin embargo, éstos no fueron autorizados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre.

#### **Criterio**

El Reglamento General de Transito en su Art. 84 establece lo siguiente: "El Viceministerio de Transporte a través de la Comisión Reguladora del Transporte Terrestre, autorizará los talleres particulares necesarios para que efectúe las revisiones mecánicas y emitan las constancias respectivas, de conformidad con la Ley y este Reglamento".

#### **Causa**

La Administración manifiesta que la condición se ha originado debido a que los talleres se autorizaron de conformidad al Decreto 739, en el cual se estableció un plazo perentorio para realizar las revisiones y además faculta al VMT efectuar dichas revisiones, quien no cuenta con infraestructura a nivel nacional y técnicos especializados en la materia.





**Efecto**

No contar con la autorización por parte de la Comisión para el funcionamiento de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular, se corre el riesgo de efectuar contrataciones con talleres que no llenen los requisitos exigidos para realizar dicha actividad, provocando además, incumplimiento al Reglamento General de Tránsito.

**Recomendación No.15**

Al señor Viceministro de Transporte, gestionar ante la Comisión Reguladora de Transporte, la autorización del funcionamiento de los 67 talleres en mención, caso contrario, se someta a consideración la autorización de nuevos talleres que realicen dicha labor, siempre y cuando sean autorizados previamente por la referida Comisión.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 12 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta: "El Viceministerio de Transporte ha girado instrucciones al Director General de Tránsito en el sentido que se realice un análisis y depuración de los talleres autorizados para realizar la revisión técnica mecánica... A esta fecha ya se está organizando el inicio de los procedimientos encaminados a practicar inspecciones y seguir el procedimiento respectivo para autorizar en debida forma a los talleres que practican las revisiones mecánicas en la actualidad, así como a otros que estén interesados en practicarlas. Tales talleres serán autorizados bajo la condición que dicha autorización tendrá vigencia mientras se resuelve el conflicto existente entre el MARN y las Sociedades con las cuales contrató para la práctica de la revisión técnica vehicular. Sobre los resultados de tales trámites de autorización se informará oportunamente a la Corte de Cuentas. En vista que, tal como se ha expuesto con anterioridad, el Reglamento General de Tránsito ha excedido los límites legales al otorgar a la Comisión Reguladora potestades que van más allá de las que corresponden a un órgano consultivo, se estima que tal Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular.

**Comentario de los Auditores**

La Administración estima que la Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular, por lo que sus comentarios no son aceptados. Las acciones tomadas por la Administración, deben estar en concordancia con lo establecido en el Reglamento General de Tránsito.

**Grado de Cumplimiento**

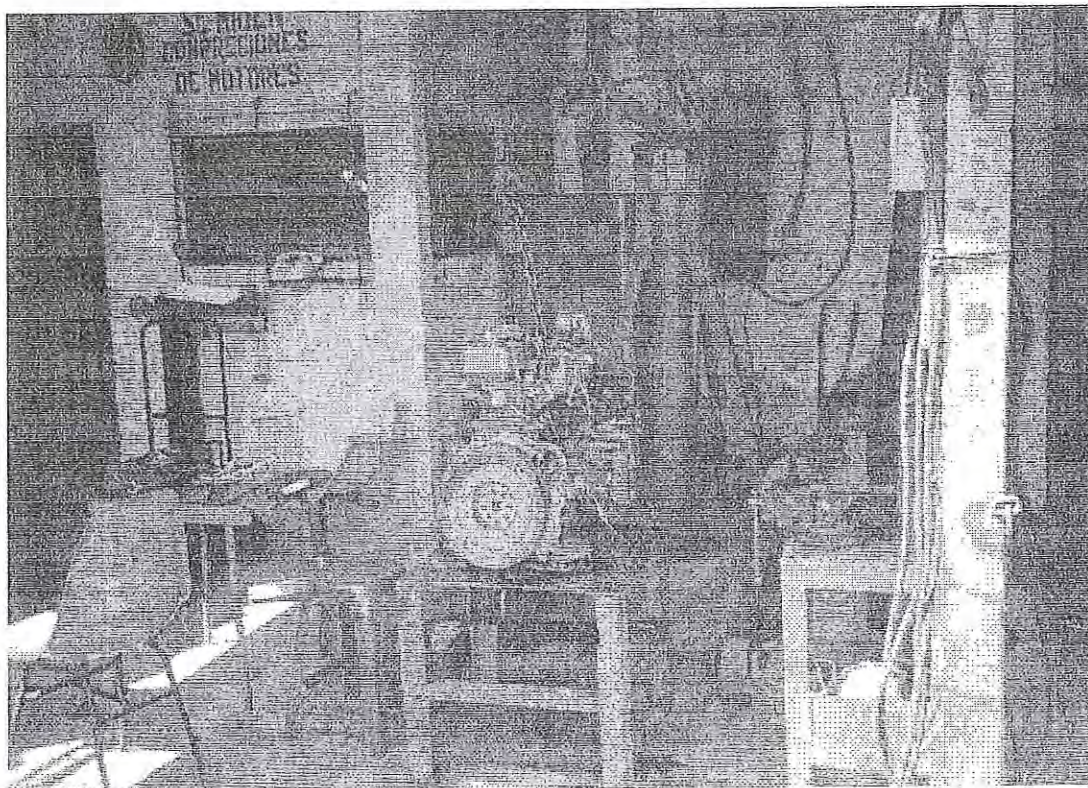
Recomendación No Cumplida



**10. TALLERES DE REVISION MECANICA NO CUMPLEN CON LOS REQUISITOS QUE EXIGE EL REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO PARA OPERAR.**

**Condición**

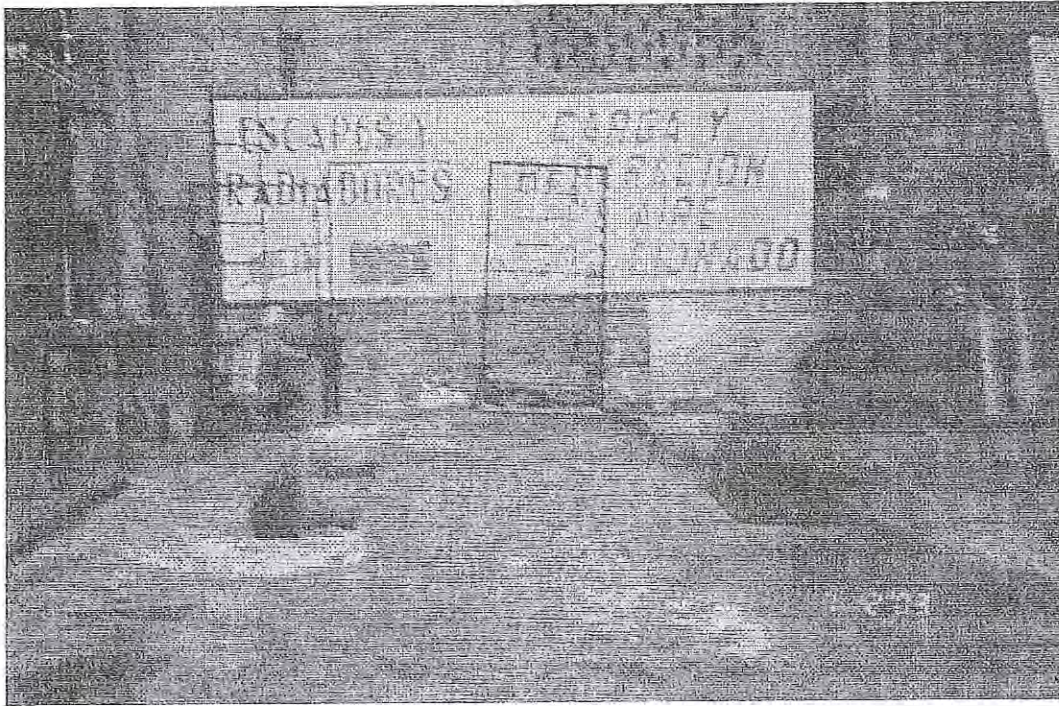
Mediante inspección física efectuada a diferentes talleres autorizados por el VMT para efectuar revisión mecánica vehicular, determinamos que el VMT no realizó selección técnica de los referidos talleres, ya que pudimos comprobar que éstos no llenan los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito, de acuerdo al siguiente detalle: Todos los talleres inspeccionados (15) no cuentan con póliza de seguro para cubrir cualquier eventualidad en el servicio que prestan; 11 de ellos no cuentan con instalaciones físicas adecuadas, ya que son talleres pequeños, que no cuentan con espacio suficiente para estacionar automotores grandes (autobuses), y 2 de ellos no son de fácil acceso. Cabe hacer mención, que de estos 15 talleres, 2 nunca han realizado revisiones mecánicas y los 13 restantes manifestaron que es una actividad que muy pocas veces se realiza.



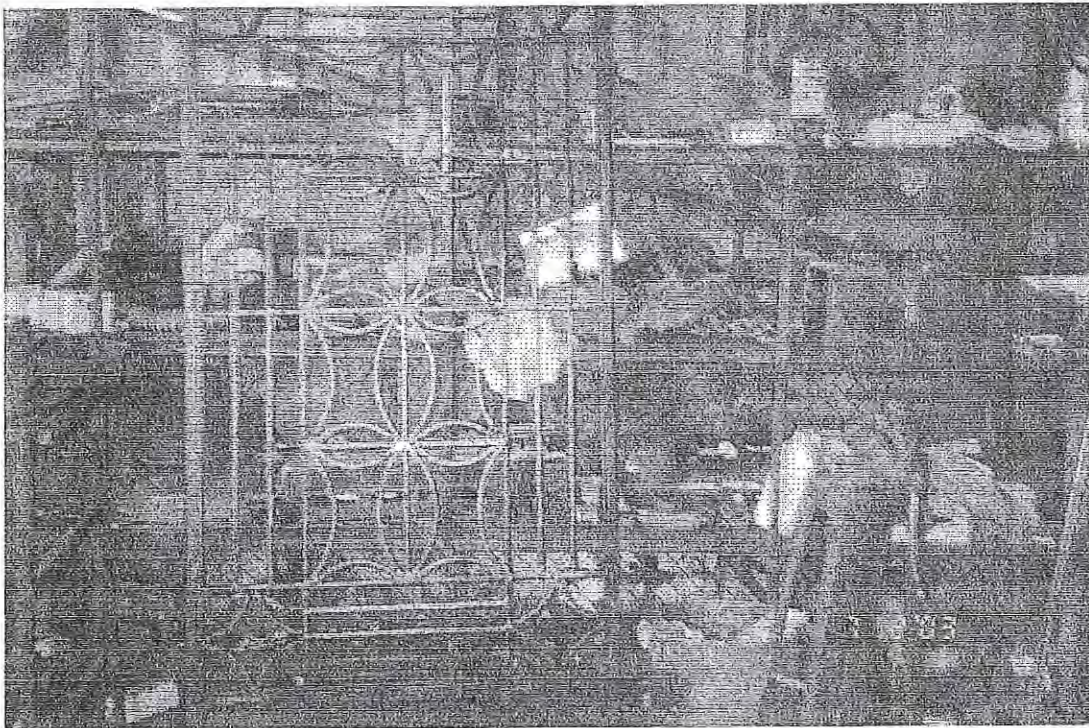
Instalaciones utilizadas para revisiones técnico mecánicas por el taller V-Mar







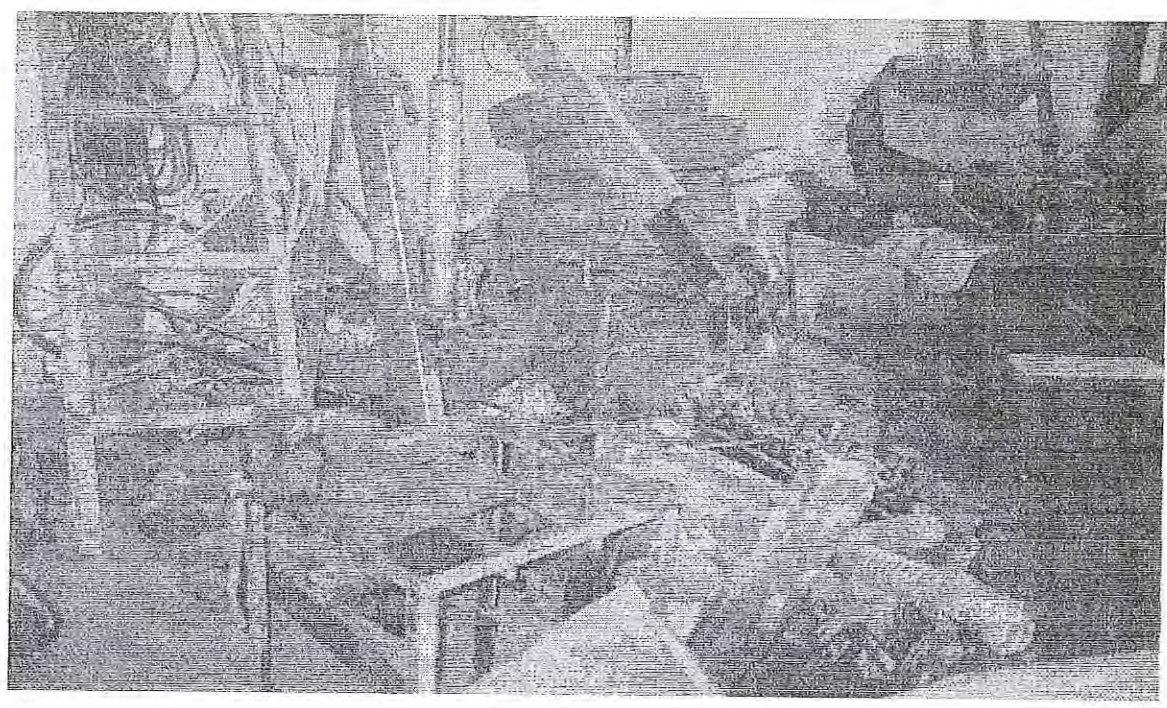
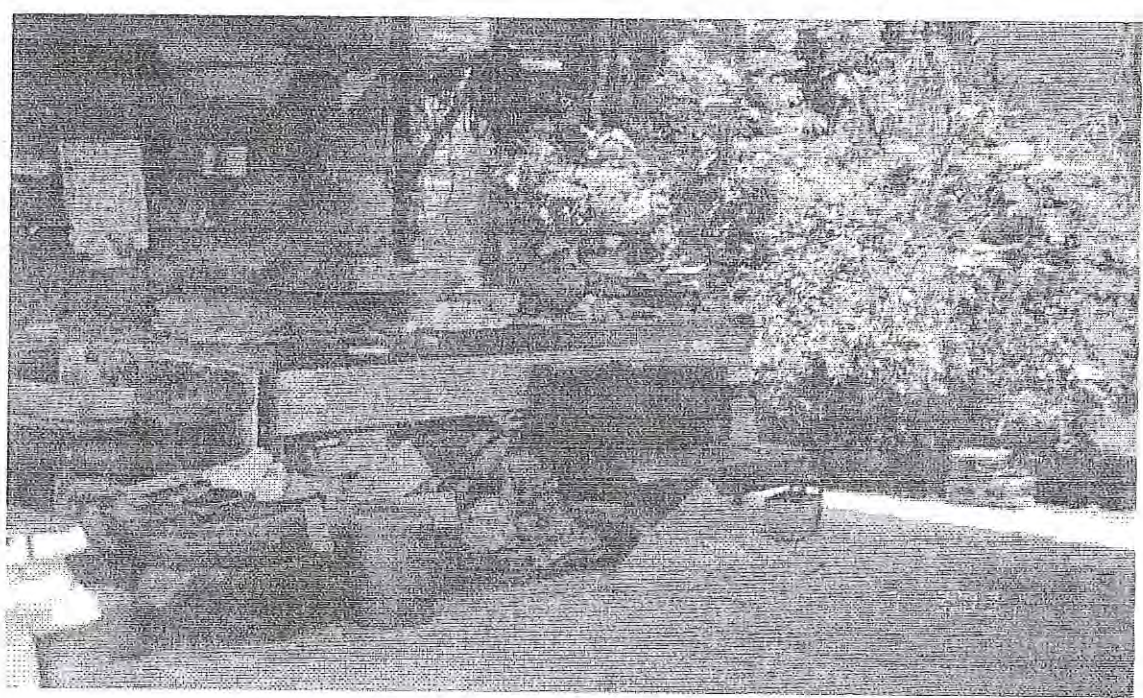
Instalaciones utilizadas por taller Chusito para realizar las revisiones mecánicas, en el cual funciona además taller de estructuras metálicas



Instalaciones del taller Innovación utilizadas para revisiones mecánicas.



53



Instalaciones del taller Gran Pana utilizadas para revisiones técnico mecánicas.





Instalaciones del taller Gran Pana

### Criterio

El Reglamento General de Tránsito en su Artículo 84, entre otras cosas, establece lo siguiente: "El Viceministerio de Transporte a través de la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, autorizará los talleres particulares necesarios para que efectúen las revisiones mecánicas y emitan las constancias respectivas, de conformidad con la ley y este Reglamento. Dichos talleres deberán reunir los requisitos siguientes:

1. Estar dotado de instalaciones adecuadas, de fácil acceso y parqueo, para mayor comodidad del público usuario.
2. Poseer equipo técnico adecuado para efectuar dichas revisiones
3. Contar con mano de obra calificada
4. Garantizar las normas de seguridad e higiene exigidas por el Código de Trabajo.
5. Obtener póliza de seguro pertinente para cubrir cualquier eventualidad en el servicio que presten
6. Garantizar agilidad, puntualidad, responsabilidad y eficiencia en su cometido..."

### Causa

La Administración expresa que la condición se originó, porque los talleres en funcionamiento fueron propuestos por la Asociación de Propietarios de Talleres de Servicios Automotrices (APTSA) al Director General de Tránsito para que





los autorizara, y éste no verificó que los referidos talleres cumplieran con los requisitos establecidos en el Reglamento, para poder ser autorizados.

### **Efecto**

Las revisiones mecánicas que efectúan algunos talleres no son confiables, ya que no garantizan que los automotores cumplan con todos los requisitos para circular, además, posibilita que se otorguen constancias de revisiones vehiculares, sin que éstas se hayan realizado efectivamente.

### **Recomendación No. 16**

Al señor Viceministro de Transporte, gire instrucciones al Director General de Tránsito, para que se realice un análisis y depuración de los talleres autorizados para realizar la revisión técnica mecánica, y cuando se autoricen los talleres que realizarán dicha actividad, se cumpla con los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, así mismo, sea la Comisión Reguladora de Transporte, la que autorice el funcionamiento de los referidos talleres, previo proceso de selección técnica y legal.

### **Comentario de la Administración**

La Administración manifiesta: "El Viceministerio de Transporte ha girado instrucciones al Director General de Tránsito en el sentido que se realice un análisis y depuración de los talleres autorizados para realizar la revisión técnica mecánica... A esta fecha ya se está organizando el inicio de los procedimientos encaminados a practicar inspecciones y seguir el procedimiento respectivo para autorizar en debida forma a los talleres que practican las revisiones mecánicas en la actualidad, así como a otros que estén interesados en practicarlas. Tales talleres serán autorizados bajo la condición que dicha autorización tendrá vigencia mientras se resuelve el conflicto existente entre el MARN y las Sociedades con las cuales contrató para la práctica de la revisión técnica vehicular. Sobre los resultados de tales trámites de autorización se informará oportunamente a la Corte de Cuentas. En vista que, tal como se ha expuesto con anterioridad, el Reglamento General de Tránsito ha excedido los límites legales al otorgar a la Comisión Reguladora potestades que van más allá de las que corresponden a un órgano consultivo, se estima que tal Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular.



### **Comentario de los Auditores**

La Administración estima que la Comisión no debe intervenir en el procedimiento de autorización de los talleres particulares que realizan la revisión mecánica vehicular, por lo que sus comentarios no son aceptados.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

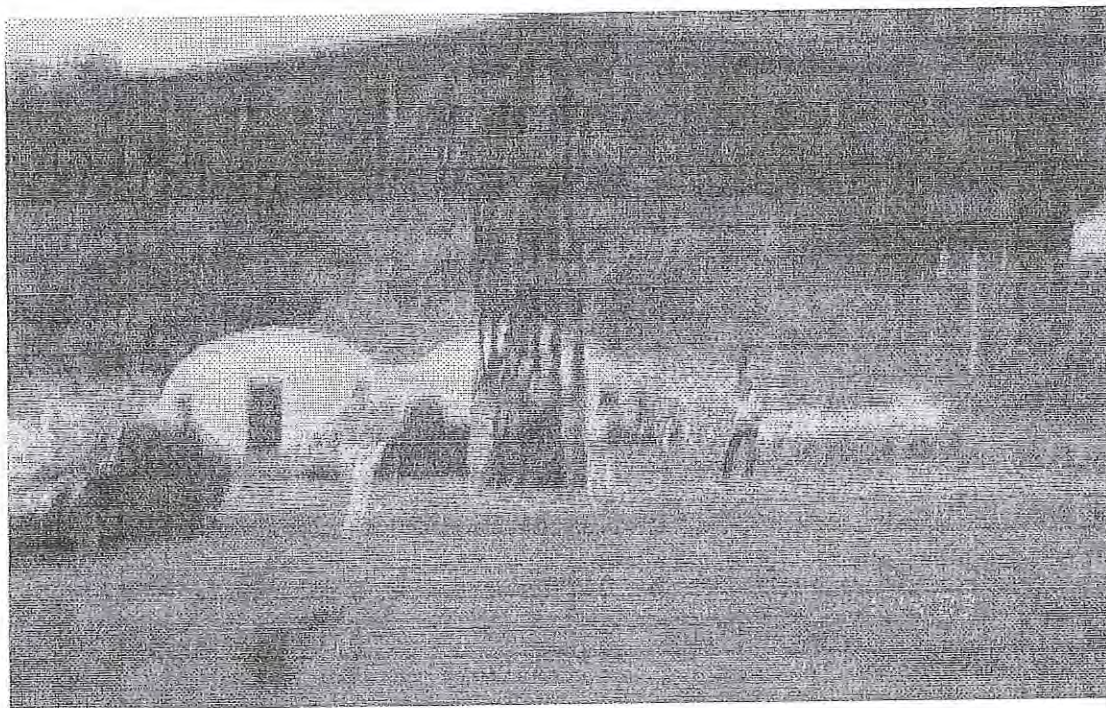


**11. CENTROS DE CONTROL DE EMISIONES DE GASES AUTORIZADOS POR EL VMT NO CUMPLEN CON ALGUNOS REQUISITOS QUE EXIGE EL REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO**

**Condición**

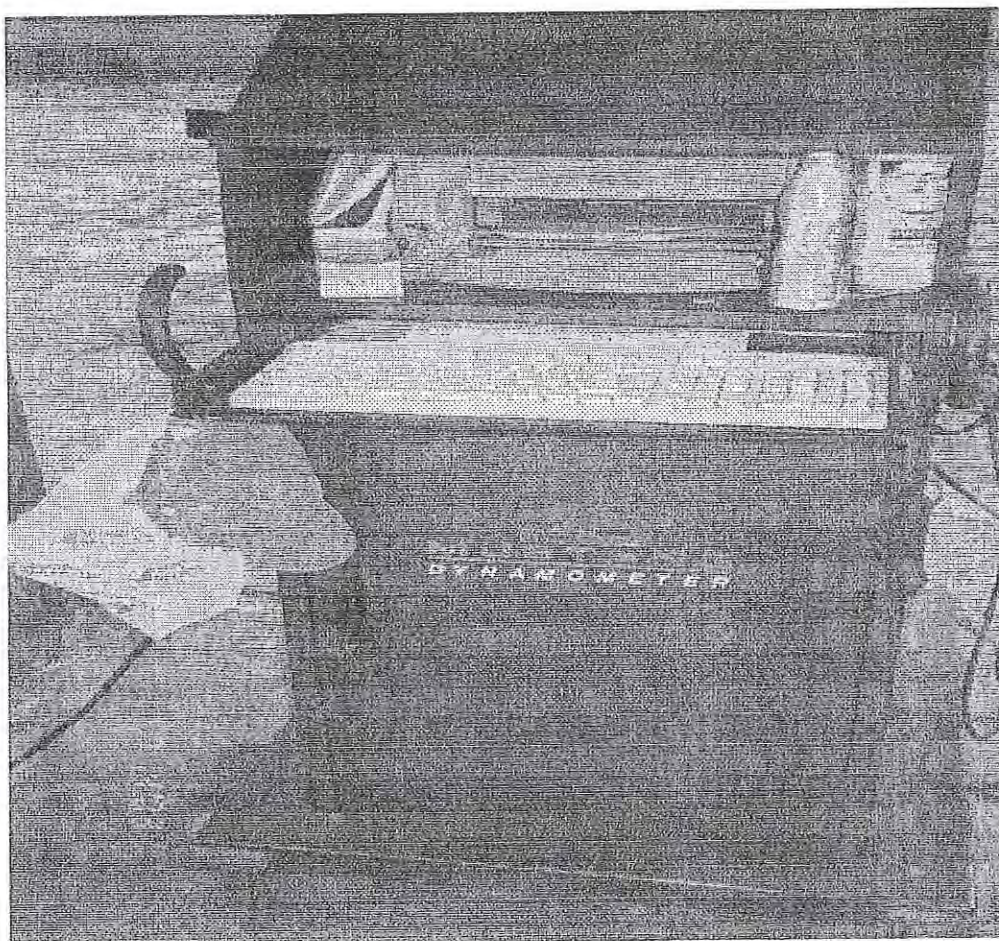
Mediante inspección física efectuada a los de tres Centros de Control de emisiones de gases autorizados por el VMT, determinamos que los tres centros autorizados no reúnen algunos de los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito para su funcionamiento, entre los que podemos mencionar:

**Centro de Control de Emisiones Mustang de El Salvador:** No cuenta con una fianza de fiel cumplimiento, la impresión de los certificados no se realiza de forma automática ni electrónica y sin interferencias, ya que los datos que contienen los certificados son elaborados con la información emitida por el equipo de medición. Cabe mencionar que Mustang de El Salvador, es una empresa que se dedica a la representación, venta y distribución de maquinaria de transporte, de acuerdo a su Escritura de Constitución, lo cual podría en un momento determinado, generar conflicto de intereses dadas las actividades de control de emisiones de gases vehiculares.



Instalaciones donde funciona el Centro de Control de Emisiones Mustang de El Salvador

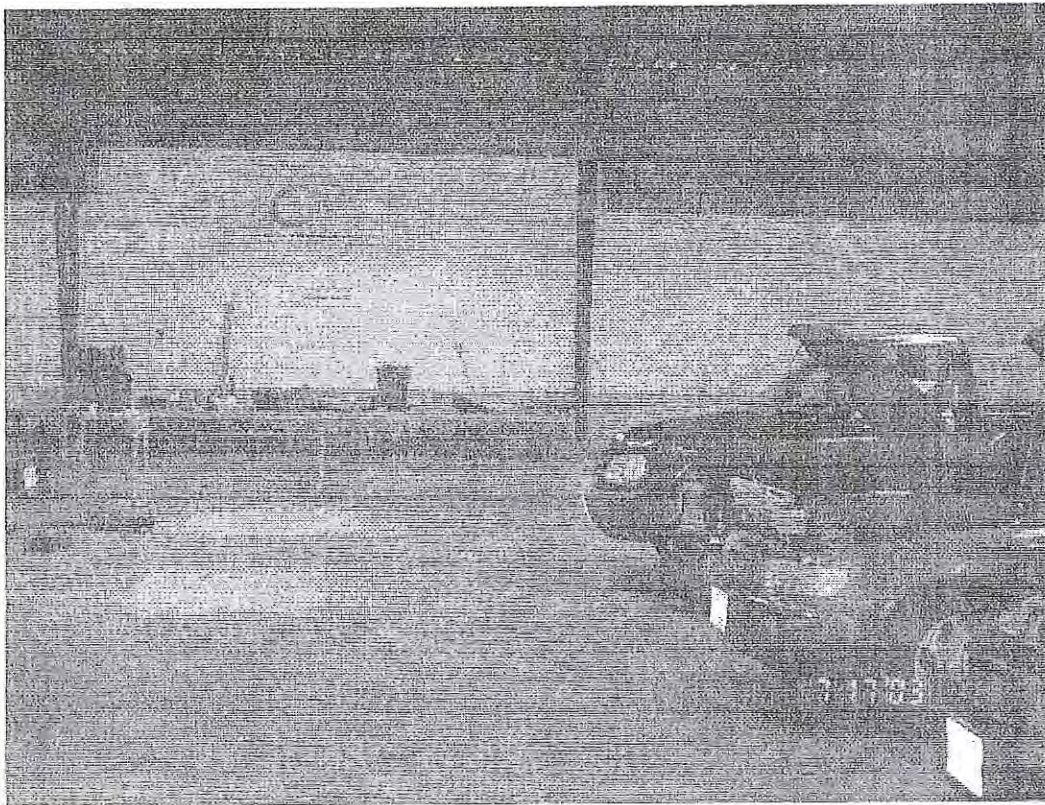




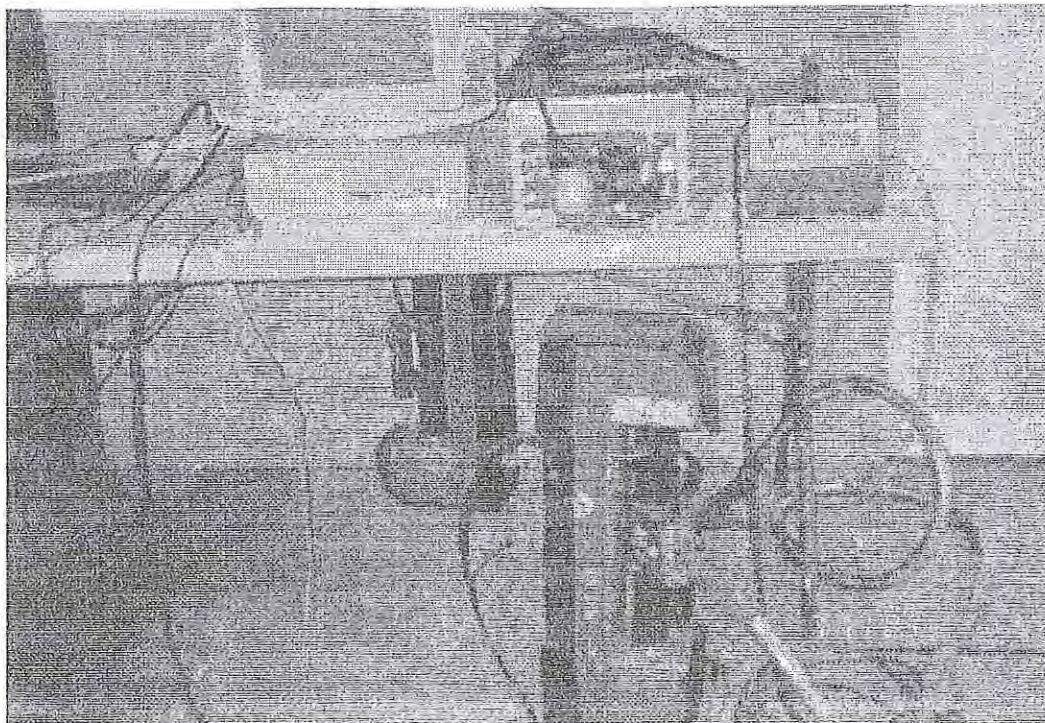
Equipo utilizado por Mustang de El Salvador para realizar las mediciones de gases

**Centro de Control de Emisiones Swisscontac Services:** No cuenta con una fianza de fiel cumplimiento; la impresión de los certificados no se realiza de forma automática, ni electrónica y sin interferencias, ya que los datos son transcritos de la pantalla del equipo de medición al certificado, según lo observado por el técnico; además, dentro del mismo centro de control de emisiones, funciona un taller de mecánica automotriz. Comprobamos que dichas instalaciones no son utilizadas exclusivamente para las actividades propias de control de emisiones de gases.



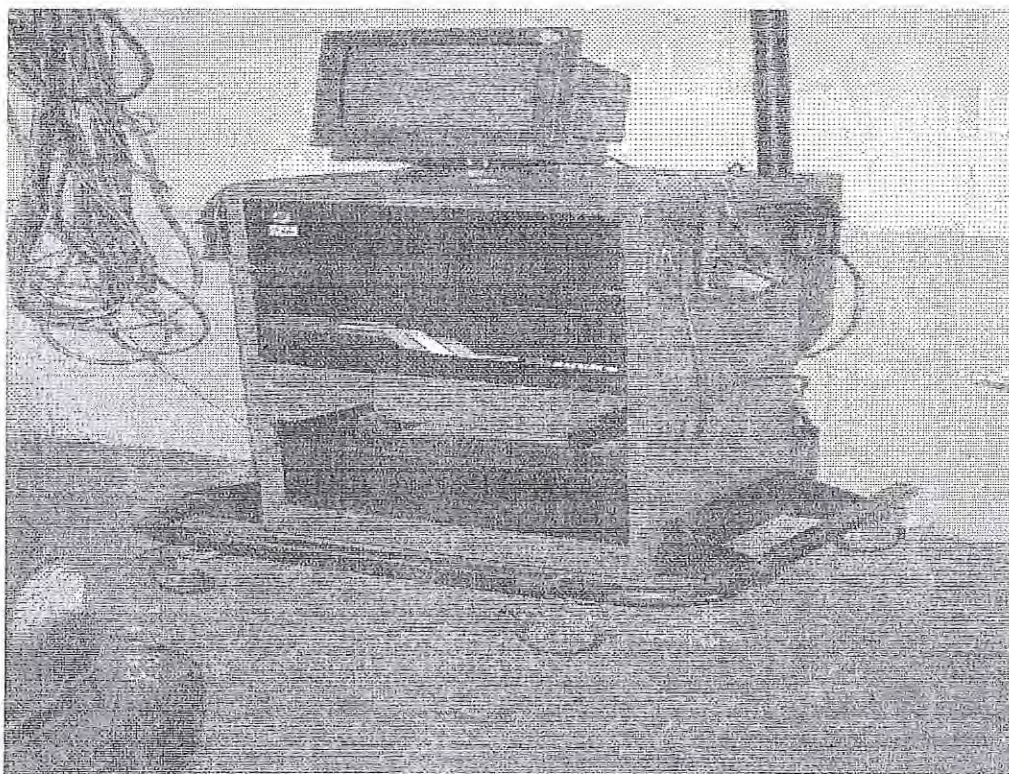


Instalaciones donde se realizan las pruebas de emisiones de gases en Swisscontact Services.



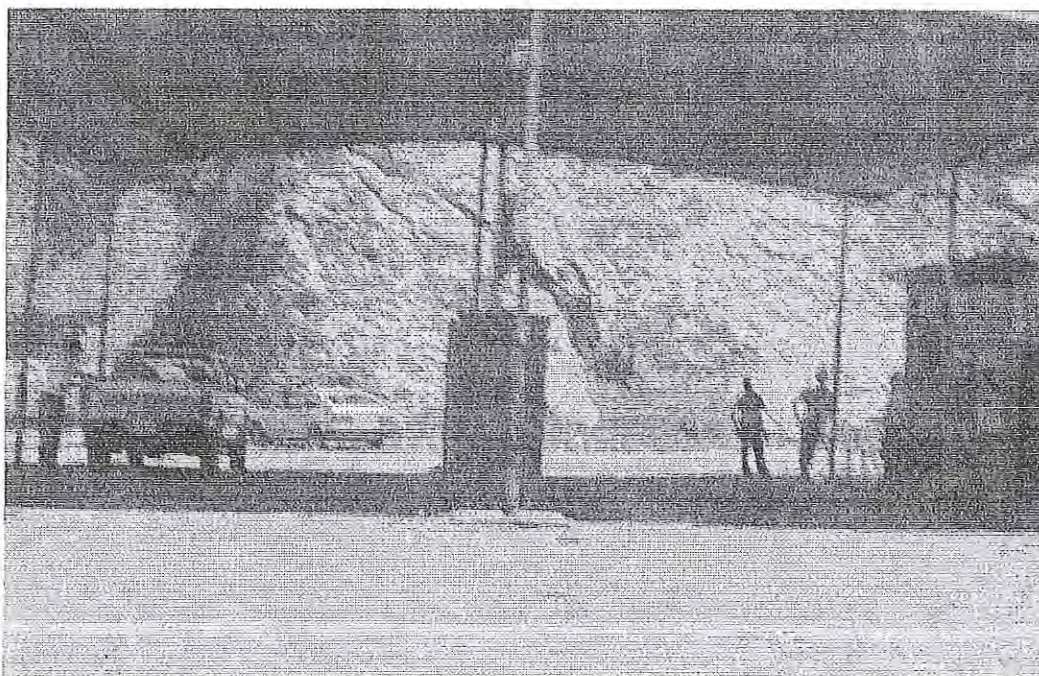
Equipo utilizado por Swisscontact Services para realizar mediciones.





Equipo utilizado por Swisscontac Services para efectuar pruebas dinámicas y medición de gases

**Centro de Control de Emisiones Monterrosa Portillo:** No posee una adecuada planta física, ya que esta ha sido construida de forma provisional.



Instalaciones construidas de lámina





Instalaciones construidas de lámina



### **Criterio**

El Reglamento General de Tránsito en su Artículo 221 establece, entre otras cosas, lo siguiente: ".....Para ser autorizados por la Comisión, los Centros de Control deberán estar legalmente establecidos, presentar solvencia del Ministerio de Hacienda, la respectiva Matricula de Comercio, el numero de contribuyente de IVA, rendir una fianza de ¢ 200,000.00 al Viceministerio de Transporte, y contar con equipo autorizado por la Comisión,..... Contar con una adecuada planta física y con el personal técnicamente calificado y certificado para el manejo de los equipos y la realización de las pruebas de control de emisiones..... los equipos autorizados para el control de emisiones deberán transmitir e imprimir instantáneamente, en forma electrónica, sin interferencia humana, los datos resultantes de las mediciones.

### **Causa**

La condición se origina por que el Viceministerio de Transporte no realizó un proceso de selección técnica basado en los requisitos establecidos en el Reglamento General Tránsito, para autorizar los Centros de Control de Emisiones de Gases antes mencionados

### **Efecto**

El no realizar una selección técnica y apegada a aspectos legales y normativos provoca que el control de gases vehiculares efectuadas por los centros de control de emisiones no sea confiable.



**Recomendación No. 17**

Al señor Viceministro de Transporte, suspender la autorización para efectuar pruebas de control de emisiones de gases vehiculares a los centros que actualmente se encuentran en funcionamiento, ya que no cumplen con todos los requisitos establecidos en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, y para efectos de contratación y autorización de nuevos centros de control de emisiones de gases vehiculares, se someta a licitación las referidas contrataciones, tomando en cuenta toda la normativa legal y técnica aplicable al respecto.

**Comentario de la Administración**

La Administración manifiesta: "En lo relativo a la autorización a talleres para efectuar pruebas de control de emisiones de gases vehiculares, únicamente hace referencia a que se les conferirá una "autorización", por lo que se estima que solo debe seguirse un procedimiento que, después de un llamamiento público a los interesados, las autoridades del Viceministerio verifiquen el cumplimiento de los requisitos que exige el ordenamiento jurídico. En este sentido, se estima que el legislador no exige el trámite de un procedimiento de licitación, sino otro de carácter más sencillo en el sentido indicado. El Viceministerio de Transporte emitirá resoluciones durante la semana siguiente a la fecha de este informe, a fin que los centros de control que actualmente operan, suspendan la práctica de pruebas, hasta que se les otorgue la autorización en la forma legal correspondiente."

**Comentario de los Auditores**

No se presentó evidencia de las resoluciones emitidas para suspender las prácticas que actualmente se realizan. Así mismo, de acuerdo a lo expuesto anteriormente, no se someterá a ningún proceso de licitación la contratación de los centros de control de emisiones.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida

**c) MINISTERIO DE ECONOMIA:****1. EL MINEC NO CUENTA CON UNA UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE DENTRO DE SU ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.****Condición**

Al desarrollar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que el MINEC no cuenta con una Unidad de Medio Ambiente que le permita supervisar, coordinar y dar seguimiento a toda la gestión ambiental que ejecuta.



**Criterio**

El Art. No. 5 del Reglamento de la Ley de Medio Ambiente establece lo siguiente: "El Sistema Nacional de Gestión del Medio Ambiente, en lo sucesivo SINAMA, estará integrado por el Ministerio, las Unidades Ambientales de cada Ministerio y de las Instituciones Autónomas y Municipales...". Así mismo, el Art. 9 del mismo Reglamento establece entre otros aspectos los siguientes: "Corresponderá a las Unidades Ambientales: a. Supervisar, coordinar y dar seguimiento a la incorporación de la dimensión ambiental en las políticas, planes, programas, proyectos y acciones ambientales dentro de su institución;...Recopilar y sistematizar la información ambiental dentro de su institución...".

**Causa**

Es causa del hecho según lo manifestado por la Administración, entre otras, que: la Ley de Medio Ambiente no establece obligatoriedad para la creación de una Unidad Ambiental dentro del MINEC, que no se ha firmado ningún convenio o acuerdo dentro del cual se establezca un compromiso para formar parte del SINAMA, que no se ha emitido un Reglamento ejecutivo mediante el cual se definan los criterios para el diseño, organización y funcionamiento de las Unidades Ambientales, y que dada la existencia de mecanismos alternos de coordinación para los temas ambientales, que sirven para supervisar, coordinar y dar seguimiento a las políticas, planes, programas, proyectos y acciones ambientales, la creación de la Unidad Ambiental, no ha sido necesaria durante este período de gobierno.

**Efecto**

Lo anterior genera que la Dirección de Hidrocarburos y Minas del MINEC, carezca de una supervisión y seguimiento de todas las acciones ambientales que le compete según la Ley.

**Recomendación No. 18**

Al señor Ministro de Economía, efectúe las gestiones necesarias para la creación de la Unidad Ambiental, con el propósito de supervisar, coordinar y dar seguimiento a las políticas, planes, programas, proyectos y acciones ambientales del MINEC, tomando en consideración lo relacionado con la contaminación del aire, originada por la calidad de los combustibles que se distribuyen en el país.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "Esta actividad tiene relación directa con el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, ya que dicho Ministerio tiene que dictar las políticas para el diseño, organización y funcionamiento del Sistema de Gestión del Medio Ambiente, así como los procedimientos correspondientes, según las consultas realizadas el Ministerio de Medio Ambiente no tiene los lineamientos necesarios, sin embargo, este Ministerio ya solicitó al Señor Ministro de Medio



Ambiente la información y directrices necesarias para la creación de la Unidad Ambiental”.

#### **Comentario de los Auditores**

La Administración presentó nota de fecha 1 de diciembre de 2003, dirigida al Ministro de Medio Ambiente, donde solicita lineamientos para el diseño, organización y funcionamiento de las Unidades Ambientales, sin embargo a la fecha no se ha implementado ninguna acción.

#### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

2. **NO SE CUENTA CON EVIDENCIA DE LAS PROGRAMACIONES DE SALIDAS DE LOS TÉCNICOS DE LABORATORIOS MÓVILES A LAS DIFERENTES ESTACIONES DE SEVICIO.**

#### **Condición**

Mediante la aplicación de nuestros procedimientos de auditoría, verificamos que en la **Dirección de Hidrocarburos y Minas** no elaboran programaciones de salidas para realizar inspecciones de calidad de hidrocarburos en las estaciones de servicio, y que son realizadas por los Técnicos de laboratorio.

#### **Criterio**

La Norma Técnica de control Interno (NTCI) N° 1-18.01 relacionada con la Documentación de Soporte, establece que: “Las operaciones que realizan las entidades públicas, cualquiera que sea su naturaleza, deberán contar con la documentación necesaria que las soporte y demuestre...”.

Por otra parte, en el Manual de Funciones aprobado para la Dirección de Hidrocarburos y Minas, dentro de las funciones semanales que debe ejecutar el Subdirector de Hidrocarburos, se establece entre otras actividades la siguiente: “Programar actividades de inspección de control de calidad en estaciones de servicios y otros planteles de almacenamiento, así como de los cilindros portátiles para envasar gas licuado de petróleo”.

#### **Causa**

La condición se origina, porque el técnico de cada laboratorio y el Subdirector realizan la programación semanal, tomando en cuenta el listado de estaciones de servicio, siguiendo el orden numérico que éste tiene, y teniendo en cuenta además, las denuncias que se presenten de los consumidores, plasmando esta información en una pizarra de programaciones de Técnicos, de la cual no existe evidencia alguna.





**Efecto**

En consecuencia no es posible ejercer un control posterior de las actividades programadas y ejecutadas por los Técnicos Laboratoristas.

**Recomendación No. 19**

Recomendamos al Señor Ministro de Economía gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, se elabore la programación semanal de las inspecciones a realizar por los técnicos laboratoristas, a fin de que exista evidencia de la labor asignada y poder verificar el cumplimiento de las actividades ejecutadas.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración expresa lo siguiente: "Al momento del Examen Especial se llevaba una programación semanal en una pizarra, a partir del mes de agosto, adicionalmente se estableció una hoja de programación semanal, en la cual se programan las actividades de los dos laboratorios móviles".

**Comentario de los Auditores**

La Administración presentó copia de las programaciones elaboradas durante los meses de agosto a noviembre 2003.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación Cumplida.



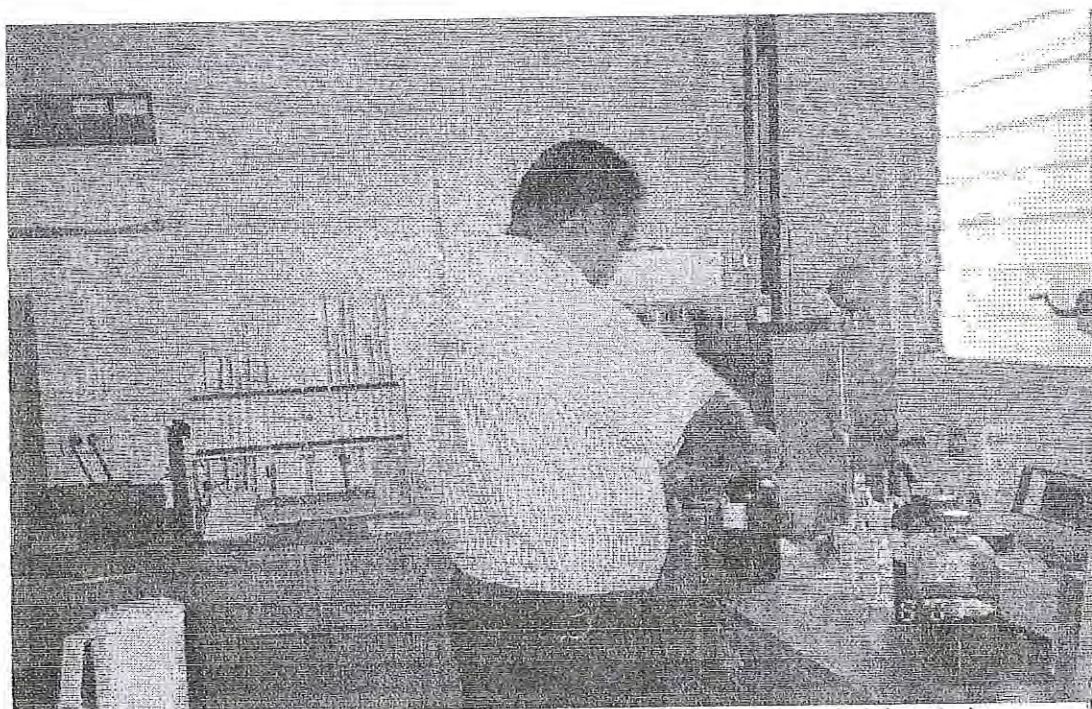
3. **FALTA DE IDONEIDAD DEL PERSONAL DE APOYO QUE LABORA CON LOS TÉCNICOS DE LABORATORIO.**

**Condición**

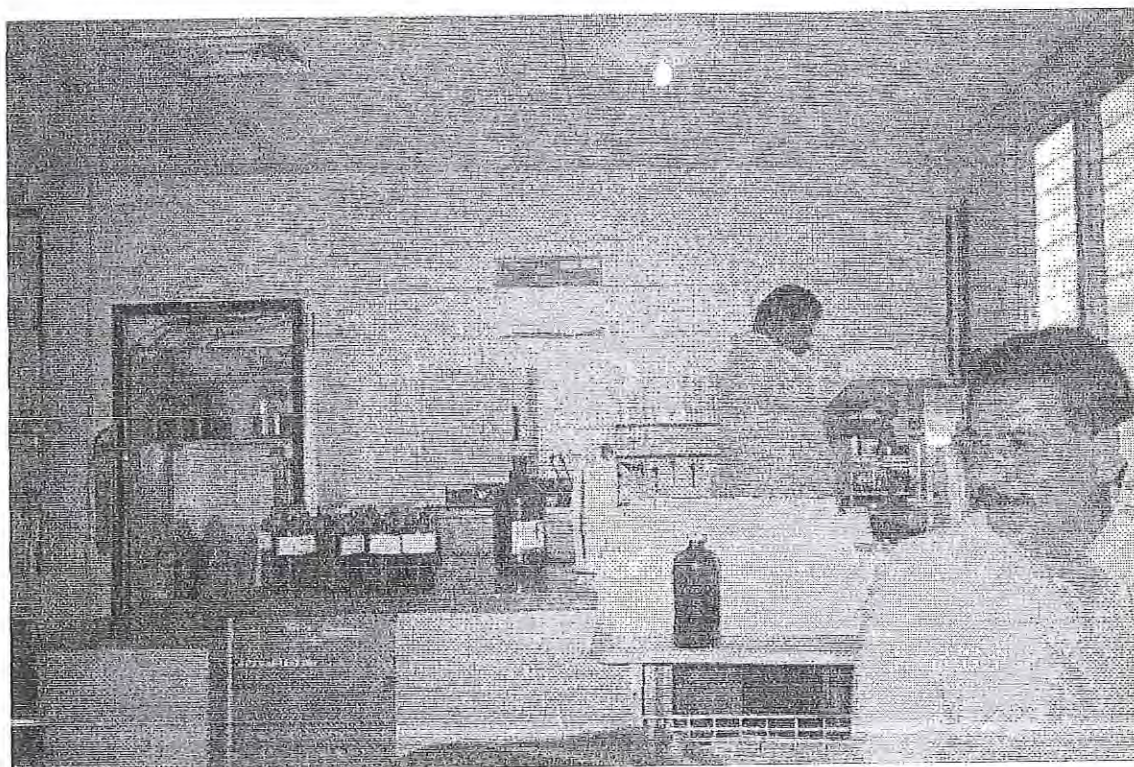
Comprobamos que para ejecutar las actividades de control y supervisión de la calidad de los hidrocarburos que se distribuyen y comercializan en el país, el MINEC cuenta con tres técnicos laboratoristas, sin embargo, éstos realizan sus actividades contando con el apoyo de los motoristas (en el caso de los laboratorios móviles), los cuales se encuentran nombrados como Delegados Inspectores mediante Acuerdo No. 158 de fecha 11 de febrero de 2003, no obstante, al revisar los expedientes personales de los dos motoristas, comprobamos que no existe evidencia de capacitaciones recibidas en el área de control de calidad de hidrocarburos. Por otra parte, en el caso del laboratorio fijo ubicado en la ciudad de Acajutla, el Técnico Laboralista recibe el apoyo del ordenanza, lo cual fue comprobado mediante visita efectuada al laboratorio, sin embargo, éste no se encuentra incluido en el Acuerdo antes mencionado, ni constatamos evidencias de capacitaciones recibidas.



65



Ordenanza preparando equipo para realizar las pruebas de laboratorio



Ordenanza realizando actividades de pruebas de calidad de combustibles



**Criterio**

En la NTCI N° 2-02 relacionada con la Selección del Personal, establece que: "Para la selección de la persona que ocupara una vacante se deberá realizar entrevistas, pruebas de idoneidad, ...; a efecto de determinar la capacidad técnica y profesional, ...". Por otra parte, la NTCI N° 2-04 referente a Capacitación, establece que: "La entidad ejecutara programas para desarrollar las capacidades y aptitudes de sus servidores en el campo de su competencia..."

**Causa**

La condición reportada se origina, por la falta de personal asignado y capacitado en esta área.

**Efecto**

Las inspecciones realizadas no proporcionan confiabilidad en los resultados obtenidos.

**Recomendación No. 20**

Al señor Ministro de Economía, se asigne personal idóneo para realizar las actividades de control y supervisión de la calidad de los combustibles, para la realización de pruebas de laboratorio, debiendo exigir los requisitos establecidos en el Manual de Funciones para ese cargo a desempeñar.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre, la Administración manifiesta: "Al discutir la recomendación se concluyó que no se justifica la contratación de otro laboratorista para que auxilie al titular de cada unidad móvil, ya que éste puede realizar los ensayos pertinentes, pero se hace necesario la colaboración de una persona para las labores mecánicas, como una ayuda, para que los ensayos se hagan en el menor tiempo posible. A ese respecto el Señor Ministro ha girado instrucciones para que se elabore y desarrolle un Plan, mediante el cual se capacite, a los motoristas de los laboratorios móviles, en los aspectos básicos para que puedan actuar como auxiliares de los técnicos laboratoristas".

**Comentario de los Auditores**

Se tuvo a la vista el memorando de fecha 3 de diciembre 2003, mediante el cual el señor Ministro gira instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas para que elabore un programa de capacitación para los motoristas que manejan los laboratorios móviles, y que con ello puedan ser auxiliares de los técnicos en tareas mecánicas, sin embargo, no comprobamos la existencia de ningún programa de capacitación. Así mismo, no se menciona si el ordenanza que labora en el laboratorio de Acajutla será sometido a la capacitación o se contratará a otra persona.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.



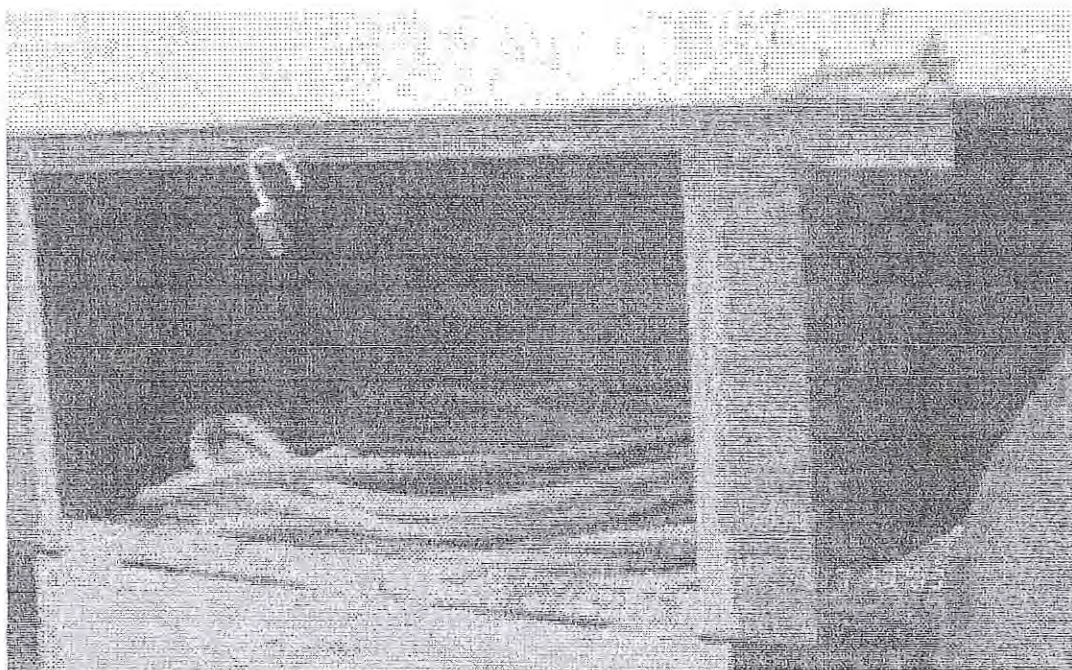


67

4. NO SE VERIFICA FRECUENTEMENTE LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO.

**Condición**

Mediante la aplicación de procedimientos de auditoría, comprobamos que los técnicos laboratoristas de la Dirección de Hidrocarburos y Minas del MINEC, no realizan de forma frecuente ni periódica las pruebas de laboratorio que sirven de base para verificar que la calidad de los combustibles que distribuyen todas las estaciones de servicio sea la más óptima y menos contaminante de la atmósfera, ya que de acuerdo a entrevistas realizadas a los propietarios y/o responsables de varias estaciones de servicio que funcionan en el Área Metropolitana de San Salvador, verificamos que los referidos técnicos visitan las estaciones para efectuar las pruebas de laboratorio una vez al año y en otras hasta dos años.



El cable para la conexión en la energía eléctrica, utilizado para hacer las pruebas de laboratorio en las estaciones de servicio, muestra telas de araña, producto de la falta de uso del equipo.



**Criterio**

El Reglamento Interno del Ministerio de Economía, en el Art. 12, establece que: "La Dirección de Minas e Hidrocarburos, tendrá como objetivo: Velar por el desarrollo integral y sostenido de los sectores energético y minero, mediante la implementación de políticas, normas y medidas de carácter técnico, legal y administrativo, así como a través de una adecuada regulación y control de las mismas...". Por otra parte, el Manual de Funciones de la Dirección de



68

Hidrocarburos y Minas, dentro de las atribuidas a la Dirección establece: "...d) Supervisar y controlar el abastecimiento de los hidrocarburos e instalaciones destinadas para estos usos..."

### **Causa**

La condición expuesta anteriormente, se debe a que la institución cuenta únicamente con dos técnicos de laboratorio, encargados de realizar las pruebas de calidad en todas las estaciones de servicio del país, los cuales no pueden cubrir toda la demanda de inspecciones a realizar.

### **Efecto**

No se verifica oportunamente que la calidad de combustibles comercializados en el país, cumplan con los estándares establecidos, con el fin de que no sobrepasen los límites permisibles de contaminantes en el medio ambiente.

### **Recomendación No. 21**

Al señor Ministro de Economía se asigne el personal necesario para realizar las pruebas de laboratorio que sirven de base para verificar la calidad de los combustibles que distribuyen todas las estaciones de servicio, a la vez, gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, para que se programen inspecciones con mayor frecuencia a las diferentes estaciones de servicio.



### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta: "La Dirección de Hidrocarburos solamente cuenta con dos laboratoristas para desarrollar el control de calidad de los combustibles en las estaciones de servicio y según lo mencionado en el informe, la cobertura no es suficiente. A este respecto se discutió la recomendación y se concluyó que no basta con asignar más personal, sino que es necesario contar con dos laboratorios móviles más, con el propósito de tener cuatro laboratoristas".

### **Comentario de los Auditores**

Se tuvo a la vista el memorando de fecha 3 de diciembre de 2003, mediante el cual el señor Ministro gira instrucciones para que se solicite un refuerzo presupuestario para la compra de dos nuevos laboratorios móviles, y se contrate dos técnicos más, sin embargo, no obtuvimos evidencia de las acciones tomadas al respecto.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.



5. **NO SE REALIZA LA TOTALIDAD DE LAS PRUEBAS DE ANÁLISIS DE LABORATORIO ESTABLECIDAS EN LAS NORMAS SALVADOREÑAS DE COMBUSTIBLE DIESEL Y GASOLINA ESPECIAL Y REGULAR.**

**Condición**

Mediante procedimiento de auditoría, comparamos los indicadores establecidos en las Normas Salvadoreñas Obligatorias y las pruebas realizadas por los técnicos de los dos laboratorios Móviles y el Estacionario en Acajutla, y determinamos que éstos no cumplen en su totalidad con los indicadores en mención.

Las pruebas que no son realizadas por el laboratorio Estacionario en Acajutla a las tres terminales de importación son las siguientes:

1. **GASOLINA REGULAR Y ESPECIAL:** Aditivos, Olor, Estabilidad a la Oxidación, tiempo de descomposición, Contenido de Azufre Total, Prueba Doctor o Azufre Mercaptano, Gomas Existentes y Pruebas de Fluorescencia.
2. **DIESEL:** Aditivos, Contenido de Cenizas, Residuo de Carbón Conradson en 10% de Residuo, Punto de Escurrimiento, Punto de Enturbamiento, Viscosidad Cinemática a 40°C y Prueba de Fluorescencia.

Las pruebas no realizadas por los dos técnicos responsables de los laboratorios móviles, y que realizan inspecciones en todas las estaciones de servicio del país son:

1. **GASOLINA REGULAR Y ESPECIAL:** Aditivos, Olor, Estabilidad a la Oxidación, tiempo de descomposición, Contenido de Azufre Total, Prueba Doctor o Azufre Mercaptano, Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición, Gomas Existentes, Contenido de Plomo y Corrosión Tira de Cobre.
2. **DIESEL:** Aditivos, Índice de Metanos, Contenido de Cenizas, Contenido de Azufre Total, Residuo de Carbón Conradson en 10% de Residuo, Punto de Escurrimiento, Punto de Enturbamiento, Viscosidad Cinemática a 40° C y Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición.

**Criterio**

La NSO 75.04.01:97 de Productos de Petróleo para Gasolina Especial y Regular Sin Plomo y la NSO 75.04.05:97 de Productos de Petróleo para Aceite Combustible Diesel Liviano; establecen entre otras pruebas las siguientes:  
**GASOLINAS:** "...Aditivos, Olor, Estabilidad a la Oxidación, Tiempo de descomposición, Contenido de Azufre Total, Prueba Doctor o Azufre Mercaptano, Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición, Gomas Existentes, Contenido de Plomo, Corrosión Tira de Cobre, Prueba de Fluorescencia...". **DIESEL:** "... Aditivos, Índice de Cetanos, Contenido de Cenizas, Contenido de Azufre Total, Residuo de Carbón Conradson en 10% de Residuo, Punto de Escurrimiento, Punto de Enturbamiento, Viscosidad





Cinemática a 40°C, Destilación 10%, 50%, 90%, recuperado y punto final de ebullición, Prueba de Fluorescencia...".

### Causa

La condición es originada según lo manifestado por la Administración, porque las pruebas que los técnicos realizan son únicamente pruebas rápidas para determinar algunos parámetros de calidad o sospechas de contaminación que los lleve a desarrollar más ensayos. Por otra parte, se nos informó que hacer todos los ensayos que menciona la norma, llevaría una estadía demasiado agotadora y larga en cada estación, lo cual es imposible.

### Efecto

No es posible verificar con exactitud la calidad de los combustibles comercializados en el país.

### Recomendación No. 22

Al señor Ministro de Economía, gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, para que se realicen en su totalidad las pruebas indicadas en las Normas Salvadoreñas emitidas por CONACYT, para poder verificar la calidad de los combustibles comercializados en el país.



### Comentario de la Administración

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "Las pruebas de laboratorio que se realizan en los laboratorios móviles del MINEC, en cada estación de servicio pretende en primera instancia, detectar cualquier adulteración o contaminación del producto servido que pretenda engañar al consumidor, así mismo, se verifica la exactitud de la cantidad suministrada por las diferentes pistolas de la totalidad de los surtidores... Si los resultados de éstos ensayos no están en los rangos descritos anteriormente, se procede a tomar una muestra para realizarle más ensayos para lo cual se cuenta con los equipos apropiados... Otra razón importante sobre el porqué no se hacen todos los ensayos descritos en la NSO, es porque hay parámetros cuyos resultados están amarrados a los resultados de otros, y es por esas razón que los acuerdos ejecutivos que oficializan las normas de calidad de los derivados del petróleo, recomiendan a los productores locales o importadores que para determinar la calidad de los derivados del petróleo, deberán correr un set mínimo de ensayos ...".

### Comentario de los Auditores

Los comentarios de la Administración, no responden totalmente a la condición y recomendación planteada, ya que a la fecha de nuestro examen, la Administración tendría que haber completado las pruebas realizadas, es decir, debió haber realizado el full testing que aparece en las normas de cada producto; ya que en las referidas normas se establece que el productor local dispondrá de un año para completar los ensayos, y las empresas importadoras



deberán definir el tiempo necesario para completar todos los ensayos, es decir, que siempre deben completarse los ensayos mínimos realizados.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida

## **6. NO EXISTE EVIDENCIA DE LA EJECUCION DEL PLAN DE CAPACITACIÓN PARA LOS TÉCNICOS DE LABORATORIO, RELACIONADO CON SUPERVISIONES Y CONTROLES DE CALIDAD PARA COMBUSTIBLES.**

### **Condición**

Al aplicar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que la Dirección de Hidrocarburos y Minas no cuenta con un Plan de Capacitación para los técnicos laboratoristas que realizan las actividades de verificación de la calidad de los hidrocarburos distribuidos y comercializados en el país. Por otra parte, constatamos que de algunas capacitaciones recibidas por los referidos técnicos, en la Dirección no existen registros administrativos que evidencien la preparación recibida.

### **Criterio**

La NTCI N° 1-18.01 establece que: " Las operaciones que realizan las entidades publicas, cualquiera que sea su naturaleza, deberán contar con la documentación necesaria que las soporte y demuestre...".



### **Causa**

La condición reportada se origina por descuido administrativo, de no llevar los controles necesarios en cuanto a capacitaciones impartidas, para efectos de verificación posterior.

### **Efecto**

No es posible verificar el cumplimiento del Programa de Capacitaciones establecido por el MINEC para los técnicos laboratoristas.

### **Recomendación No. 23**

Al señor Ministro de Economía gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, para que prepare un plan anual de capacitaciones y sea implementado para sus técnicos laboratoristas, relacionado con hidrocarburos; así mismo, controle y lleve un registro administrativo de las capacitaciones recibidas.

### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta: "El señor Ministro de Economía ha girado las instrucciones para que se elabore un Plan de Capacitación y se lleve un registro administrativo de las capacitaciones que reciban los laboratoristas".



**Comentario de los Auditores**

Tuvimos a la vista el memorando girado por el señor Ministro para que se elabore un plan de capacitación y se prepare un registro administrativo de las capacitaciones recibidas, sin embargo, no tuvimos evidencia de las acciones que se han tomado al respecto.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

**7. NO SE CUENTA CON UN ARCHIVO INSTITUCIONAL QUE CONTENGAN LOS REPORTES DE LOS RESULTADOS DE LAS PRUEBAS REALIZADAS POR LOS TÉCNICOS DE LABORATORIO.**

**Condición**

Comprobamos que la Dirección de Hidrocarburos y Minas no cuenta en sus archivos administrativos con las copias de los reportes preparados por los técnicos laboratoristas, sobre las inspecciones realizadas en las diferentes Estaciones de Servicio, para verificar la calidad de los combustibles comercializados, ya que al ser solicitados, no fueron presentados los reportes de un técnico, argumentado la Administración que dicha información no estaba disponible.

**Criterio**

La NTCI N° 1-18.03 referente al archivo de la documentación de soporte, establece que: "La documentación que soporta y demuestra las operaciones de las entidades, será archivada por cada entidad siguiendo un orden lógico, de fácil acceso y utilización. ...La documentación de soporte debe estar impresa en papel o en medios electrónicos, en cuyo caso deberá contarse con los mecanismos de seguridad pertinentes".

**Causa**

Es causa del hecho, según lo manifestado por la Administración, que una Delegada de los laboratorios móviles, entró en su período final prenatal y post-parto de tres meses, por lo que la documentación solicitada no está disponible.

**Efecto**

No es posible verificar el trabajo realizado por los técnicos.

**Recomendación No. 24**

Al señor Ministro de Economía, gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, para que se implemente un archivo institucional accesible a la administración, para que puedan ser utilizados en presencia o ausencia de los funcionarios que en esa Dirección laboran.



73

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la administración manifiesta lo siguiente: "A partir del mes de agosto se lleva un archivo institucional para cada laboratorio móvil... y dichos archivos están disponibles para las consultas necesarias..."

**Comentario de los Auditores**

La Administración ha implementado su archivo institucional.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación Cumplida.

8. **NO SE HAN ACREDITADO ANTE CONACYT LOS LABORATORIOS DONDE SE REALIZAN LAS PRUEBAS DE CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN EL MINEC.**

**Condición**

Verificamos que el Ministerio de Economía cuenta con tres laboratorios (un fijo y dos móviles) en los que se realizan las pruebas de laboratorio para verificar la calidad de los hidrocarburos que se comercializan en el país, sin embargo, los referidos laboratorios no han sido acreditados ante el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), ni los equipos utilizados se calibran por entidad competente para ello.

**Criterio**

El Art. 28. de la Ley de CONACYT, referentes a las atribuciones del Departamento de Normalización Metrología y Certificación de la Calidad, establece que entre otras atribuciones la siguiente: "d. Acreditar y llevar registros de los laboratorios acreditados correspondientes al ejercicio de sus actividades".

Asimismo, el Art. 68 de la misma Ley establece: "Los laboratorios Oficiales o privados que se dediquen a la realización de pruebas, ensayos y mediciones científicas, investigativas, médicas, industriales o de cualquier otra índole deberán tener sus instrumentos y equipos de medición calibrados por el Consejo a través de del Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de Calidad".

**Causa**

La condición reportada se origina, según la Administración, debido a que este proceso es largo, y existen requisitos como son el de tener un programa general de calibración de los equipos y una adecuación ambiental y de equipo de los locales, para lo cual es necesario una inversión alta en equipo que se considera es lo que llevara más tiempo por las restricciones presupuestarias.



74

**Efecto**

Los análisis elaborados por los Técnicos de los laboratorios, no garantizan que las pruebas de calidad realizadas a los combustibles que son comercializadas en nuestro país, se están ejecutando conforme las Normas aplicables, con el equipo y las instalaciones adecuadas.

**Recomendación No. 25**

Al señor Ministro de Economía, gire instrucciones a la **Directora de Hidrocarburos y Minas**, para que de inmediato se realicen las gestiones de acreditación por parte de CONACYT de los tres laboratorios que actualmente funcionan en el MINEC.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración expresa que el señor Ministro ha girado instrucciones para que se realicen las gestiones de acreditación de los laboratorios.

**Comentario de los Auditores**

Tuvimos a la vista el memorando de fecha 1 de diciembre de 2003, mediante el cual gira instrucciones a la **Directora de Hidrocarburos y Minas** para que realice los trámites necesarios para obtener la acreditación por parte de CONACYT, de los tres laboratorios de Control de Calidad con los que cuenta dicha Dirección. A la fecha, no se han acreditado los referidos laboratorios.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

9. **NO SE HA OFICIALIZADO LA NORMA SALVADOREÑA SOBRE EMISIONES ATMOSFÉRICAS DE FUENTES MÓVILES EMITIDA POR CONACYT.**

**Condición**

Comprobamos que con fecha **21 de octubre de 2001**, CONACYT remitió al Ministerio de Economía para su oficialización, la Norma Salvadoreña sobre Emisiones Atmosféricas de Fuentes Móviles NSO 13.11.03:01; la cual, aún no ha sido oficializada.

**Criterio**

La Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, en el Art.36 "... El consejo adoptara la norma y la enviara al Ministerio de Economía para su aprobación por el Órgano Ejecutivo mediante al Acuerdo correspondiente, el cual deberá ser publicado en el Diario Oficial".

**Causa**

La falta de oficialización de la Norma de Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles NSO 13.11.0 por parte del MINEC, se debe, según la Administración, a



que actualmente se encuentra en proceso de firma por parte del señor Ministro, ya que en la Ley de CONACYT no se establece un plazo determinado para su oficialización.

**Efecto**

No se están ejerciendo los controles necesarios a los contaminantes del medio ambiente y que son producidos por emisiones de gases de fuentes móviles.

**Recomendación No. 26**

Al Señor Ministro de Economía, oficialice la Norma de Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles NSO 13.11.01 remitida por CONACYT.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta que la norma ya fue oficializada.

**Comentario de los Auditores**

La Administración presentó copia de la Norma NSO 13.11.01 ya oficializada.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación Cumplida



10. **INCUMPLIMIENTO A LO ESTABLECIDO EN EL MANUAL DE FUNCIONES DE LA DIRECCION DE HIDROCARBUROS.**

2-24

**Condición**

Comprobamos que los tres Técnicos de Laboratorio de la Dirección de Hidrocarburos y Minas, no le dan cumplimiento a lo establecido en el Manual de Funciones, ya que no realizan auditorias ambientales, con el fin de verificar las emisiones de contaminantes que son emitidas al aire.

**Criterio**

El Manual de Funciones de la Dirección de Hidrocarburos y Minas del MINEC, dentro de las funciones mensuales que debe desarrollar el Técnico Laboratorista establece entre otras funciones la siguiente: "Realizar auditorias ambientales para verificar las emisiones de contaminantes de aire y agua".

**Causa**

La condición reportada se origina, según lo manifestado por la Administración, que este campo es competencia del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, y que sus Delegados únicamente apoyan eventualmente a documentar y/o exponer en seminarios o charlas organizadas por el MARN, sobre las especificaciones de la calidad que contienen las normas NSO que deberán cumplirse.



**Efecto**

El MINEC no cuenta con información técnica que permita conocer el grado de contaminantes provenientes de la combustión de los hidrocarburos utilizados en el parque vehicular, y que son comercializados en el país.

**Recomendación No. 27**

Al señor Ministro de Economía, gire instrucciones a la Directora de Hidrocarburos y Minas, para que de inmediato de cumplimiento a los establecido en el Manual de Funciones correspondiente a dicha Dirección, referente a la realización de auditorías ambientales para verificar las emisiones de contaminantes de aire.

**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 1 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "La realización de auditorías ambientales es parte del control de protección contra la contaminación y según el Art. 46 de la Ley del Medio Ambiente, es competencia del Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y otras Instituciones, asegurar un eficaz control de protección contra la contaminación del aire, agua y suelo,... Otro elemento es que la Dirección de Hidrocarburos y Minas no cuenta con el equipo idóneo para efectuar dichas auditorías. El tema se ha discutido con la División de Recursos Humanos y se ha concluido que no es competencia de esta Dirección...".

**Comentario de los Auditores**

No se le esta dando cumplimiento al Manual de Funciones vigente.

**Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

**d) CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA:****1. NO SE SUPERVISA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TECNICAS DE CALIDAD AMBIENTAL.**

*Relacionada con hallazgo 9*

**Condición**

Al realizar nuestros procedimientos de auditoría, comprobamos que CONACYT no ejecuta ninguna actividad relacionada con la supervisión del cumplimiento de las normas técnicas de calidad ambiental que han sido aprobadas, las cuales incluyen normas relacionadas con calidad del aire.

**Criterio**

El Art. 28 literal c) de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, establece dentro de las atribuciones de la Institución lo siguiente: "Velar por el cumplimiento de las normas técnicas nacionales".



La ley de Medio Ambiente, en el Art. 44 establece lo siguiente: "El Ministerio en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) velaran por el cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad ambiental. Un reglamento especial aprobado por el Presidente de la República contendrá dichas normas.

El Art. No. 2 del Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad Ambiental, establece lo siguiente: "En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 44 de la Ley d Medio Ambiente, el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en lo sucesivo el Ministerio, en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, de ahora en adelante el Consejo, será la autoridad competente para velar por el cumplimiento de las normas técnicas de calidad ambiental..."

#### **Causa**

La condición se origina, según la Administración, porque CONACYT no cuenta con personal idóneo para verificar el cumplimiento de las normas de calidad del aire ni de las normas técnicas en general.

#### **Efecto**

No es posible constatar que la calidad del aire en el área metropolitana de San Salvador sea óptima para la protección del medio ambiente.

#### **Recomendación No. 28**

A la Junta Directiva de CONACYT, gire instrucciones al Director Ejecutivo para que de inmediato se realice la supervisión al cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, así como las normas relacionadas con emisiones de fuentes móviles, cuando éstas se encuentren debidamente oficializadas.

#### **Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 11 de diciembre de 2003, la Administración manifiesta lo siguiente: "La Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 13.11.0:01 Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles, fue aprobada por el Ministerio de Economía a través del acuerdo número 502 de fecha 4 de junio del año dos mil tres y publicada en Diario Oficial No. 156, tomo No. 360, de fecha 26 de agosto del 2003, conteniendo en dicho acuerdo un plazo de SEIS MESES para entrar en vigencia contados a partir del día de su publicación en el Diario Oficial...Es decir que dicha norma puede exigirse a partir del 26 de febrero del 2004 y no antes...el Art. 2 del Reglamento Especial de Normas Técnicas de Calidad del Aire, dice que el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, será la autoridad competente para velar por el cumplimiento de las normas técnicas de calidad ambiental, por lo que en su momento se establecerá el mecanismo o





instrumento adecuado para velar conjuntamente el cumplimiento de la norma en comento”.

### **Comentario de los Auditores**

La Administración emitió sus comentarios respecto a la supervisión del cumplimiento de las normas salvadoreñas de emisiones atmosféricas, y expresa que se velará por su cumplimiento en el momento necesario, los cuales son aceptados, sin embargo, en relación a la supervisión del cumplimiento de las Normas Técnicas de Calidad Ambiental, no emitió ningún comentario.

### **Grado de Cumplimiento**

Recomendación No Cumplida.

## **2. LA ENTIDAD NO CUENTA CON PERSONAL ESPECIALIZADO EN EL ÁREA DE CALIDAD DEL AIRE.**

### **Condición**

Durante el desarrollo de nuestros procedimientos de auditoría comprobamos que el Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la calidad no ha implementado programas de capacitación orientados a la formación de personal especializado relacionado con Calidad de Aire.



### **Criterio**

El Art. 28 de la Ley del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, establece lo siguiente: “El Departamento de Normalización Meteorología y Certificación de la Calidad, tendrá las siguientes atribuciones: “Literal f: Establecer y ejecutar programas para la formación de personal especializado”.

### **Causa**

Es causa del hecho, según lo manifestado por la Administración, que la entidad cuenta con un presupuesto limitado, por lo que no se contempla la realización de capacitaciones especializadas en el rubro de calidad del aire.

### **Efecto**

La falta de la ejecución de programas orientados a la preparación de especialistas en el área calidad del aire, no permite la difusión de acciones específicas en esta área y que sirvan para mejorar la protección del medio ambiente.

### **Recomendación No. 29**

A la Junta Directiva de CONACYT, gire instrucciones al Director Ejecutivo para que de inmediato se realice las gestiones para la formación de personal técnico y especializado dentro de la Entidad.



**Comentario de la Administración**

Mediante nota de fecha 11 de diciembre de 2003, la Administración expresa que su personal esta capacitado en normalización y en la verificación de normas, y que no puede contar con personal especializado en todas las áreas.

**Comentario de los Auditores**

Al respecto, consideramos que el procedimiento utilizado por la Administración en cuanto a la formación de comités con diferentes dependencias involucradas en el área a normarse, es el aceptable, en relación al tipo de actividades que ejecuta la entidad.

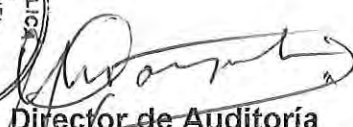
**Grado de Cumplimiento**

Recomendación Cumplida.

San Salvador, 23 de diciembre de 2003.

DIOS UNION Y LIBERTAD



  
Director de Auditoría  
Sector Social y Medio Ambiente