



Auditoría General de la Nación

INFORME DE AUDITORÍA

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN

GERENCIA DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS ESPECIALES

DEPARTAMENTO DE CONTROL DE GESTIÓN AMBIENTAL

**Acciones de fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos
provenientes del transporte automotor sujeto a jurisdicción nacional, de pasajeros y
carga, a los fines de minimizar el impacto ambiental del transporte**

PROYECTO SICA N° 50402433

Actuación N° 130/2022-AGN

Equipo de trabajo:

Supervisora: Lic. Adriana Piffaretti

Jefe de Equipo: Mg. Alexis Poet

Lic. José Luis López Ibáñez

Dr. Jorge Augusto Cuello

Lic. Flavia López Puccio

Sr. Jorge Ignacio Correa

Lic. Tamara Goldberger

Lic. Alessio Pimpinicchi



Auditoría General de la Nación

1. OBJETO	5
1.1. Objetivos específicos	5
1.2. Enfoque	6
1.3. Criterios y parámetros	6
2. ALCANCE	7
2.1. Procedimientos de Análisis y Recopilación de Datos	8
2.2. Hechos posteriores al cierre del período auditado	8
3. ACLARACIONES PREVIAS	9
3.1. Caracterización del contexto del objeto de auditoría	9
3.2. Caracterización del Objeto de Auditoría	12
3.3. Vinculación estratégica de la política auditada con agendas globales	17
3.4. Marco legal	18
3.5. Marco Institucional	24
3.6. Asignación presupuestaria	28
3.7. La eficacia de la Coordinación de Emisiones Vehiculares	29
3.8. Relevamiento de expedientes de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA)	30
4. HALLAZGOS	31
Institucionalización	31
Planes y Objetivos	32
Capacidad Organizacional y Recursos	32
Coordinación y coherencia	33
Monitoreo y Evaluación	34
Gestión	34
5. ANÁLISIS DEL ENVÍO A LA VISTA	35
6. RECOMENDACIONES	36
Institucionalización	36
Planes y Objetivos	36
Capacidad Organizacional y Recursos	36
Coordinación y coherencia	37
Monitoreo y Evaluación	37
Gestión	37
7. CONCLUSIÓN	38
8. LUGAR Y FECHA	40
9. FIRMAS	40
ANEXO I – MARCO LEGAL	41
ANEXO II – FLUJOGRAMA DE LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA)	49
ANEXO III - LABORATORIO DE CONTROL DE EMISIONES GASEOSAS VEHICULARES (LCEGV). MAPA DE PROCESOS	53
ANEXO IV - VISITA AL LABORATORIO DE CONTROL DE EMISIONES GASEOSAS VEHICULARES	57
ANEXO V – RESPUESTA DEL MAyDS	63
ANEXO VI – ANALISIS DEL DESCARGO DEL AUDITADO	69



Auditoría General de la Nación

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ADEFA: Asociación de Fábricas de Automotores

AGN: Auditoría General de la Nación

AFAC: Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes

Art: Artículo

ASAP: Asociación argentina de presupuesto y administración financiera pública

BO: Boletín Oficial

CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CAM: Cámara Argentina de la Motocicleta

CAFAM: Cámara de Fabricantes de Motovehículos

CEV: Coordinación de Emisiones Vehiculares

CH₄: Metano

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

CO₂: Dióxido de Carbono

COP: Ensayos de Conformidad de Producción

DA: Decisión Administrativa

DNRPA: Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor

EPOC: Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica

EURO: Normativa Europea de Emisiones Vehiculares

GEI: Gases de Efecto Invernadero

HFC: Hidrofluorocarbonos

I+D: Ensayos de Investigación y Desarrollo



Auditoría General de la Nación

IDI: Iniciativa de desarrollo de INTOSAI

IEA: Informe de Estado del Ambiente

INA: Instituto Nacional del Agua

INTI: Instituto Nacional de Tecnología Industrial

IRAM: Instituto Argentino de Normalización y Certificación

ISAM: Modelo de auditoría de ODS de la IDI (ISAM, por sus siglas en inglés)

ISO: Organización Internacional para la Estandarización (ISO, por sus siglas en inglés)

Km: Kilómetro

LCA: Licencia de Configuración Ambiental

LCEGV: Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares

LCM: Licencia de Configuración de Modelo

MAyDS: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

N₂O: Óxido Nitroso

NIST: Instituto Nacional de Estándares y Tecnología (NIST, por sus siglas en inglés)

NO₂: Dióxido de Nitrógeno

ODS: Objetivos del Desarrollo Sostenible

ONU: Organización de Naciones Unidas

PBA: Provincia de Buenos Aires

PEN: Poder Ejecutivo Nacional

PFC: Perfluorocarbonos

S.A: Sociedad anónima

SGAyDS: Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable

SF₆: Hexafluoruro de Azufre



Auditoría General de la Nación

TAD: Trámites a distancia

TCE: Tribunal de Cuentas Europeo

TCU: Tribunal de Cuentas de la Unión – República Federativa del Brasil

UTOEV: Unidad Técnica Operativa de Emisiones Vehiculares



Auditoría General de la Nación

INFORME DE AUDITORÍA

AL SEÑOR MINISTRO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Lic. Juan CABANDIÉ

S / D

En uso de las facultades conferidas por los artículos 85 de la Constitución Nacional y 118 de la Ley 24.156, la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN realizó un examen el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MAyDS).

1. OBJETO

Acciones de fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos provenientes del transporte automotor sujeto a jurisdicción nacional, de pasajeros y carga, a los fines de minimizar el impacto ambiental del transporte.

Período auditado: 1/01/2018 al 31/12/2021.

1.1. Objetivos específicos

1. Examinar las acciones de fiscalización y control de emisiones vehiculares en cuanto al cumplimiento de los criterios de buena gobernanza: definición de roles y responsabilidades, articulación, capacidad organizacional, planificación, y gestión por metas y resultados.
2. Examinar la gestión de la Coordinación de Emisiones Vehiculares (CEV), dependiente de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición, en cuanto a:
 - las certificaciones de emisiones gaseosas, sonoras y radiaciones parásitas de vehículos 0 Km e importados,
 - la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) y
 - el control de producción e investigación y desarrollo.



Auditoría General de la Nación

1.2. Enfoque

En términos de la Res. AGN 186/16, se trata de un enfoque combinado orientado a procesos y a resultados:

- Enfoque de procesos, en tanto se requiere conocer el funcionamiento de los sistemas de gobierno como condición necesaria para el buen desempeño de las políticas.
- Enfoque de resultados, en tanto se orienta a evaluar si existe un sistema de indicadores y metas adecuadamente definidas, si se contrasta con una línea de base claramente identificada, y si se han alcanzado los objetivos, acorde a lo previsto.

1.3. Criterios y parámetros

- Ley 25.675, General del Ambiente
- Ley 24.449, de Tránsito
- Ley 22.520, de Ministerios y modificatorias
- Leyes de presupuesto 27.431 (2018), 27.467 (2019), 27.591 (2021), Decreto 4/2020 y planillas anexas
- Decreto 779/95 reglamentario de la ley 24.449, Art. 33 – Anexo I (Art. 1 del Anexo)
- Decisión Administrativa 928/2021 – Anexo IV
- Decisión Administrativa 262/2020 - Anexo IV
- Decreto PEN 50/2019
- Resolución 382/2021 - MAyDS
- Resolución 460/2019 - Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- Resolución 78/2019 - Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- Resolución 35/2019 - Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable



Auditoría General de la Nación

- Resolución 42/2018 - Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- Resolución 1.464/2014 - Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (E. Gaseosas)
- Resolución 1.270/2002 - Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (E. Sonoras)
- Guía de planificación y seguimiento de gestión de políticas públicas. Dirección Nacional de Gestión por Resultados Subsecretaría de Fortalecimiento Institucional¹
- ISO 17.025²
- Manual para la Gobernanza de Políticas Públicas del Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU)
- Manual “El Sistema Presupuestario en la Administración Nacional de la República Argentina”³
- Modelo de Auditoría de ODS de la IDI - ISAM⁴
- Plan de Acción Nueva Agenda Urbana⁵

2. ALCANCE

En el marco del objeto de auditoría, se evaluarán los criterios de buena gobernanza y la gestión de la Coordinación de Emisiones Vehiculares (CEV), para el período 01/01/2018 al 31/12/2021, de conformidad con las Normas de Control Externo Gubernamental de la Auditoría General de la Nación, aprobadas por la Res. 26/2015 y Res. 186/2016.

¹https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/final_guia_de_planificacion_y_seguimiento_de_gestion_de_politicas_publicas.pdf

² <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso-iec:17025:ed-3:v2:es>

³https://www.economia.gob.ar/onp/documentos/manuales/el_sistema_presupuestario_publico.pdf

⁴ <https://www.olacefs.com/wp-content/uploads/2020/04/ISAM-es.pdf>

⁵ https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42144/2/S1800033_es.pdf



Auditoría General de la Nación

2.1. Procedimientos de Análisis y Recopilación de Datos

Durante las tareas de campo, se realizaron diferentes tipos de procedimientos para obtener las evidencias suficientes que respalden los hallazgos de auditoría:

Procedimientos de relevamiento y recolección de documentación:

- Análisis documental, relevamiento de documentación referida al objeto de auditoría en páginas de organismos oficiales, relevamiento de expedientes de la LCA.
- Expedientes de motores pesados ensayos gases (EURO V, EURO VI), expedientes de vehículos pesados ensayos ruido, expedientes de vehículos livianos norma europea, expedientes de vehículos livianos norma europea híbridos y expedientes de vehículos livianos norma americana.

Procedimientos de análisis cualitativos y cuantitativos:

- Entrevistas con los responsables de la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV) y el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV).
- Entrevistas con el responsable de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental. Visita de campo al Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV) – ver **ANEXO IV-**.

2.2. Hechos posteriores al cierre del período auditado

De acuerdo a la Resolución 14/2023 MAyDS (B.O. 12/01/23), se aceptan los protocolos de ensayos emitidos por laboratorios o entes certificadores de ensayos que consten en la revisión o listado vigente, emitido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para vehículos categoría L (motovehículos). A los efectos del otorgamiento de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) y la emisión de sus certificaciones de emisiones gaseosas, sonoras y compatibilidad electromagnética (radiaciones parasitas), de consumo de combustible y/o energía y emisión de dióxido de carbono (CO₂), así como también de las actualizaciones de variantes o versiones de modelos. Asimismo, se aceptarán los ensayos realizados en laboratorios oficiales, y los efectuados en aquellos laboratorios nacionales o



Auditoría General de la Nación

internacionales que posean certificados de acreditación según normas ISO 17.025, o los llevados a cabo en laboratorios propios o de terceros bajo supervisión de Institutos Metrológicos internacionalmente reconocidos para la certificación de normas ISO 17.025.

Trabajo de campo: desde el 13 de mayo de 2022 al 28 de marzo de 2023.

3. ACLARACIONES PREVIAS

3.1. Caracterización del contexto del objeto de auditoría

Los autos, motos, camiones y ómnibus de pasajeros son elementos necesarios en el funcionamiento de los ecosistemas urbanos. En consonancia con ello, el ciclo útil de todo vehículo es en sí mismo contaminante, desde su producción hasta su destrucción o abandono como residuo. Por eso es necesario optimizar el uso de aquellos y disminuir al mismo tiempo su impacto en el ambiente, seleccionando medidas preventivas como principal herramienta para combatir la contaminación vehicular. Como buena práctica se insiste en la mayor utilización del transporte público y en compartir los autos particulares siempre que se pueda, por ejemplo, para ir al trabajo, para llevar los niños a la escuela y otras actividades.

Además, más del 50% de los contaminantes presentes en el aire atmosférico de las ciudades densamente urbanizadas del mundo provienen del transporte automotor (Informe de Estado del Ambiente, 2020:166).

La contaminación del aire que respiramos es la responsable del aumento de los síntomas de las personas que ya sufren asma y otras enfermedades pulmonares, siendo siempre más vulnerables a la contaminación vehicular. Concretamente, debido a una exposición prolongada al dióxido de nitrógeno (NO₂) proveniente de la combustión interna de los vehículos, existe un 25% de probabilidad dentro de la población de sufrir Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC)⁶.

Los combustibles fósiles en todos los tipos de vehículos que existen hoy en la Argentina liberan gases nocivos a la atmósfera, lo que provoca un aumento en el porcentaje de gases

⁶ <https://www.ecologiaverde.com/contaminacion-vehicular-que-es-tipos-causas-y-consecuencias-2130.html>



Auditoría General de la Nación

de efecto invernadero (GEI). Estos gases son los principales responsables del calentamiento global. En relación al objeto de auditoría, el transporte terrestre incluye todas las emisiones gaseosas vehiculares por el uso de combustibles fósiles.

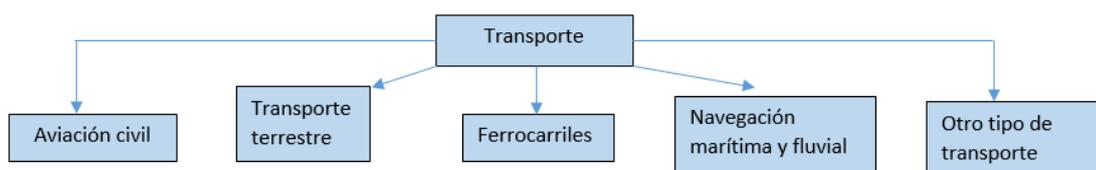
La atmósfera es el conjunto de gases que rodea al planeta y que está estructurada en diferentes capas. El aumento de los GEI, principalmente generados por actividades antrópicas, ocasionan alteraciones significativas en la composición y función de dichas capas provocando graves consecuencias a la salud humana y al medio ambiente (IEA, 2019:127).

El total de GEI provenientes del transporte en la Argentina es de 50,22 MtCO₂e⁷, este valor representa un 13,8% del total de emisiones (Inventario Nacional de GEI, 2019). Los GEI son el dióxido de carbono (CO₂), el metano (CH₄) y otros gases, como los hidrofluorocarbonos (HFC), los perfluorocarbonos (PFC), el óxido nitroso (N₂O) y el hexafluoruro de azufre (SF₆), entre los más importantes.

El transporte en la Argentina –ver **Figura 1**- incluye las emisiones de la quema y la evaporación de combustible para todas las actividades de éste, independientemente del sector del que se trate.

Las subcategorías se presentan a continuación:

Figura 1. Clasificación del transporte



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Inventario GEI 2019, MAyDS.

Según la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor (DNRPA), el “parque activo” de automotores para el año 2018 -los que están habilitados para circular- supera los 16 millones (16.010.642). En tanto que, el “parque activo” de motovehículos en 2017

⁷ La unidad de medida de las emisiones de carbono es la tonelada métrica equivalente de dióxido de carbono (MtCO₂e), que es una medida estándar de la industria

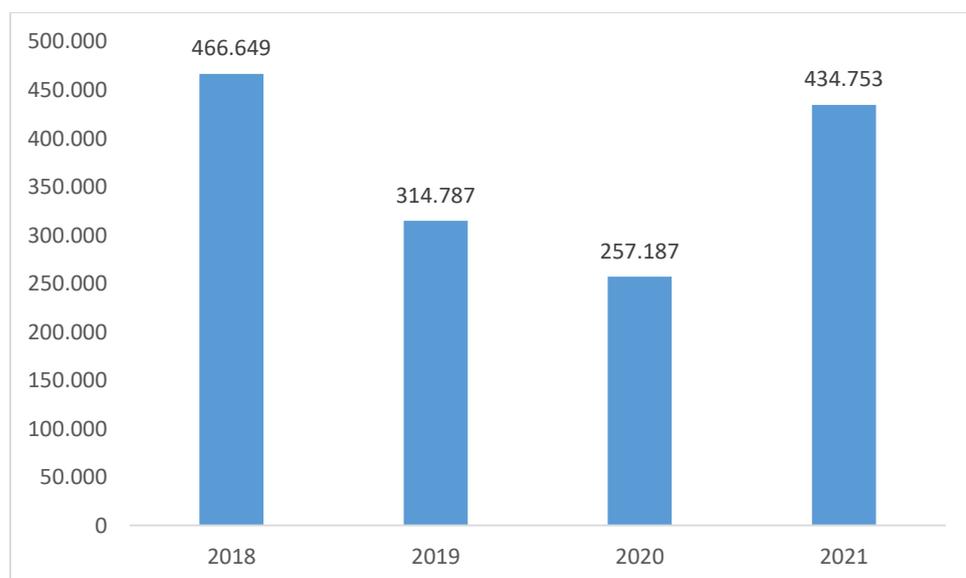


Auditoría General de la Nación

superó los siete millones (7.102.619 unidades en todo el país entre ciclomotores, motocicletas, motonetas, motocarros, triciclos y cuatriciclos).

Por su parte, los datos de producción nacional de vehículos 2018 – 2021 registraron 466.649 vehículos producidos en 2018, experimentando una caída en 2019 y 2020 (314.787 en 2019 y 257.187 en 2020) y recuperándose en 2021 con 434.753 vehículos producidos – ver **Gráfico 1**.

Gráfico 1. Producción Nacional de Automóviles y Comerciales Livianos



Fuente: Asociación de fabricantes de automotores (ADEFA)

La Flota Circulante en la Argentina o Parque "Vivo" al cierre del año 2020, estaba compuesto por un total de 14.564.842 vehículos (incluyendo automóviles, comerciales livianos y pesados, no incluyendo en el reporte Acoplados y Otros Remolques)⁸. A fin de

⁸ Los acoplados y otros remolques no son incluidos debido a que al no poseer sistema de autopropulsión no contaminan



Auditoría General de la Nación

2021 es de 14.840.010 vehículos, lo cual representa un incremento del 1,88% (AFAC, 2022).

3.2. Caracterización del Objeto de Auditoría

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MAyDS), es el encargado de verificar los valores de emisiones gaseosas y sonoras de todos los automotores 0 Km de producción nacional e importados, comercializados en la Argentina⁹.

Las acciones de fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos provenientes del transporte automotor de vehículos 0 Km livianos y pesados se encuentran en la órbita de la Coordinación de Emisiones Vehiculares (CEV). Esta Coordinación pertenece a la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Estas acciones se basan en el control de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas¹⁰ provenientes de nuevos modelos de vehículos automotores y apoyo a la industria automotriz para cumplir con la Ley 24.449 y el Decreto 779/95.

En este sentido, la respuesta al problema público, implica un proceso de transformación¹¹ –ver **Figura 2**- que obtiene como productos al Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos (llevadas adelante por la UTOEV) y el Control de Emisiones Gaseosas en Automotores Cero Kilómetro (llevadas adelante por la LCEGV).

Los indicadores que han sido desarrollados son aquellos vinculados a productos. En este sentido se presentan indicadores simples como el “*control en empresas de emisiones gaseosas y sonoras de vehículos*” (certificación de emisiones gaseosas y sonoras de vehículos) y, por otro lado, “*control de emisiones gaseosas de automotores 0 km*” (control de producción).

Los indicadores de producto, se visibilizan a través de las metas físicas presupuestarias, mostrando el grado de ejecución y eventualmente justificando los desvíos. Los informes de

⁹ En lo que respecta al parque automotor en uso en el país, el poder de policía corresponde a la jurisdicción viabilizada a través de la verificación técnica vehicular

¹⁰ Las radiaciones parásitas son todas las emisiones del receptor
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-2728>

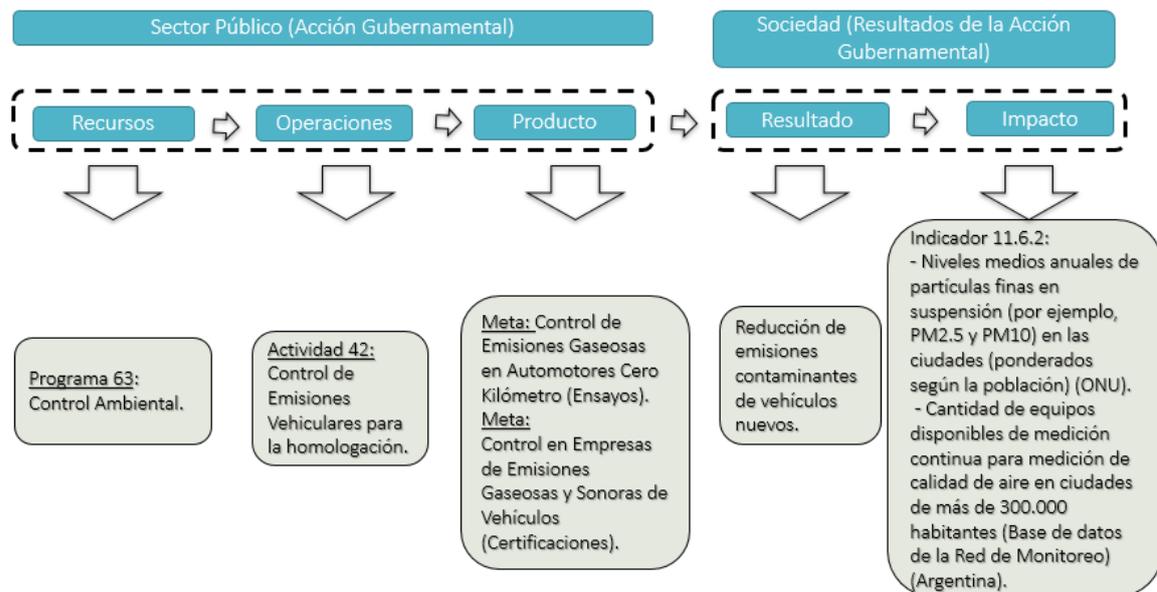
¹¹ Toda respuesta a un problema público puede ser entendida como un proceso de producción, es decir un proceso de transformación que identifica recursos (insumos) y, a través de diferentes medios, los “transforma” en productos. Generando, a partir de ellos, resultados e impactos



Auditoría General de la Nación

gestión que presenta la CEV, exponen la cantidad de certificaciones, extensiones, COP, I+D y verificaciones que se realizan en el ámbito de la CEV.

Figura 2. Cadena de valor público



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Hernández, D. (2015)¹²

¹² El modelo de la Cadena de Valor Público para el análisis de políticas. Revista ASAP, (54)



Auditoría General de la Nación

Es de resaltar que, el último eslabón de la cadena de valor, muestra el impacto de la política pública. Como medida del impacto que esta intervención podría generar, se identifica el indicador asociado a la meta 11.6 de los ODS. Debe aclararse que el indicador adoptado por la Argentina (11.6.2.) refiere sólo a la cantidad de equipos disponibles para medir la calidad del aire, y es una adaptación de lo que se propuso a nivel internacional: “Niveles medios anuales de partículas finas en suspensión (por ejemplo, PM2.5 y PM10) en las ciudades (ponderados según la población)”.

La CEV (dependiente de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición) está compuesta por: el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV) y la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV), las cuales generan productos bien diferenciados -ver **Tabla 1**:

- UTOEV – Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares, que cumple funciones de fiscalización - Certificaciones, en este sentido, se encarga de emitir la Licencia de Configuración Ambiental (a través de un trámite a distancia -TAD), para Motores Pesados (requiriendo ensayo gases), Vehículos Pesados (requiriendo ensayo ruidos) y Vehículos Livianos (requiriendo ambos ensayos). Así, puede identificarse:
 - Obtención de LCA: es el trámite en el que se entrega la licencia de configuración ambiental para los nuevos modelos a comercializar en la Argentina, ya sean fabricados localmente o importados.
 - Extensión: trámite en el que no es exigible una nueva LCA y se puede extender la homologación original, siempre y cuando los cambios incorporados estén dentro de un rango y/o tolerancia determinada:
Ej.: a) masa de referencia, b) relaciones de transmisión, c) volumen tanque combustible, d) tamaño de ruedas y neumáticos, e) cambio de número de parte en componentes, f) etc.
 - Actualización: presentación de tipo administrativa que actualiza la información del expediente original, y que por su naturaleza no implican ni una nueva LCA, ni una extensión.
Ej.: a) cambio de domicilio, b) cambio de proveedor c) etc.



Auditoría General de la Nación

- LCEGV – Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares, el cual se encarga de la realización de ensayos, a saber¹³:
 - Homologaciones (del Nuevo Modelo): procedimientos aplicados a la aprobación por parte de la autoridad competente (en este caso, el MAyDS en los aspectos ambientales, que se autorizan con las LCA) de una nueva configuración de modelo a comercializar en el país conforme a lo establecido por la normativa vigente.
Mantener la implementación de este procedimiento requiere actualización normativa, así como trazabilidad internacional de las mediciones (para evitar litigios y problemas legales frente a una industria multinacional como la automotriz).
 - Control de Producción (COP): Consiste en los procedimientos aplicados al control de un porcentaje de lo comercializado semestralmente en el país (de origen nacional o importado) para determinar que las líneas de ensamblado producen un modelo que responde al prototipo homologado, que determina la conformidad de la producción del fabricante (ver **ANEXO IV**).
 - Investigación y Desarrollo: Consiste en los procedimientos para ensayos y actividades vinculadas al desarrollo de tecnologías y combustibles más limpios y eficientes para cumplir con los límites de emisión de la normativa EURO¹⁴.
 - Verificaciones: Consiste en todas las actividades que se deben desarrollar para comprobar la adecuada implementación de procedimientos y ensayos de emisiones realizados para cualquiera de las figuras de control mencionadas (homologación, COP e I+D) en conformidad con las correspondientes normas de aplicación.

Alcanzar resultados confiables y trazables, requiere del cumplimiento de estándares internacionales radicados en la normativa ISO 17.025. Esta normativa exige una serie de

¹³ El LCEGV solo realiza ensayos a vehículos livianos

¹⁴ Una norma europea de emisiones vehiculares (EURO) es un conjunto de requisitos que regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión de los vehículos nuevos vendidos en los Estados Miembros de la Unión Europea. Estas normas se definen en una serie de directivas de la Unión Europea con implantación progresiva que son cada vez más restrictivas



Auditoría General de la Nación

requisitos que el laboratorio debe cumplir, entre los cuales se encuentra la definición de las funciones y las acciones del laboratorio dentro del organigrama del MAyDS.

Tabla 1 – Productos generados por la Coordinación de Emisiones Vehiculares

Año	Certificación de emisiones gaseosas y sonoras de vehículos (UTOEV)			Control de producción 0 Km (LCEGV)			
	Certificaciones	Extensión	Total	COP**	I+D	Verificaciones*	Total
2018	385	93	478	118	100	50	268
2019	501	105	606	123	106	35	264
2020	322	22	344	6	24	50	80
2021	346	47	393	-	101	50	151

Fuente: Respuesta del primer pedido de información Nota N° 145/22-GPyPE

*Corresponden a ensayos internos que se realizan para verificación del mantenimiento anual de los equipos de medición. No se facturan

**Ref.: En 2021 no se realizó control de producción

Para llevar adelante ensayos de COP y I+D, el LCEGV maneja legajos físicos que documentan los procesos de éstos, sistematizándolos a partir de un memo – informe que se aloja en el servidor del Instituto Nacional del Agua (INA).

Por otra parte, para desarrollar sus tareas de fiscalización (UTOEV) y ensayos (LCEGV), la CEV cuenta con una dotación de recursos humanos -ver **Tabla 2:**

Tabla 2 – Recursos humanos de la Coordinación de Emisiones Vehiculares

Agentes	UTOEV	LCEGV
Profesionales universitarios	2	6
Profesionales técnicos	-	2
No profesionales	1	6
Total contratados	3	10
Total planta permanente	-	4

Fuente: Respuesta del primer pedido de información Nota N° 145/22-GPyPE

Con un total de 17 personas, distribuidas entre la UTOEV (3 agentes) y el LCEGV (14 agentes).



3.3. Vinculación estratégica de la política auditada con agendas globales

Los compromisos asumidos en el marco de agendas globales contienen especificaciones vinculadas a una política de la calidad del aire. Estos lineamientos están explicitados fundamentalmente en los ODS (Naciones Unidas, 2015) y en el Plan de Acción de la Nueva Agenda Urbana 2016-2036 (Naciones Unidas, 2018) y justifican que las políticas y medidas adoptadas en relación a la LCA estén insertas en un proyecto mayor orientado a la coordinación de una política integral de la calidad del aire. Su cumplimiento requiere la creación, institucionalización y refuerzo suficiente de mecanismos de coordinación / articulación que permitan gestionar la implementación conjunta y sinérgica de una política integral del aire.

La agenda de calidad del aire, asume la vinculación entre las diferentes metas, con impactos recíprocos, lo que conlleva a institucionalizar y formalizar tareas de coordinación vinculadas a la meta internacional 11.6. que refiere estrictamente a la calidad del aire. Aunque el indicador fue adaptado por la Argentina, el trabajo de la CEV-UTOEV y el LCEGV sobre etiquetado de emisiones de CO₂ y eficiencia energética vehicular, por temas vinculados a calidad de aire y energía, guardan relación estricta con los ODS 3, 7, 11, 13 y 17.

La calidad de aire en las ciudades es un indicador relevante para la salud, por lo que resulta fundamental desarrollar herramientas y mecanismos formales de coordinación entre distintos Ministerios y hacia el interior del M^AyDS (por ejemplo, la Dirección de Calidad Ambiental y Recomposición), atendiendo a las tareas que realiza el LCEGV y su vinculación con programas y proyectos especiales en materia de calidad ambiental.

Si bien existen algunas iniciativas, la gestión de acciones orientadas a la tarea del auditado aún no está formalmente planificadas ni articulada respecto de: la medición de la calidad del aire, reducción de la contaminación de emisiones contaminantes, los impactos en la salud, el logro de mejoras vinculadas al cambio climático, las políticas de movilidad sustentable y aquellas vinculadas a la transición energética. Ello provoca dispersión de esfuerzos y socava el trabajo enfocado en una mejora efectiva de la calidad del aire y en consolidar datos apropiados debido a que los esfuerzos realizados no pueden ser cuantificados en relación con una política integral de la calidad del aire.



Auditoría General de la Nación

Considerando los compromisos asumidos en la Nueva Agenda Urbana y su Plan de Acción, los componentes clave 1.4.3 y 1.4.6 refieren explícitamente a la alineación con agendas globales y acuerdos internacionales para el desarrollo sostenible y requiere agendas que establezcan metas específicas sectoriales para responder de manera integrada a los desafíos del transporte, movilidad y sustentabilidad ambiental, salud y seguridad urbana, entre otros. En vistas de que esos componentes clave se asocian a todas las metas del ODS 11, se refuerzan las necesidades de contar con planificaciones circunscriptas a un enfoque holístico, estratégico y de mutuo impacto, con herramientas y mecanismos apropiados para gestionar las coordinaciones necesarias para cumplir con lo establecido en los compromisos que se asumieron.

A nivel interinstitucional, el auditado se relaciona con el INA, con quien mantienen un acuerdo formal vinculado al uso de las instalaciones. Dado que el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares está instalado en el predio del Instituto Nacional del Agua (INA), cuenta con un Acta Acuerdo celebrado entre la ex Secretaría de Desarrollo Sustentable y Política Ambiental y el Instituto Nacional del Agua del año 2001 y vigente a la fecha.

3.4. Marco legal

La Constitución Nacional en su artículo 41, junto a la Ley 25.675, General del Ambiente sientan las bases de la protección del derecho a un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano y el desarrollo de políticas orientadas al logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable -ver **ANEXO I**.

En relación a la calidad del aire, los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) adoptados por la Organización de Naciones Unidas (ONU), en su meta 11.6, establece que es necesario reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades prestando especial atención a la calidad del aire.

Por otra parte, nuestro país suscribió y adhirió a varios acuerdos internacionales orientados a reducir y estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmosfera a través de la Convención Marco sobre el Cambio Climático, el Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París.



Auditoría General de la Nación

A pesar de que se han elaborado algunos proyectos para lograr la implementación de una normativa nacional de presupuestos mínimos ambientales sobre calidad del aire, el Congreso Nacional no ha avanzado en la aprobación de una normativa específica en la materia. En la Argentina fue aprobada la Ley 20.284 (1973), que regula algunos aspectos de esta problemática, pero nunca fue reglamentada.

Dicha ley define a la contaminación atmosférica como *“la presencia en la atmósfera de cualquier agente físico, químico o biológico, o de combinaciones de los mismos en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, seguridad o bienestar de la población, o perjudiciales para la vida animal y vegetal o impidan el uso y goce de las propiedades y lugares de recreación”* (ANEXO III, Artículo 1°).

La Ley 24.449, de Tránsito y Seguridad Vial (Art. 28), establece que los vehículos que se fabriquen en el país o se importen deben cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas y las de emisiones contaminantes. En el artículo 33, inc. a) se establece que *“los automotores deben ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia”*.

El Anexo P del Decreto PEN 779/95 establece que se obtiene la homologación de vehículos nuevos por medio de la emisión de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), de vehículos que cumplan los requerimientos previstos en la Ley 24.449 y su reglamentación.

La Homologación del Vehículo, como ya se ha mencionado, es el *“procedimiento mediante el cual las Autoridades Competentes verifican que aquel producto atiende todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en la Ley 24.449 y su reglamentación”*.

La Licencia para Configuración de Modelo es el *“certificado emitido por la Secretaría de Industria y Servicios dependiente del Ministerio de Producción, a todo vehículo, acoplado y semiacoplado de producción seriada y Cero Kilómetro (0 Km), fabricado en el país o importado, que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva”*.

La Licencia para Configuración Ambiental es el Certificado emitido por la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, a



Auditoría General de la Nación

todo vehículo automotor de producción seriada y cero kilómetro (0 Km), fabricado en el país o importado, en relación a las emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y/o radiaciones parásitas¹⁵.

A los fines de la comercialización de un vehículo 0 Km, el fabricante nacional o importador deberá presentar, entre otras cosas, la LCA emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MAyDS) referida a la homologación de los requisitos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, establecidas en la Ley 24.449 y su reglamentación.

Certificación de emisiones gaseosas contaminantes vehiculares

Uno de los requisitos para la obtención de la LCA es contar con el certificado de emisiones gaseosas contaminantes vehiculares emitidos por el Laboratorio de Control de Emisiones Vehiculares del MAyDS u otros laboratorios internacionales, conforme los criterios establecidos por la Resolución 1464/2014 de la ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Certificación de los valores de emisión de CO₂ y consumo de combustible

Otro requisito para la obtención de la LCA de los autos livianos, es el certificado de emisiones de CO₂ y consumo de combustible, cuyos informes serán sistematizados e informatizados en una base de datos de acceso al público para poder identificar el tipo de tecnología de control de emisiones y eficiencia energética incorporada a los vehículos automotores livianos 0 Km¹⁶ en el mercado argentino.

El etiquetado de CO₂ y eficiencia energética vehicular informativo, pasará a ser comparativo, a partir de los 180 días de publicada en el Boletín Oficial (BO 06/12/18). La Resolución 383/2021 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, contempla 6 notas identificadas por letras (A+, A, B, C, D y E) desde la A+ como la más eficiente y con

¹⁵ Definición en ANEXO P del Decreto 779/1995 sustituido por art. 35 del Decreto 32/2018)

¹⁶ Menos de 3500 kg peso máximo



Auditoría General de la Nación

Serán aceptados a los efectos del otorgamiento de los certificados de aprobación de emisiones sonoras los ensayos realizados en laboratorios propios (INTI o CINTRA de la Universidad Nacional de Córdoba) o bajo la supervisión de algunos otros centros internacionales.¹⁸

Certificación de radiaciones parásitas

En la actualidad en la Argentina no es obligatorio para la obtención de la Licencia de Configuración Ambiental presentar certificados de radiaciones parásitas para vehículos livianos y motores y vehículos pesados.

Licencia de Configuración Ambiental (LCA)

Como ya se ha dicho, la LCA es necesaria para la homologación y comercialización de vehículos 0 Km y para que los fabricantes o importadores puedan obtenerla se crea, a través de los trámites a distancia (TAD), tres registros identificados como -ver **ANEXO II**:

- Licencia para Configuración Ambiental Vehículos Livianos;
- Licencia para Configuración Ambiental Motores Pesados;
- Licencia para Configuración Ambiental Vehículos Pesados.

La gestión de los mencionados Registros estará a cargo de la Coordinación de la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Gaseosas Vehiculares (UTOEV) bajo la órbita de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición dependiente de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Cada Registro contendrá tres trámites denominados: obtención, extensión y actualización.¹⁹

Se encuentra aprobado un instructivo para la tramitación de la LCA a través de los trámites a distancia (TAD)²⁰ donde constan los requisitos para obtenerla como así también la secuencia del trámite.

¹⁸ Art. 4 de la Resolución 1270/2002 - Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable

¹⁹ Art. 2 de la Resolución 382/2021 del MAyDS

²⁰ Art. 3 de la Resolución 382/2021 del MAyDS – Anexo I



Auditoría General de la Nación

En el período auditado la implementación de la LCA para los vehículos categoría L (motovehículos) está regulada por la Resolución 42/2018 de la ex SGAYDS, la cual se funda en que la cantidad de motovehículos se ha duplicado en los últimos siete años llegando el parque actual registrado a 7 millones (33 % aproximadamente del parque vehicular) equivalente a una moto cada dos automóviles, siendo importante su incidencia en la contaminación del aire y salud de la población de los centros densamente urbanizados. Al mismo tiempo, las emisiones de motocicletas en mercados no controlados pueden superar varias veces las emisiones de vehículos livianos EURO V²¹.

La aplicación de dicha resolución queda suspendida hasta tanto se proceda a la implementación del procedimiento para la solicitud de la LCA mediante la plataforma TAD²². Posteriormente se suspendió su aplicación hasta 04/12/2021 y se conformó una Comisión Técnica Evaluadora con el objetivo de expedirse mediante dictamen sobre la viabilidad de implementación de dicha resolución la cual estaba integrada por representantes del actual MAYS²³, la Secretaría de Industria, la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM), la Cámara Argentina de la Motocicleta (CAM) y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Conformidad de la Producción (COP)

Se define a la COP²⁴ como el cumplimiento de los vehículos producidos en serie con los límites máximos de emisión establecidos por la normativa vigente. Las empresas fabricantes e importadoras de automotores clasificados en las Categorías M1 y N1 (y automotores livianos) deberán presentar semestralmente un informe de COP con los resultados de los ensayos efectuados bajo declaración jurada y/o con respaldo en los protocolos emitidos por los laboratorios de certificación²⁵. Deberá incluir una declaración del volumen de producción o importación destinados al mercado local y será presentado ante la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV). Los ensayos

²¹ Contenido en los considerandos de la Resolución 42/2018 de la ex SGAYDS

²² Art. 1 de la Resolución 35/2019 - Ex Secretaria de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable

²³ Resolución 460/2019 - Ex Secretaria de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable

²⁴ En el Anexo M del Decreto 779/1995 –reglamentario de la Ley 24.449 de Tránsito

²⁵ Art. 1 - Resolución 78/2019 – Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable



Auditoría General de la Nación

podrán ser efectuados en laboratorios propios de las terminales automotrices, ubicados en el país o en el extranjero, y/o de terceros, sean estos públicos o privados y presentados ante la UTOEV a los fines de su evaluación²⁶.

Para el caso de los vehículos de producción nacional, destinados al mercado local, solo será exigida la COP si las instalaciones del LCEGV se encuentre en condiciones operativas y cuente con la tecnología adecuada para realizar los ensayos de las configuraciones a reportar.

Cuando los ensayos de COP no cumplan con los criterios de aceptación especificados por las normas vigentes, la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición proporcionará un reporte del resultado obtenido, otorgando a la empresa respectiva un plazo de 60 días corridos para presentar un plan de acción que permita resolver la situación, requiriendo a la misma que proceda al rellamado de las unidades que hubieran sido comercializadas y no cumplieran con los criterios estipulados para el otorgamiento de la COP. Una vez cumplido dicho plazo y de no haberse satisfecho el cumplimiento, la Subsecretaría podrá disponer la suspensión temporal de la correspondiente Licencia de Configuración Ambiental (LCA), hasta tanto el administrado demuestre en forma fehaciente que han cesado las causales que la originaron.

Para asegurar el cumplimiento de la COP, la UTOEV podrá adicionalmente evaluar, bajo procedimientos de fiscalización, hasta el uno por mil de la cantidad de vehículos 0 Km declarados en el informe sobre volumen semestral de producción o importación de vehículos. Este artículo resulta aplicable a modelos nacionales e importados que sean comercializados en el mercado nacional. Los procedimientos de fiscalización deberán ser realizados teniendo en cuenta las condiciones de ensayo que fueron aplicables para la COP y estarán a cargo de los fabricantes e importadores.

3.5. Marco Institucional

A lo largo del período auditado (2018-2021) la estructura institucional del área ambiental del gobierno nacional ha sufrido numerosos cambios. Desde el 1° de enero de 2018 se encontraba aprobada la estructura organizativa de segundo nivel operativo de la Secretaría

²⁶ Resolución 78/2019 – Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable



Auditoría General de la Nación

de Control y Monitoreo Ambiental (MAyDS) y sus respectivas coordinaciones, entre ellas la Coordinación de Emisiones Vehiculares²⁷.

En marzo de 2018 se aprueba el organigrama de aplicación de la Administración Nacional Centralizada de primer nivel operativo, entre ellos la del ex Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, estableciéndose nuevos objetivos de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental y la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición²⁸.

En el mes de septiembre de 2018 se modifica la estructura ministerial creándose el cargo de Secretario de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable -sustituyendo al ex MAyDS- con dependencia de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación²⁹.

En diciembre de 2019 se crea el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MAyDS) y se establecen las competencias para dicho organismo³⁰. Ese mismo mes, se aprueba el organigrama de aplicación de la Administración Nacional Centralizada hasta nivel de Subsecretaría y los objetivos de las Unidades Organizativas establecidas en el organigrama, instituyéndose la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental y la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición, teniendo ambas unidades del MAyDS, competencias en los aspectos relativos a la emisión de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas con referencia a las competencias otorgadas a la autoridad ambiental nacional por la Ley 24.449 y su Decreto Reglamentario 779/95 y normas complementarias³¹.

En mayo de 2020 se aprueba la estructura organizativa de primer y segundo nivel operativo del MAyDS, se establece la dependencia funcional de la Coordinación de Emisiones Vehiculares de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición dependiente de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental³² -ver **Figura 4**.

Dentro de la estructura de la Coordinación de Emisiones Vehiculares funciona el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV) y la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV).

²⁷ Resolución E 331/2016 - ex Ministerio De Ambiente y Desarrollo Sustentable

²⁸ Decreto 174/2018

²⁹ Decreto 802/2018

³⁰ Decreto DNU 7/2019

³¹ Decreto 50/2019

³² Decisión Administrativa 262/2020 - Anexo IV



Auditoría General de la Nación

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible es la autoridad competente para todos los aspectos relativos a emisión de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas provenientes de automotores teniendo tres tipos de funciones³³:

a) Certificación

- Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro.
- Delegar en otros organismos, atribuciones previstas a los fines de que éstos emitan los certificados de cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos automotores nuevos.

b) Normativas

- Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.
- Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.
- Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en la ley de tránsito.
- Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de la ley de tránsito.

c) Contralor

- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en la ley de tránsito, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

Acciones a cargo de la Coordinación de Emisiones Vehiculares³⁴

³³ Art. 33 del Decreto 779/1995 reglamentario de la Ley 24.449. - Art. 1 del Anexo 1

³⁴ Decisión Administrativa 928/2021 – Anexo IV



Auditoría General de la Nación

1. Implementar una estructura de control del cumplimiento de los estándares de emisión de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas con referencia a las competencias otorgadas a la Autoridad Ambiental Nacional por la Ley 24.449 y su Decreto Reglamentario 779/95 y normas complementarias.
2. Fomentar la implementación de programas relativos a la reducción de emisiones contaminantes de vehículos nuevos, comercializados o que transiten dentro del territorio nacional.
3. Intervenir en lo relativo a la certificación de emisiones de gases de efecto invernadero y eficiencia energética para determinar las contribuciones de la tecnología automotriz y de los combustibles en la reducción del aporte al cambio climático global y consecuentes ahorros energéticos nacionales.
4. Efectuar ensayos de homologación de nuevas configuraciones de modelos de vehículos, ensayos de control de calidad de la producción (vehículos 0 Km); de investigación y desarrollo, de etiquetado de eficiencia energética y certificación de consumos para el desarrollo de tecnologías más limpias y energéticamente eficientes para el mercado local y la exportación.
5. Brindar asistencia técnica para el desarrollo de combustibles convencionales y alternativos, así como aditivos y nuevas formulaciones, para reducir las emisiones vehiculares y mejorar la eficiencia energética.
6. Brindar asistencia técnica para la investigación y desarrollo de nuevas piezas y sistemas de control de emisiones.
7. Mantener una base de datos sobre emisiones (de contaminantes y gases de efecto invernadero) y consumo de combustible de los diferentes modelos de vehículos automotores comercializados en el mercado argentino.

Figura 4. Organigrama Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible



Auditoría General de la Nación



Fuente: Decisión Administrativa 928/2021. Elaboración propia

El organigrama llega hasta el nivel de la CEV, existiendo un vacío de normas que incorporen a la UTOEV y el LCEGV dentro del organigrama del MAyDS y que definan las funciones de dichas unidades.

3.6. Asignación presupuestaria

La fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos provenientes del transporte automotor, se expone dentro de la jurisdicción 81 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, programa 63 Control Ambiental, actividad 42 Control de Emisiones Vehiculares para la Homologación, para los ejercicios 2018 y 2021. Para 2019 y 2020, las acciones se desarrollan en la jurisdicción 20 Presidencia de la Nación, manteniendo mismo programa y actividad –ver **Tablas 3 y 4**.

Tabla 3. Crédito y Ejecución presupuestaria (en pesos). Fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos provenientes del transporte automotor período 2018-2021

Año	Crédito Inicial	Crédito Vigente	Devengado
2018	22.500.000	22.500.000	0



Auditoría General de la Nación

2019	4.534.224	2.734.224	0
2020	2.734.224	16.352.312	11.718.590
2021	482.174.494	119.673.246	22.464.703

Fuente: Respuesta del primer pedido de información Nota N° 145/22-GPyPE

Tabla 4 – Crédito inicial de la fiscalización y control de las emisiones contaminantes y ruidos provenientes del transporte automotor. Presupuesto y Cuenta de Inversión (en pesos)

Año	Crédito inicial asignado (Ley de presupuesto)	Crédito Inicial (CI)	Diferencia
2018	22.500.000	22.500.000	0
2019	4.534.224	4.534.224	0
2020	23.892.480	2.734.224	21.158.256
2021	482.174.494	482.174.494	0

Fuente: Leyes de presupuesto 27.431 (2018), 27.467 (2019), 27.591 (2021), Decreto 4/2020 y planillas anexas respuesta del primer pedido de información Nota N° 145/22-GPyPE, respuesta legajo permanente de acuerdo a la Cuenta de Inversión

La CEV cuenta con ingresos generados por sus funciones de fiscalización (UTOEV) y ensayos (LCEGV) –ver **Tabla 5**.

Tabla 5 – Ingresos de la Coordinación de Emisiones Vehiculares (en pesos)

Año	UTOEV	LCEGV	Total
2018	12.586.000	6.124.654	18.710.654
2019	17.824.380	9.845.401	27.669.781
2020	15.049.400	3.147.236	18.196.636
2021	14.643.460	9.106.251	23.749.711

Fuente: Elaboración propia sobre la base de respuesta del primer pedido de información Nota N° 145/22-GPyPE y mediante Correo electrónico con fecha 02/11/2022

3.7. La eficacia de la Coordinación de Emisiones Vehiculares

La eficacia se define como el grado en el que se han alcanzado los objetivos establecidos en términos de productos, desarrollados tanto por la UTOEV y el LCEGV³⁵. Es allí, donde

³⁵ Definición de eficacia de acuerdo a Resolución 186/2016 AGN, I. B. 3



Auditoría General de la Nación

se evalúa la capacidad de la gestión para alcanzar dichos objetivos previstos, traducidos en metas de producción.

En este sentido, en la **Tabla 6**, se puede establecer una relación entre la meta ejecutada y la meta final (% M.Ej./M.Final).

Tabla 6 – Productos generados por la Coordinación de Emisiones Vehiculares

Año	Tipo de Producción: Servicios o Bienes	Unid. Med.	Meta Prog.	Meta Final*	Meta Ejec.**	% M.Ej./M.Final
2018	Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos	Certificado Expedido	650	780	478	61,3%
	Control de Emisiones Gaseosas en Automotores Cero Kilómetro	Vehículo Controlado	500	250	216	86,4%
2019	Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos	Certificado Expedido	650	650	606	93,2%
	Control de Emisiones Gaseosas en Automotores Cero Kilómetro	Vehículo Controlado	500	500	264	52,8%
2020	Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos	Certificado Expedido	650	500	345	69,0%
	Control de Emisiones Gaseosas en Automotores Cero Kilómetro	Vehículo Controlado	500,00	300,00	52,00	17,3%
2021	Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos	Certificado Expedido	550	380	346	91,1%
	Control de Emisiones Gaseosas en Automotores Cero Kilómetro	Vehículo Controlado	320	170	101	59,4%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Cuenta de Inversión 2018 – 2021

*M. Final: Meta final: Resultante de las modificaciones presupuestarias a la DA de distribución inicial de cada ejercicio

**% M. Ej.: Meta ejecutada

Las bajas ejecuciones en 2020 corresponden a los efectos de la pandemia del COVID – 19.

3.8. Relevamiento de expedientes de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA)

Del relevamiento realizado a 67 expedientes –ver **Tabla 7-**, se extrae que el 70% de vehículos livianos híbridos (sobre un total de 10 expedientes), contiene informes emitidos



Auditoría General de la Nación

por laboratorios, del cual surge el cumplimiento de los límites/parámetros de emisiones gaseosas y sonoras, emisión de CO₂ y consumo de combustible, establecidos por la normativa.

De la categoría motores pesados – ruidos - (15 expedientes), el 66.6% (10 expedientes) posee la documentación traducida, del resto, 26,6% (4 expedientes) no aplica ya que no contiene información en idioma extranjero y el 6,6% (1 expediente) está parcialmente traducida.

De la categoría vehículos pesados EURO VI (8 expedientes), el 91% posee la documentación traducida. Solo un expediente contiene información en idioma inglés e italiano.

Tabla 7 - Resultado del relevamiento de Expedientes LCA

Categorías	Formulario de Datos	El Formulario "O"*	Informe emitido por los laboratorios	Comprobante de pago	Documentación traducida
LIVIANOS AMERICANA	100%	100%	100%	100%	100%
LIVIANOS EUROPEA	100%	100%	100%	100%	100%
LIVIANOS HÍBRIDOS EUROPEA	100%	100%	70%	100%	100%
PESADO EURO V	100%	100%	100%	100%	100%
PESADO EURO VI	100%	100%	100%	100%	91%
PESADOS RUIDOS	100%	100%	100%	100%	66,6%

Fuente: Elaboración propia sobre la base de lista de expedientes informados en respuesta del segundo pedido de información Nota N° 242/22-GPyPE

*ver ANEXO II

4. HALLAZGOS

Institucionalización

4.1. Fragilidad institucional de los órganos técnicos de control de emisiones gaseosas vehiculares. La UTOEV como el LCEGV carecen de reconocimiento institucional dentro del organigrama del MAYDS, no cuentan con designaciones formales de sus directivos y



Auditoría General de la Nación

sus funciones no están definidas en ninguna norma legal. Al no estar determinadas las funciones y las acciones que deben llevar adelante, resulta muy difícil establecer metas claras y efectuar controles internos y externos sobre los procesos y resultados de la gestión de los mismos.

Planes y Objetivos

4.2. No cuentan con un Plan Estratégico Institucional donde se establezcan prioridades, estrategias, objetivos, resultados e indicadores a mediano y largo plazo, vinculados al control de emisiones vehiculares. La ausencia de una línea de acción incide en una adecuada planificación que cuente con metas e indicadores apropiados para la estrategia planteada, plazos y mecanismos de revisión, y monitoreo del avance de los objetivos.

4.3. No se ha planificado con un enfoque integral de la política pública. Atento a los lineamientos de las agendas globales, es necesario que las actividades llevadas adelante por la CEV se encuentren alineadas con un enfoque integral del tratamiento de la calidad del aire. La intervención llevada adelante sucede sin una planificación que incorpore dicho enfoque y que cuente, además, con metas y objetivos claros. Los esfuerzos realizados no pueden ser cuantificados en relación con una política integral de la calidad del aire.

4.4. No cuentan con Planes de acción ni planes operativos anuales. Esto trae como efecto, la ausencia de un curso de acción formalizado que le permita establecer prioridades. No se plasman las estrategias de acción orientadas al futuro, incluyendo objetivos y presupuestos.

Capacidad Organizacional y Recursos

4.5. No se cuenta con estructura de funcionamiento y división de responsabilidades por áreas formalizadas ni se reconocen sus roles, para llevar adelante las diversas funciones que dependen de la CEV, como la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV) y el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV). Entendiendo que la UTOEV emite licencias de Configuración Ambiental (LCA), a partir



Auditoría General de la Nación

de ensayos que realiza el LCEGV (entre otros internacionales), es por eso que resulta incompatible que la estructura esté unificada, dependiendo de un solo responsable.

4.6. Existe una inconsistencia para el ejercicio 2020 de \$ 21.158.256 entre la asignación inicial expuesta en la D.A. 1/2020, y la respuesta del auditado (la cual es coincidente con la Cuenta de Inversión). Los valores consignados son: \$ 23.892.480 (DA 1/2020) y \$ 2.734.224 (Cuenta de Inversión).

4.7. No se evidencia presupuesto ejecutado para los ejercicios 2018 – 2019. Si bien, no se registra ejecución, la UTOEV realizó acciones en cuanto a Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos, en tanto que el LCEGV realizó acciones sobre Control de Emisiones Gaseosas en Automotores 0 Km. La UTOEV recaudó \$ 12.586.000 (2018) y \$ 17.824.380 (2019) y el LCEGV \$ 6.124.654 (2018) y \$ 9.845.401 (2019).

Coordinación y coherencia

4.8. No existe coordinación entre la “Dirección de Calidad Ambiental y Reconstrucción” y el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV). No se crearon, institucionalizaron ni reforzaron suficientes mecanismos de coordinación y articulación que permitan implementar una política del aire. Las causas mencionadas ocasionan perjuicios para la integración entre políticas públicas, y para la actuación conjunta y sinérgica entre áreas, organismos y niveles de gobierno.

4.9. La CEV no participa de las metas ODS vinculadas a esta temática del control de emisiones vehiculares. El indicador de la meta nacional no es lo suficientemente ambicioso, en comparación con el mismo de la meta acordada internacionalmente. Tampoco se logró determinar qué aspectos de la información que maneja el auditado son incorporados a las metas ODS asociadas a la materia. De los Informes País vinculados a la meta 11.6 surge que el sujeto de auditoría (CEV, LCEGV) no participa formalmente de la meta 11.6. Tanto la falta de institucionalización de las áreas (CEV-UTOEV y el LCEGV), como el modo en que fue adaptado el indicador 11.6.2. (que implica ausencia de una intervención orientada



Auditoría General de la Nación

explícitamente con la calidad del aire) constituyen una limitación para la consecución de los ODS.

Monitoreo y Evaluación

4.10. No se han desarrollado indicadores de resultado e impacto. De la Guía de planificación y seguimiento de gestión de políticas públicas, se extrae la relevancia de la utilización de indicadores de resultado e impacto para medir los efectos de mediano y largo plazo de la política implementada. En este sentido, el indicador 11.6.2. adaptado por la Argentina no contempla la medición de la contaminación, sino la cantidad de equipos disponibles para medición de calidad de aire en ciudades de más de 300.000 habitantes.

Gestión

4.11. No se realiza -durante el período auditado- LCA para motovehículos, ni ensayos de control de emisiones gaseosas y sonoras. Los efectos de no poder controlar dichas emisiones, se trasladan a la contaminación del aire y salud de la población de los principales centros urbanos.

4.12. No se realizaron homologaciones en el período auditado. Solo se mantuvieron los servicios de medición para control de la producción (COP) e investigación y desarrollo (I+D), sin actualización normativa (a normas de referencia; Directivas Europeas 70/220/CEE y posteriores y normas US CFR Título 40 Parte 86) y la trazabilidad internacional de las mediciones.

4.13. El LCEGV no se encuentra certificado en normativa internacional de calidad en laboratorios ISO 17.025. Si bien el laboratorio tiene un Director a cargo, la falta de estructura organizacional imposibilita certificar en esta normativa, provocando que no se puedan realizar ensayos que aseguren la trazabilidad internacional en la Argentina.



Auditoría General de la Nación

4.14. No se ejecutaron calibraciones/recertificaciones de equipos, dado que éstos (a cargo del LCEGV), no realizaron una exportación temporaria a los Estados Unidos para ser calibrados.

4.15. Los ensayos de COP y I+D no se tramitan bajo expediente electrónico. El LCEGV maneja legajos físicos que documentan las tareas y actividades cuyos procesos están estandarizados, pero no se encuentran como procesos normalizados.

4.16. El LCEGV no cuenta con una base de datos, en servidores del MAyDS. Para asignación del N° de Memo-Informe en los ensayos de COP e I+D, se ingresa al SERVIDOR del Instituto Nacional del Agua (INA). Esto imposibilita la interacción de forma ágil y segura en todas las gestiones administrativas que requiera la CEV dentro del MAyDS.

4.17. No se realizan ensayos de certificación de radiaciones parásitas para vehículos pesados, livianos y motovehículos. No se cuenta con normativa que regule los ensayos y certificados de radiaciones parásitas. Imposibilitando establecer controles y seguimientos estadísticos de dichos efectos a lo largo del tiempo.

5. ANÁLISIS DEL ENVÍO A LA VISTA

El presente informe en su etapa de proyecto fue puesto en conocimiento del organismo auditado mediante Nota N° 217/2023 GPyPE el 26/09/23.

El descargo fue realizado por el MAyDS el 27/10/2023 adjuntando Notas de las áreas auditadas ME-2023-118525720-APN-SSFYR#MAD y ME-2023-119111928-APN-SSFYR#MAD, las que se encuentran en el Anexo V del presente Informe.

Éstos son analizados en el Anexo VI, no habiendo modificaciones de los hallazgos detectados.



6. RECOMENDACIONES

Institucionalización

6.1. Creación de dos áreas con sus respectivas funciones y responsables para que la CEV pueda ejecutar sus acciones, logrando una definición clara y formal de su estructura.

Planes y Objetivos

6.2. Articular con otras áreas de gobierno para lograr la institucionalización de un plan estratégico, estableciendo prioridades, estrategias, objetivos, resultados e indicadores a mediano y largo plazo referido al control de emisiones vehiculares y alineados con la política de calidad de aire.

6.3. Desarrollar e implementar una planificación de la intervención con un enfoque integral de la política pública, estableciendo metas, objetivos y su correspondiente seguimiento y evaluación, acompañando, además, los lineamientos de las agendas globales.

6.4. Arbitrar medios para desarrollar una planificación conducente a concretar acciones de corto plazo en el marco del control de emisiones vehiculares.

Capacidad Organizacional y Recursos

6.5. Arbitrar medios para impulsar una modificación/adecuación a la estructura existente.

A modo de ejemplo y sin taxatividad se sugieren algunas opciones:

a) Innovar en la formación de dos áreas cuyas funciones y responsables se encuentren divididas en direcciones simples o coordinaciones.

b) Otorgar a la CEV estatus de Organismo Descentralizado (OD), en la figura de “agencia nacional de protección ambiental”, incorporando otras dimensiones del ambiente y brindando la posibilidad de obtener mayor autonomía en la gestión de sus recursos.

c) En caso de desarrollar el perfil ambiental, la CEV sea trasladada al Instituto Nacional del Agua (INA), desarrollando en éste, un pabellón de la atmósfera.



Auditoría General de la Nación

d) En caso de desarrollar el perfil de asistencia a la industria, la CEV sea trasladada al Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) atento que este organismo fue creado específicamente para brindar asistencia técnica y ejercer el control sobre distintos sectores de la industria nacional, incluido el sector automotriz.

6.6. Gestionar medios para compatibilizar los valores expuestos en la distribución inicial y lo registrado por la Cuenta de Inversión. Posibilitando una planificación y ejecución más ordenada de las acciones presupuestarias destinadas al control de emisiones contaminantes vehiculares.

6.7. Coordinar las instancias de crédito y ejecución (en todas sus etapas) para lograr un uso eficaz y eficiente de los recursos públicos.

Coordinación y coherencia

6.8. Generar mecanismos formales de coordinación y articulación, con sus responsables y áreas insertas en el organigrama.

6.9. Propiciar participaciones formales para desarrollar mejores indicadores que acompañen a la meta 11.6 acordada a nivel internacional. Es importante sostener un trabajo con enfoque integrado de las metas ODS con impactos recíprocos.

Monitoreo y Evaluación

6.10. Arbitrar medios para desarrollar un esquema, método o conjunto de indicadores que permitan medir el desempeño de las acciones llevadas adelante por la CEV.

Gestión

6.11. Arbitrar medios para impulsar la implementación efectiva de la LCA para los vehículos categoría L (motovehículos). Los beneficios esperados radican en la incidencia en el control de la contaminación del aire sobre la salud de la población particularmente de los centros urbanos.



Auditoría General de la Nación

- 6.12.** Propiciar medios para mantener el LCEGV actualizado y trazable, cuyo fin será el correcto y pleno funcionamiento del mismo.
- 6.13. y 6.14.** Arbitrar medios para avanzar en la calibración/recertificación de todos los equipos y lograr una estructura de responsabilidades técnicas y administrativas, que permita viabilizar un proceso de acreditación en normas de calidad.
- 6.15.** Gestionar ante las áreas correspondientes del MAyDS la posibilidad de desarrollar un Trámite a Distancia (TAD) para Ensayos de COP y I+D.
- 6.16.** Gestionar ante las áreas correspondientes del MAyDS la posibilidad de migrar la base de datos y toda información correspondiente a ensayos realizados por el LCEGV, a los servidores del auditado.
- 6.17.** Arbitrar medios para dictar normativa que reglamente el control de radiaciones parásitas en vehículos pesados, livianos y motovehículos, articulando con las áreas pertinentes la obtención de recursos que permitan al laboratorio realizar ensayos de radiaciones parásitas.

7. CONCLUSIÓN

El ciclo útil de todo vehículo es en sí mismo contaminante, desde su producción hasta su destrucción o abandono como residuo. En virtud de ello, es menester la optimización de su uso y la disminución al mismo tiempo de su impacto en el ambiente.

En función del examen realizado, de la opinión del auditado y del análisis de esta última, se concluye que:

En materia normativa, la Argentina cuenta la Ley 24.449 de tránsito y seguridad vial (Art. 28) y el Anexo P del Decreto PEN 779/95, donde se establece que la homologación de vehículos nuevos se obtiene a través de la emisión de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), en aquellos vehículos que cumplan los requerimientos previstos en la Ley 24.449 y su reglamentación.

El laboratorio de control de emisiones vehiculares (LCEGV), el cual compone la CEV, es creado con recursos humanos idóneos para la realización de la fiscalización y control de las emisiones vehiculares de los vehículos 0 km en la Argentina. Esto constituye una fortaleza para el cumplimiento de la normativa actual con el fin último de poder obtener la



Auditoría General de la Nación

mayor certeza posible en los parámetros de emisiones gaseosas y sonoras de los vehículos 0km en Argentina. Con respecto al cumplimiento de los objetivos propuestos, el LCEGV no tiene una definición clara de roles y responsabilidades dentro del organigrama oficial del MAyDS.

Por otra parte, se advierten debilidades en la gestión de la CEV, tales como: adolece de una estructura de funcionamiento y división de responsabilidades por áreas, formalizada dentro de la estructura del MAyDS, para llevar adelante las diversas funciones que poseen la UTOEV y LCEGV, tampoco se reconocen sus diferentes roles. Ello evidencia una fragilidad institucional, generando, como consecuencia, incertidumbre e imprevisibilidad de los funcionarios que ocupan cargos de dirección técnica en las unidades antes señalados.

El LCEGV se propone como laboratorio de referencia con capacidad para proporcionar servicios de certificación para el mercado local, Uruguay y Paraguay. Sin embargo, durante el período auditado, el laboratorio no acredita certificación internacional de calidad en laboratorios ISO 17.025. Tampoco cuenta con una base de datos, alojada en servidores del MAyDS, ni los ensayos de COP y I+D se tramitan bajo expediente electrónico.

Por otra parte, la CEV no participa de las metas ODS vinculadas a esta temática del control de emisiones vehiculares. Además, aún no está formalmente articulada la gestión de acciones orientadas a la tarea del auditado con: la medición de la calidad del aire, reducción de la contaminación de emisiones contaminantes, los impactos en la salud, el logro de mejoras vinculadas al cambio climático, las políticas de movilidad sustentable y aquellas vinculadas a la transición energética.

Con el fin de que la fiscalización de emisiones vehiculares en la Argentina sea eficaz, se necesita: la transformación en dos Áreas con sus respectivas funciones y responsables, ya sean dos Direcciones Simples o dos Coordinaciones; avanzar en acciones de estandarización de procesos, caratulado expedientes en el sistema electrónico.

Sería conveniente gestionar, ante las áreas correspondientes del MAyDS, la posibilidad de migrar la base de datos y toda información correspondiente a ensayos realizados por el LCEGV, a los servidores del Ministerio.



Auditoría General de la Nación

Por último, propiciar participaciones formales para desarrollar mejores indicadores, que acompañen a la meta 11.6 acordada a nivel internacional de modo que permitan el avance de una planificación con un enfoque integral de política pública, logrando vinculaciones con la medición de la calidad del aire, reducción de emisiones contaminantes, los impactos en la salud, el logro de mejoras vinculadas al cambio climático, las políticas de movilidad sustentable y aquellas vinculadas a la transición energética.

8. LUGAR Y FECHA

Buenos Aires, noviembre de 2023

9. FIRMAS

Cdor. Federico G. Villa
Subgerente de Planificación
y Proyectos Especiales
Auditoría General de la Nación



ANEXO I – MARCO LEGAL

MARCO LEGAL	
Artículo 41 Constitución Nacional	Todos los habitantes tienen derecho a vivir en un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano y tienen el deber de preservarlo. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho.
Ley 20.284 BO 03/05/1973	<p>Se declaran sujetas a las disposiciones de la presente ley y de sus anexos I, II y III, todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica ubicadas en jurisdicción federal y en la de las provincias que adhieran a la misma.</p> <p>Esta ley define a la Contaminación atmosférica como “la presencia en la atmósfera de cualquier agente físico, químico o biológico, o de combinaciones de los mismos en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, seguridad o bienestar de la población, o perjudiciales para la vida animal y vegetal o impidan el uso y goce de las propiedades y lugares de recreación.</p> <p>Compete a la autoridad sanitaria nacional – en la actualidad a la autoridad ambiental nacional- fijar los niveles máximos de emisión de los distintos tipos de fuentes móviles, con excepción de las emisiones visibles, y asimismo fijar los procedimientos de medición correspondientes. Los fabricantes de los distintos tipos de fuentes móviles deberán realizar los ensayos que certifiquen que las unidades fabricadas cumplen las exigencias de la presente ley.</p> <p>Los vehículos propulsados por motores con ignición a chispa que ingresen al parque automotor en cualquier punto del país deberán dar cumplimiento a las normas sobre emisiones contaminantes fijadas en el Anexo I de la Ley 20.284 y en las disposiciones que se dicten en su consecuencia.</p> <p>Los fabricantes o importadores de automotores serán responsables del cumplimiento de las disposiciones de este anexo, debiendo obtener, de la autoridad nacional, la autorización previa para la venta de un determinado modelo, fabricado o importado, a partir de los plazos que indica el artículo 4°.</p> <p>Para obtener la autorización previa para la venta de un determinado modelo de vehículo el fabricante deberá certificar que se cumplen las especificaciones que fijen las correspondientes disposiciones vigentes:</p> <p>A los efectos del artículo anterior el fabricante deberá presentar a la autoridad nacional– actualmente a la autoridad ambiental nacional - el resultado de los ensayos efectuados en el modelo correspondiente.</p> <p>Para los vehículos importados la autoridad competente dispondrá en cada caso los ensayos que deban realizarse, pudiendo admitir la validez de ensayos del país de origen del vehículo siempre que, a su criterio, sean de exigencias no menores que las de este anexo y disposiciones concordantes, y se certifique que el vehículo está provisto de los equipos o dispositivos necesarios para el normal cumplimiento de las mismas (Art. 14 Anexo I).</p>
Ley 24.051 BO 17/01/1992	<p>La generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos quedarán sujetos a las disposiciones de la presente ley, cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o, aunque ubicados en territorio de una provincia estuvieren destinados al transporte fuera de ella, o cuando, a criterio de la autoridad de aplicación, dichos residuos pudieren afectar a las personas o el ambiente más allá de la frontera de la provincia en que se hubiesen generado, o cuando las medidas higiénicas o de seguridad que a su respecto fuere conveniente disponer, tuvieren una repercusión económica sensible tal, que tornare aconsejable uniformarlas en todo el territorio de la Nación, a fin de garantizar la efectiva competencia de las empresas que debieran soportar la carga de dichas medidas:</p> <p>Será considerado peligroso, a los efectos de esta ley, todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general.</p> <p>En particular serán considerados peligrosos los residuos indicados en el Anexo I o que posean alguna de las características enumeradas en el Anexo II de esta ley.</p>



Auditoría General de la Nación

	<p>Las disposiciones de la presente serán también de aplicación a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales.</p> <p>Quedan excluidos de los alcances de esta ley los residuos domiciliarios, los radiactivos y los derivados de las operaciones normales de los buques, los que se regirán por leyes especiales y convenios internacionales vigentes en la materia.</p>
<p>Ley 24.295 BO 11/01/1994</p>	<p>Aprueba la CONVENCION MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO.</p> <p>El objetivo de la Convención es lograr, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático.</p> <p>El estado deberá, entre otras cosas:</p> <ol style="list-style-type: none">Elaborar, actualizar periódicamente, publicar y facilitar a la Conferencia de las Partes, inventarios nacionales de las emisiones antropógenas por las fuentes y de la absorción por los sumideros de todos los gases de efecto invernadero.Formular, aplicar, publicar y actualizar regularmente programas nacionales que contengan medidas orientadas a mitigar el cambio climático y medidas para facilitar la adaptación adecuada al cambio climático.
<p>Ley 24.449 BO 10/02/1995</p>	<p>Los automotores deben ajustarse a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas. Tales límites y el procedimiento para detectar las emisiones son los que establece la reglamentación, según la legislación en la materia (Art. 33 inc. a).</p> <p>Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.</p> <p>Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente.</p>
<p>Ley 25.438 BO 19/07/2001</p>	<p>Aprueba el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.</p>
<p>Ley 25.675 BO 28/11/2002</p>	<p>Establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable.</p>
<p>Ley 27.270 BO 19/09/2016</p>	<p>Aprueba el Acuerdo de París el cual tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza.</p> <p>Su objetivo fundamental es reducir sustancialmente las emisiones de gases de efecto invernadero para limitar el aumento de la temperatura global del planeta. Para poder cumplir con ese objetivo el acuerdo internacional establece una agenda con metas y objetivos. Entre ellos.</p> <ol style="list-style-type: none">Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales.Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; ySituar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero. <p>Cada Parte deberá preparar, comunicar y mantener las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional que tenga previsto efectuar y deberá comunicarla cada cinco años (Art. 4.9 del Acuerdo).</p> <p>Las Partes deberían adoptar medidas para conservar y aumentar, según corresponda, los sumideros y depósitos de gases de efecto invernadero.</p>
<p>Ley 27.467 BO 04/12/2018</p>	<p>Aprueba el Presupuesto Nacional 2019.</p>



Auditoría General de la Nación

<p>Ley 27.591 BO 14/12/2020</p>	<p>Aprueba el Presupuesto Nacional 2021.</p>
<p>Decreto Reglamentario 831/1993 BO 03/05/1993</p>	<p>Reglamenta la Ley 24.051.</p>
<p>Decreto 656/94 BO 03/05/1994</p>	<p>Toda prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, se regirá por las disposiciones del presente decreto. Se consideran servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional todos aquellos que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos que conforman la Región Metropolitana de Buenos Aires, así como los interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país.</p>
<p>Decreto 779/95 BO 29/12/1995</p>	<p>Reglamenta la Ley 24.449. Ver Art. 1: ANEXO I: Reglamentación Art. 33; ANEXO M: Definiciones del Artículo 33; ANEXO N: Medición de emisiones en vehículos livianos equipados con motores ciclo Otto; ANEXO Ñ: Medición de emisiones de partículas visibles (humo) de motores Diesel y de vehículos equipados con ellos; ANEXO P: Establece el Procedimiento para otorgar La Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA); (Anexo sustituido por Art. 35 del Decreto 32/2018 B.O. 11/1/2018). El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible es el organismo competente para el otorgamiento de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA). Para otorgar la LCA, se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad, relativas a emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 33 del Título V del Anexo 1 del Decreto 779/1995 y normas complementarias y modificatorias.</p>
<p>DA 641/2021 BO 28/06/2021</p>	<p>Requisitos mínimos de Seguridad de la Información para Organismos.</p>
<p>Resolución 1270/2002 Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 05/12/2002</p>	<p>Acéptase, a los efectos del otorgamiento de los certificados de aprobación de emisiones sonoras y de las extensiones a variantes o versiones de modelos ya certificados, los ensayos realizados en laboratorios propios o bajo supervisión por CENTRO DE INVESTIGACION Y DESARROLLO EN FISICA (CEFIS) del INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL (INTI) de San Martín Provincia de Buenos Aires, Argentina, CENTRO DE INVESTIGACION Y TRANSFERENCIA EN ACUSTICA (CINTRA) de la UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL de CORDOBA ARGENTINA, JAPAN VEHICLE INSPECTION ASSOCIATION (JVIA) DE TOKYO JAPON y del INSTITUTO NACIONAL de METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO e QUALIDADE INDUSTRIAL (INMETRO) de Sao Pablo Brasil. A partir de la fecha de publicación de la presente en el Boletín Oficial, se exigirán para la certificación de emisiones sonoras en nuevos modelos de vehículos (M1 y N1), medidas de acuerdo con el método descrito en las Normas IRAM CETIA 9C, los límites establecidos en el ANEXO IV Tabla 1 (“LÍMITES DE EMISIÓN DE RUIDOS PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES”) de la presente Resolución. En el caso que la certificación se realice de acuerdo con Directivas Europeas o Reglamento de Naciones Unidas, se exigirán los límites de emisiones sonoras detallados en la Directiva Europea 96/20/CE ó Reglamento EU 540/2014 y en el Reglamento de Naciones Unidas R51/02 ECE ó R51/03 ECE. Para nuevos modelos de las categorías de vehículos M1 y N1, las normativas mencionadas podrán utilizarse en forma simultánea e indistinta hasta el 31 de diciembre de 2019. Para nuevos modelos de las restantes categorías de vehículos, dicha simultaneidad permanecerá hasta el 31 de diciembre de 2020. A partir del 1° de enero de 2020 para nuevos modelos de vehículos de las categorías M1 y N1 y a partir del 1° de enero de 2021 para nuevos modelos del resto de las categorías de vehículos, regirán los límites establecidos en el Reglamento ECE 51/03 ó Reglamento EU 540/2014 y</p>



Auditoría General de la Nación

	<p>posteriores. A partir del 1° de enero de 2024 para todos los modelos de vehículos de las categorías M1 y N1 y a partir del 1° de enero de 2025 para todos los modelos de vehículos de las restantes categorías, regirán los límites establecidos en el Reglamento ECE R51/03 o Reglamento EU 540/2014 y posteriores. Asimismo, en caso que en el futuro IRAM-AITA cuente con una norma equivalente al Reglamento ECE R51/03 o Reglamento EU 540/2014, serán aceptados los límites establecidos por aquella en forma simultánea con las Directivas Europeas y/o Reglamento de Naciones Unidas.</p>
<p>Resolución 731/2005 Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 22/08/2005</p>	<p>A partir del 01-01-2007 se exigirá como base, para la certificación de emisiones gaseosas en nuevos modelos de vehículos livianos alimentados con combustibles líquidos, su ensayo y cumplimiento con los límites de acuerdo con Directiva Europea 1998/69/CE (Etapa A) o Reglamento de Naciones Unidas R83/05/ECE, los que se detallan en la tabla 1 del anexo I que acompaña a la presente. Para aquellos vehículos livianos alimentados con combustibles gaseosos o sistemas duales de combustibles líquidos y gaseosos, se aplicarán los ensayos y metodologías establecidos en la Directiva Europea 1998/77/CE.</p> <p>A partir del 01-01-2009 se exigirá como base, para la certificación de emisiones gaseosas en nuevos modelos de motores pesados tanto de ciclo Diesel como de ciclo Otto, los ensayos realizados en dinamómetro de banco, de acuerdo con la metodología para motores pesados (EURO IV) expresada en la Directiva 1999/96/CE, aplicándose los límites de contaminantes previstos en esa Directiva para la Etapa B1, los que se detallan en las tablas 1 y 2 del anexo II que acompaña a la presente. Alternativamente se podrán realizar las certificaciones ateniéndose a normativas y límites de emisión que sucedan a la mencionada.</p>
<p>Resolución 830/2013 Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 12/08/2013</p>	<p>Se acepta a la DIRECCION GENERAL DE ASESORAMIENTO Y SERVICIOS TECNOLOGICOS (DAT) del MINISTERIO DE LA PRODUCCION de la PROVINCIA DE SANTA FE, como entidad autorizada para llevar a cabo los ensayos de emisiones sonoras en vehículos automotores livianos y pesados, destinados a la homologación de nuevos modelos de vehículos automotores y la solicitud del Certificado de Aprobación de Emisiones Sonoras, previstas en los artículos 28 y 33 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, aprobada por el artículo 1° del Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 (Anexo I), en los términos y con las metodologías descriptas en las normas IRAM AITA 9C y 9CA.</p>
<p>Resolución 1464/2014 Ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 16/01/2015</p>	<p>Establecer el 1° de enero de 2015 como fecha de entrada en vigencia para la certificación de los límites de emisiones contaminantes gaseosas de nuevos modelos de vehículos livianos M1 de peso bruto total igual o menor a DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kilogramos, excluidos aquellos cuya motorización se halle integrada con vehículos livianos N1 con los cuales se deriven, y el 1° de enero de 2016 para nuevos modelos de los restantes vehículos livianos y los pesados (en todas sus categorías) alimentados a combustibles líquidos o gaseosos de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Europeos 715/2007 y 692/2008, de vehículos livianos etapa A y Directiva Europea 2005/55 para motores pesados Etapas B2 y C.</p> <p>Exceptúase en el caso de vehículos livianos el cumplimiento con ensayo de Tipo VI (Prueba de emisiones a baja temperatura). A partir del 1° de enero de 2018 ese requerimiento se extenderá para todo vehículo pesado y/o motor que equipe al mismo, que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino, como así también a todo vehículo liviano y/o motor que equipe al mismo que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino, con excepción de los vehículos livianos M1 de peso bruto total igual o menor a los DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kilogramos, que deberán cumplir con ese requerimiento a partir del 1° de enero de 2017, salvo aquellos cuya motorización se halle integrada con vehículos livianos N1 con los cuales se deriven, que lo deberán cumplir a partir del 1° de enero de 2018”.</p>
<p>Resolución 70/1 Asamblea General ONU 25/9/2015</p>	<p>Se aprueba el documento “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”. Entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) el 11 está relacionado al objeto de auditoría: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.</p> <p>Entre las metas de este objetivo hay que señalar la 11.6) “Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo”.</p>



<p>Resolución E 797/2017 Ex Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 16/11/2017</p>	<p>Hasta el 15 de enero de 2018, todos los fabricantes e importadores de vehículos automotores livianos pertenecientes a las categorías M1 y N1 (definidas en el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE y posteriores), deberán declarar ante la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares del MAyDS respecto de todos los modelos en comercialización dentro del territorio nacional que cuenten con Certificado de Aprobación de Emisiones Gaseosas vigente (Decreto 779/95 y resoluciones posteriores, reglamentario de la Ley 24.449), los valores de emisiones de CO₂ y consumo de combustible, conforme al procedimiento de ensayo basado en ciclo europeo admitido para homologación, control de la producción o informe interno de investigación y desarrollo, especificado por la norma IRAM-AITA 10274, reglamento ECE R.101, o Directiva Europea 715/2007 y posteriores, según corresponda a cada caso. Estos valores serán solamente a modo informativo y en carácter de declaración jurada, por tal motivo carentes de cualquier tipo de certificación por terceras partes.</p> <p>A partir del 15 de enero de 2018, toda nueva certificación de emisiones contaminantes gaseosas (de acuerdo a lo estipulado por el Decreto 779/95, reglamentario de la Ley 24.449 y resoluciones posteriores), que fuera presentada a la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares, dependiente del MAyDS de vehículos automotores livianos, pertenecientes a las categorías M1 y N1 (conforme Anexo II de la Directiva 70/156/CEE y posteriores), requerida para la tramitación de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) de nuevos modelos, deberá incorporar los valores certificados de emisión de CO₂ y consumo de combustible para el uso del/los tipo/s combustible/s homologados, de acuerdo al procedimiento especificado por la norma IRAM-AITA 10.274, reglamento ECE R.101 ó Directiva Europea 715/2007 y posteriores, según corresponda en cada caso.</p> <p>A partir del 15 de enero de 2018 y por el término de VEINTICUATRO (24) meses, todos los fabricantes e importadores de vehículos automotores livianos pertenecientes a las categorías M1 y N1 (según Anexo II de la Directiva 70/156/CEE y posteriores), deberán presentar a la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares dependiente del MAyDS para todos los modelos con Certificado de Aprobación de Emisiones Gaseosas vigente de vehículos en comercialización dentro del territorio nacional (de acuerdo a lo estipulado por el Decreto 779/95, reglamentario de la Ley 24.449 y resoluciones posteriores), el correspondiente informe de ensayo con los valores certificados de emisiones de CO₂ y consumo de combustible para el uso del/los tipo/s combustible/s homologado/s, en acuerdo al procedimiento especificado por la norma IRAM-AITA 10.274, Reglamento ECE R.101 ó Directiva Europeo 715/2007 y posteriores, según corresponda en cada caso y en acuerdo a lo establecido en el segundo párrafo del artículo precedente. El nuevo informe de ensayo al que se hace referencia, con valores certificados de emisión de CO₂ y economía de combustible, presentado como anexo al Certificado de Aprobación de Emisiones Gaseosas de modelos ya homologados, no implicará modificación alguna a la Licencia de Configuración de Modelos (LCM) ya otorgada por el MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, toda vez que se trata de una certificación complementaria de emisiones requerida a título informativo para la implementación de nuevas normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero y etiquetado vehicular (Art. 3).</p> <p>Durante el transcurso de 2018, todos los fabricantes e importadores de vehículos automotores livianos pertenecientes a las categorías M1 y N1, presentarán ante la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares dependiente del MAyDS los informes de ensayos a que alude el párrafo precedente, correspondiente al TREINTA POR CIENTO (30%) de los Certificados de Aprobación de Emisiones Gaseosas de los modelos en comercialización en el mercado interno durante dicho año (Art. 3).</p> <p>Los valores certificados de emisiones de CO₂ y consumo de combustible, requeridos en los Artículos 2° y 3° de la presente, serán sistematizados e informatizados en una base de datos de acceso al público, permitiendo que el MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINERÍA, a través de la SUBSECRETARÍA DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA y el MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, a través de la SUBSECRETARÍA DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, cuenten con las condiciones de base para propiciar la obligatoriedad de un etiquetado de emisiones contaminantes y eficiencia energética, según la norma IRAM-</p>
--	--



Auditoría General de la Nación

	AITA correspondiente, previéndose además la publicación de los mismos en propaganda de los productos (Art. 5).
<p>Resolución 385/2018 Ex Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 21/06/2018</p>	<p>Sustituye el texto del artículo 3° de la Resolución 1270/2002 por el siguiente: “Acéptese, a los efectos del otorgamiento de los certificados de aprobación de emisiones contaminantes gaseosas y de las extensiones a variantes o versiones de modelos ya certificados, los ensayos realizados en laboratorios propios o bajo supervisión de: a) COMPAÑÍA DE TECNOLOGÍA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL DEL ESTADO DE SAO PAULO (CETESB), b) JAPAN VEHICLE INSPECTION ASSOCIATION (JVIA) DE TOKYO, c) CENTRO DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN VEHICULAR (3CV) de la Comuna de Maipú, Santiago de Chile, d) AGENCIA DE PROTECCION AMBIENTAL de los ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (US-EPA).”</p>
<p>Resolución 42/2018 Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 25/11/2018</p>	<p>Se regula la implementación de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) para los vehículos categoría L (motovehículos).</p>
<p>Resolución 85/2018 Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 06/12/2018</p>	<p>A partir de los seis (6) meses de publicada en Boletín Oficial la presente Resolución, todos los fabricantes e importadores de vehículos automotores livianos pertenecientes a las categorías M1 y N1 definidas en el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE y posteriores, deberán exhibir en sus salones y puntos de venta, al menos el 15% de aquellos modelos que se encuentren certificados en emisiones de CO2 y consumo de combustible con Certificado de Emisiones Gaseosas y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA), conforme lo establecido por los artículos 2° y 3° de la Resolución MAyDS N° 797-E de fecha 14 de noviembre de 2017, con una etiqueta informativa de eficiencia energética vehicular removible y/o permanente y otra como inserto en la bibliografía de abordó, ambas conforme la norma IRAM-AITA 10274 2da parte. En caso de punto de venta virtual oficial de la marca, la exhibición deberá efectuarse junto a la ficha del producto.</p>
<p>Resolución 35/2019 Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 01/02/2019</p>	<p>Hasta tanto se proceda a la implementación del procedimiento para la solicitud de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) para vehículos categoría L (motovehículos) mediante la plataforma de Trámites a Distancia (TAD), queda suspendida la aplicación de lo establecido en la resolución 42 de fecha 24 de octubre de 2018 de esta Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable (Art. 1).</p>
<p>Resolución 78/2019 Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable BO 19/02/2019</p>	<p>Regula el procedimiento de Conformidad de la Producción (COP) de los vehículos producidos en serie con los límites máximos de emisión establecidos por la normativa vigente.</p>
<p>Resolución 460/2019 Ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable</p>	<p>Se suspende la aplicación de lo establecido en la Resolución 42/2018 por el plazo de 24 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente. Se conforma una Comisión Técnica Evaluadora que deberá expedirse mediante dictamen sobre la viabilidad de implementación la Resolución 42/2018 con el cronograma propuesto o realizar una propuesta alternativa dentro del plazo de 24 meses, la cual estará integrada por representantes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ex Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable, • Secretaría de Industria • Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM) • Cámara Argentina de la Motocicleta (CAM)



Auditoría General de la Nación

BO 04/12/2019	<ul style="list-style-type: none"> Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) <p>En caso que la Comisión no se expida dentro del plazo señalado o se expida de manera favorable respecto a los plazos estipulados en la RESOL-2018-42-APN-SGAYDS#SGP, los mismos comenzarán a correr una vez transcurridos los 24 meses establecidos en el ARTÍCULO 1° de la presente.</p>
<p>Resolución 382/2021 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible BO 17/11/2021</p>	<p>Se crea a través de los trámites a distancia TAD, los TRES (3) Registros identificados como Licencia para Configuración Ambiental Vehículos Livianos, Licencia para Configuración Ambiental Motores Pesados, y Licencia para Configuración Ambiental Vehículos Pesados, con motivo de la tramitación de la respectivas Licencias, según lo indicado en el Decreto 32/2018. Compete la gestión de los mencionados Registros a la Coordinación de la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Gaseosas Vehiculares (UTOEV) dependiente de la SUBSECRETARÍA DE FISCALIZACIÓN Y RECOMPOSICIÓN dependiente de la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, o la que en el futuro la reemplace. Cada Registro contendrá TRES (3) Trámites denominados: Obtención, Extensión y Actualización. Aprueba el Instructivo establecido para la tramitación de la Licencia para Configuración Ambiental (LCA) que como Anexo I forma parte integrante de la presente Resolución.</p>
<p>Resolución 383/2021 Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible BO 17/11/2021</p>	<p>Establece que el etiquetado de CO₂ y eficiencia energética vehicular informativo pasará a ser comparativo, conforme lo expresado por el artículo 5° de la Resolución RESOL-2018-85-APN-SGAYDS#SGP.</p> <p>Los fabricantes e importadores de vehículos automotores livianos pertenecientes a las categorías M1 y N1 definidas en el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE y posteriores, deberán exhibir en sus salones y puntos de venta todos los modelos de vehículos en comercialización con una etiqueta comparativa (del tipo removible o permanente) de eficiencia energética vehicular a la vista y otra como inserto en la bibliografía de abordó.</p>
MARCO INSTITUCIONAL	
<p>Decreto DNU 13/2015 BO 11/12/2015</p>	<p>Se modifica la Ley 22.520 de Ministerios y se crea el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.</p>
<p>Decreto DNU 7/2019 BO 11/12/2019</p>	<p>Se crea el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y se establecen las competencias de dicho organismo.</p>
<p>Decreto 232/2015 BO 23/12/2015</p>	<p>Se aprueba el organigrama de aplicación de la Administración Nacional centralizada hasta nivel de Subsecretaría del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (MAyDS) creándose la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental y la Subsecretaría de Control y Fiscalización Ambiental y Prevención de la Contaminación.</p>
<p>Decreto 8/2016 BO 05/01/2016</p>	<p>Se aprueba organigrama de aplicación de la Administración Nacional centralizada hasta nivel de Subsecretaría, los objetivos de las unidades organizativas y se aprueba el ámbito jurisdiccional en los que actuarán los Organismos Descentralizados.</p>
<p>Decreto 174/2018 BO 05/03/2018</p>	<p>Se aprueba el Organigrama de Aplicación de la Administración Nacional centralizada hasta nivel de Subsecretaría (Anexo I) y los objetivos de las Unidades Organizativas establecidas en el organigrama (Anexo II).</p>
<p>Decreto 802/2018 BO 05/09/2018</p>	<p>Se crea el cargo de Secretario de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable, con dependencia de la SECRETARÍA GENERAL de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN.</p>
<p>Decreto 50/2019 BO 20/12/2019</p>	<p>Se aprueba el Organigrama de Aplicación de la Administración Nacional centralizada hasta nivel de Subsecretaría (ANEXO I) y los objetivos de las Unidades Organizativas establecidas en el organigrama (ANEXO II).</p> <p>Se crea la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL y la SUBSECRETARÍA DE FISCALIZACIÓN Y RECOMPOSICIÓN.</p>
<p>Resolución E 331/2016 Ex Ministerio De Ambiente Y</p>	<p>Aprueba la estructura organizativa de segundo nivel operativo de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental y sus respectivas coordinaciones, entre ellas la COORDINACIÓN DE EMISIONES VEHICULARES, a la cual se asignaron las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Controlar el cumplimiento de los estándares de emisión, fijados por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449 y su Decreto Reglamentario 779/95, de todos los vehículos automotores nuevos y usados, comercializados o que transitan dentro del territorio nacional.



Auditoría General de la Nación

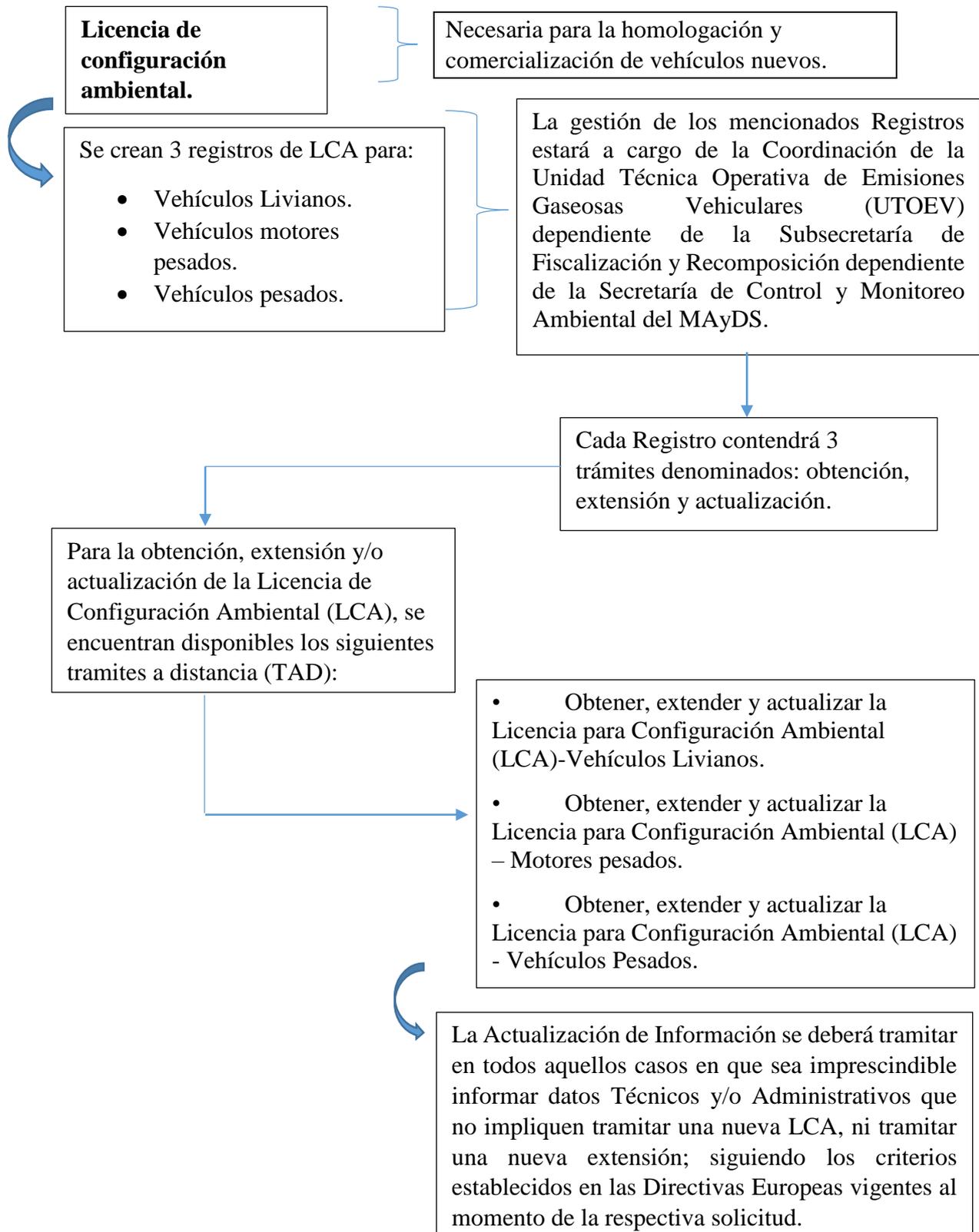
Desarrollo Sustentable BO 19/09/2016	2. Monitorear el cumplimiento de los programas de Conformidad de la Producción de acuerdo a lo dispuesto por la Resolución 61/99 de la ex Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable. 3. Implementar un programa integral de control de la contaminación del aire originada por fuentes móviles. 4. Proponer actualizaciones normativas en materia de emisiones vehiculares.
Decisión Administrativa 499/2016 BO 20/05/2016	Se aprueba la estructura organizativa de primer nivel operativo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable creándose la DIRECCIÓN DE MONITOREO DE LA CONTAMINACIÓN dependiente de la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL.
Decisión Administrativa 311/2018 BO 14/03/2018	Aprobó la estructura organizativa de primer y segundo nivel operativo del entonces Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, estableciéndose en el Anexo IV las acciones de Coordinación de Emisiones Vehiculares. Al mismo tiempo se crea la Dirección de Monitoreo y Prevención dependiente de la Secretaría de Control y Monitoreo del MAYDS.
Decisión Administrativa 262/2020 BO 02/03/2020	Se aprueba la estructura organizativa de primer y segundo nivel operativo del MAYDS creándose bajo la órbita de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental la Dirección de Monitoreo y Prevención y se definen además las responsabilidades primarias y las acciones a cargo de este último organismo. Y se establece la dependencia funcional de la Coordinación de Emisiones Vehiculares de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición. ³⁶
Decisión Administrativa 928/2021 BO 20/09/2021	En el Anexo IV se establecen las acciones a cargo de la Coordinación de Emisiones Vehiculares dependiente de la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición.

³⁶ Anexo IV



Auditoría General de la Nación

ANEXO II – FLUJOGRAMA DE LA LICENCIA DE CONFIGURACIÓN AMBIENTAL (LCA)





En la **carga de TAD**; se encontrarán los siguientes contenidos:

- a) Formulario de Datos, se solicita en forma online seleccionando alguno de estos tipos: Vehículos livianos, Vehículos pesados, Motores Pesados.
- b) Cuadro de datos, se incorpora el requerimiento de cargar en un archivo Excel toda la información que caracteriza al vehículo/motor Homologado, e incorpora los resultados de la emisión en todas sus variantes; como así también el consumo y CO₂, vinculado al Etiquetado de Eficiencia Energética, en caso de corresponder.

El archivo Excel template³⁷ deberá descargarse de los links correspondientes, para completar fuera de línea, y luego adjuntar:

- c) El Formulario "O" del Anexo III Resolución 269/2019 SGAYDS, deberá descargarse de los links del ítem a), para completar fuera de línea, y luego adjuntar.
- d) Informe emitido por los laboratorios reconocidos desde la implementación de la Resolución 1270/2002 SAYDS, en adelante; del cual surja el cumplimiento por parte del vehículo o motor cuya Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o extensión se solicita, con los límites/parámetros de emisiones gaseosas, sonoras o de radiaciones parásitas, Emisión de CO₂ y consumo de combustible, establecidos por la normativa.
- e) Comprobante que acredite el pago del derecho de tramitación correspondiente, según se trate del certificado de Sonoras, de Gaseosas, de Compatibilidad Electromagnética, y de Etiquetado de Eficiencia Energética, en el equivalente a NOVECIENTOS CUARENTA (940) Unidades Retributivas (UR) por cada uno de ellos.
- f) La documentación expedida fuera del territorio del país en idioma extranjero debe ser presentada traducida al idioma nacional por traductor público matriculado (Artículo 28° Decreto PEN 1759/72 —TO. 1991—).

³⁷ Se trata de la combinación de archivos que componen la parte visual de un website



Secuencia de Trámite

El interesado presentará ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante plataforma de Trámites a Distancia (TAD), con carácter de Declaración Jurada, la documentación indicada en el ítem anterior, manifestando que el modelo de vehículo/motor respecto del cual se realiza la solicitud de Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cumple íntegramente con los requisitos ambientales establecidos por la legislación vigente.

El Expediente Administrativo iniciado mediante plataforma de Trámites a Distancia (TAD) será remitido a la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV) a los fines de la evaluación técnica correspondiente, que permita la asignación del número de Licencia de Configuración Ambiental (LCA), los números de certificados y Etiqueta de Eficiencia Energética correspondiente.

Una vez otorgados los números mencionados en el párrafo que antecede, el Expediente Administrativo será remitido a la Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible a los fines del otorgamiento de la Licencia de Configuración Ambiental (LCA).

Una vez otorgada la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), el expediente será remitido nuevamente a la Unidad Técnico Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV) a fin de que proceda a comunicarle al Administrado, sobre la Licencia otorgada.

Una vez que se ha comunicado al Administrado sobre la Obtención de la respectiva LCA; se procederá a iniciar o actualizar el Registro Legajo Multipropósito, según corresponda, Licencia de Configuración Ambiental Vehículos Livianos, Licencia de Configuración Ambiental Motores Pesados, Licencia de Configuración Ambiental Vehículos Pesados. Una vez confeccionado el Registro, el mismo sistema notificará al Administrado; cual es el Nro. de Registro asociado a la LCA/Extensión/Actualización tramitada.



Si de la **evaluación técnica** de la información resulta haber detectado errores relacionados con formalismos administrativos en la presentación:

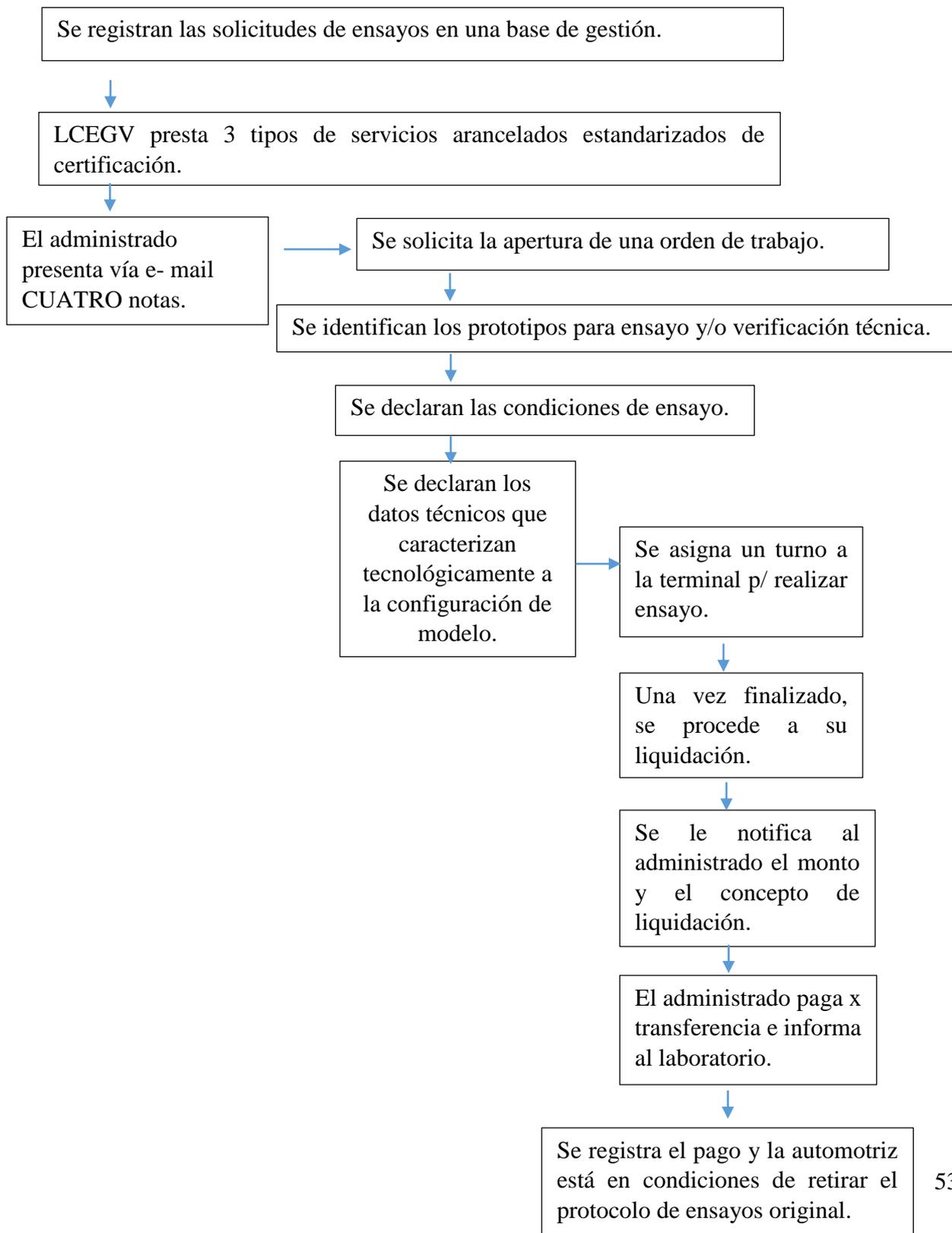
Los cuáles sean considerados como subsanales: se procederá a intimar al administrado a la subsanación y/o cumplimiento, considerándose las mismas faltas leves.

Para el caso de las faltas restantes, las cuales no se consideren subsanales y tengan relación directa con la emisión de gases contaminantes y/o ruido y/o radiaciones parásitas, como así también aquellas faltas que hubieran derivado en el otorgamiento de una Licencia de Configuración Ambiental (LCA) la cual no se correspondiera en su totalidad con el vehículo/motor autorizado, las mismas se considerarán faltas graves, por lo cual se dará inicio a las actuaciones sumariales correspondientes de acuerdo al procedimiento establecido por la Resolución 1135/15 de la entonces Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, en razón de lo establecido por el Decreto 779/95 modificado por el Decreto 32/2018, pudiendo proceder a la suspensión de la Licencia de Configuración Ambiental oportunamente otorgada y/o prohibición de tramitar una nueva LCA correspondiente al modelo involucrado por el plazo de 6 meses.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a través de las áreas competentes, se encuentra facultado para decidir si lo declarado en la documentación presentada que pudiera influir sobre el vehículo/motor, motiva el análisis del mismo en laboratorios propios y/o autorizados y/o reconocidos según normativa. En aquellos casos en los cuales a partir del análisis realizado se compruebe el incumplimiento por parte del administrado, todos los costos derivados de la verificación correrán por cuenta de este último, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que pudieran corresponder.



ANEXO III - LABORATORIO DE CONTROL DE EMISIONES GASEOSAS VEHICULARES (LCEGV). MAPA DE PROCESOS

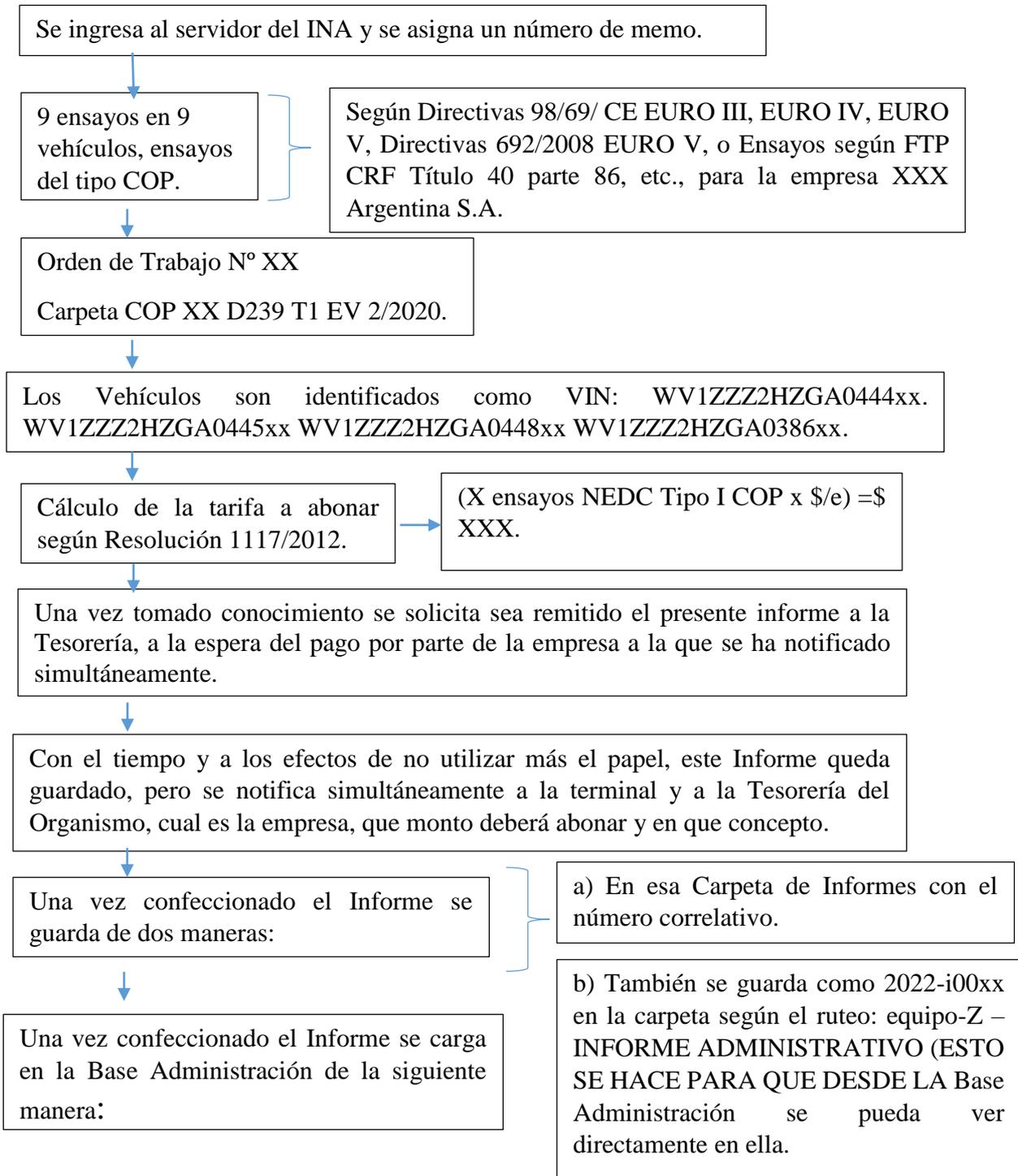




Procedimiento de Administración que se sigue a través de una base de datos.

CONFECCIÓN DE INFORME

Si una misma Empresa tiene ensayos de COP de I+D o de Homologación, se hará un informe por cada tipo de Ensayo, ya que se notifica a diferentes centros de Costo dentro de la Empresa.





Auditoría General de la Nación



Se ingresa en Z gestión, luego busca en ADMINISTRACIÓN _ LCEGV. Sin completar nada en la ventana que se abre BUSCAR INFORME ADMINISTRATIVO.



Por orden correlativo y coincidente con el informe realizado, completar los campos:



Nº Informe, Fecha y Monto. En el casillero COMENTARIO coloco el Número de Orden de Trabajo y de Carpeta.

Luego posicionando el cursor sobre el Número de Informe y cliqueando dos veces sobre ese número, se abre otra carpeta. Allí se colocará en el casillero ORDEN el Número de Orden de trabajo y se completan los campos. Para el Campo VEH identificar cuantos vehículos se ensayaron en esa OT y para el campo ENS, la cantidad de ensayos. Así sucesivamente con todas las ordenes de Trabajo de ese Informe. Cuando se cierra no es necesario guardar, queda guardado. En el casillero TESORERIA FECHA indicar la fecha en que se Notifica a la Terminal.

1) NOTIFICACIÓN A LA TERMINAL/SOLICITANTE DEL ENSAYO

Buscar carpetas de notificaciones según Ruteo: equipo-Z –INFORME ADMINISTRATIVO Carpeta NOTIFICACIONES.

Ejemplo: Laboratorio Control Emisiones Gaseosas Vehiculares XXXXXXXXX Argentina S.A Ezeiza, 7 de Julio de 2022.

Pongo en su conocimiento que los informes correspondientes a los certificados para X ensayos de emisiones gaseosas en X vehículos, del tipo COP para ensayos Tipo I según Directivas 98/69/ CE EURO III, EURO IV, EURO V etc., ya fueron remitidos a la Tesorería del MAyDS.

Por último, se guarda como Notificaciones XX por e - mail Informe: xx Informe. xx del xx 2022. Una vez guardado se procede a notificar por e - mail, en el que se adjuntarán las notificaciones.

Ejemplo: En el cuerpo del mail: Estimados: Adjunto Notificación de Informes de COP/I+D/HOMOLOGACION, siempre con el correo de cada terminal con copia a Tesorería del Organismo.



2) GUARDADO DE INFORMACIÓN

Los protocolos originales en papel, se archivan por Marca en la carpeta de Protocolos, con una etiqueta que lo encabeza con el N° de Informe, la Identificación de la Empresa y el Importe. Previamente se hará una fotocopia de cada protocolo que irá adjunta al Informe del Laboratorio. Tener presente que del laboratorio nunca podrán ir resultados de Ensayo al Ministerio. Esta situación deberá ser SIEMPRE RESPETADA. JAMÁS ha de violarse la condición de CONFIDENCIALIDAD del laboratorio.

3) RETIRO DE PROTOCOLO

Cada vez que una automotriz/petrolera/etc., retira un Protocolo Original, se deberán confeccionar dos recibos, uno para la terminal y otro para el LCEGV (buscar formulario en z:\ ARCHIVO DE CARPETAS NO VINCULADAS a ACCESS o EXCEL \DOCUMENTOS LCEGV \Comprobante de retiro de formularios.) Al momento del retiro la Terminal deja copia del comprobante que emite Tesorería y se archiva en la carpeta Retiro de Protocolos por Marca.

En la actualidad; las terminales envían previamente los comprobantes de pago tipo VEP o transferencia bancaria; y es en ese momento en que se registra el número en la base, para que pueda luego ser retirado.

4) ACTUALIZACIÓN DE LA BASE

Cuando la Terminal realiza un pago, automáticamente Tesorería y la Terminal envían un e - mail para poder tildar en la Base Administración el correspondiente pago y mantenerla actualizada. En PAGADO_MAYDS va la Fecha y en COMENTARIO va el N° de Recibo.

5) ACTUALIZACIÓN GRÁFICO ENSAYOS DESDE 1999

En el Ruteo SERVER 11-SERVER5-LCEGV -ENSAYOS, se encuentra un Excel que se debe actualizar cada vez que se cargan nuevos ensayos, figura como Distribución 1999-2022.



Auditoría General de la Nación

ANEXO IV - VISITA AL LABORATORIO DE CONTROL DE EMISIONES GASEOSAS VEHICULARES

A partir de la visita al LCEGV el 28 de marzo de 2023, se realizaron tomas de fotografías como evidencia documental y física. Éstas permiten visualizar los procesos que se desarrollan en el laboratorio. En este sentido, se presenció un ensayo de control de producción (COP).

Figura IV.1. Celda de Ensayos: se representan en tiempo real una secuencia de manejo



Fuente: Fotos de la celda de ensayos tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023. Dinamómetro de chasis de 48 pulgadas, sobre el cual se posiciona el vehículo para la realización del ensayo. El conductor sigue una secuencia gráfica que reproduce lo que ocurre circulando en la vía pública, es decir un ciclo urbano (ciudad) y un extraurbano (autopista).



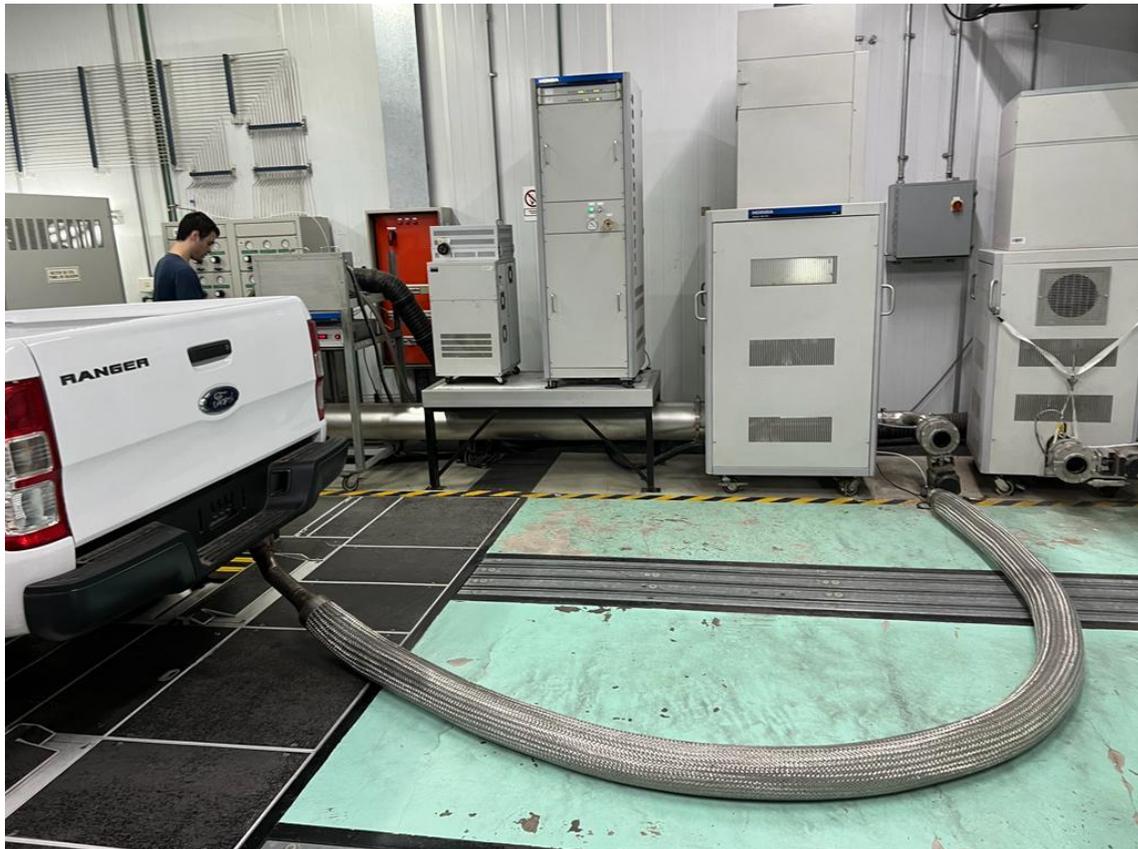
Auditoría General de la Nación

Se puede ver a la izquierda de la imagen un ventilador de flujo variable que reproduce el ingreso de aire en el vehículo, como ocurre en la realidad en la circulación habitual, deteniéndose cuando el vehículo lo hace, representando lo que ocurriría en un semáforo.

Lateralmente al vehículo se observa un monitor en el que se representa en tiempo real la secuencia que debe seguir el conductor, comenzando en velocidad inicial = 0 Km/h y desplegando en el ciclo extraurbano una velocidad final de 120 Km/h.

En este caso particular se observa un ensayo de Control de Producción de una automotriz local según la Resolución 78/2019 SGAYDS.

Figura IV.2. Manguera de recolección. Muestreadores



Fuente: Fotos de la celda de ensayos tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023. Aquí se ve que mientras el conductor sigue la secuencia de manejo mencionada en la foto anterior, los gases de escape son colectados a través de esta manguera hacia el muestreador. En esta instancia todavía no ha sido conectado al armario que se muestra al final de la manguera.



Auditoría General de la Nación

Dicha manguera tiene componentes especiales capaces de mantener la condición cualitativa del gas de escape hasta llegar al muestreador de manera de no alterar sus características.

Figura IV.3. Sala de gases que se utilizan para la calibración y chequeo de los analizadores



Fuente: Fotos de la sala de gases tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023

Dichos gases son de trazabilidad a patrones internacionales NIST. La precisión debe ser tal que un ensayo en el Laboratorio Argentino debe arrojar los mismos resultados que en cualquier Laboratorio Internacional de Homologación, teniendo en cuenta por supuesto un margen de dispersión de resultados propio, atinente a cada Laboratorio.



Figura IV.4. Banco de analizadores



Fuente: Fotos del banco de analizadores tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023



Auditoría General de la Nación

Aquí llega la emisión generada por el vehículo en su ciclo de manejo. Previo a él, la muestra es colectada en Bolsas de Tedlar, cuyo contenido es trasladado a estos analizadores para determinar la masa de contaminantes generados y su determinación posterior en gramos/kilómetro. (Óxidos de Nitrógeno, Hidrocarburos, Monóxido de Carbono).

Luego por balance de Carbonos, se determina el consumo de Combustible del vehículo y la generación de Dióxido de Carbono. Este último dato es de vital importancia para la tipificación de la categoría de eficiencia energética según la Resolución 383/2021 MAyDS.

Una vez obtenidos los resultados de los contaminantes mencionados en gr/Km; se comparan con los límites de emisión que establecen las normativas respectivas de referencia. (EURO V).

Figura IV.5. Cámara de pesaje de material particulado que emite un vehículo



Fuente: Fotos de la cámara de pesaje de material particulado tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023



Auditoría General de la Nación

Se cuenta con una balanza de precisión preparada para el pesado del material particulado que emite un vehículo. Se pesan los filtros antes del ensayo y luego al finalizar el ciclo. Por diferencia se mide lo que genera el vehículo. Esta balanza marca Mettler Toledo es capaz de pesar 0,0001 miligramo.

Figura IV.6. Cámara Shed



Fuente: Fotos de la cámara de medición de emisiones Evaporativas tomadas por el equipo de auditoría en la visita del 28 de marzo de 2023

Cámara de medición de emisiones Evaporativas de temperatura y volumen variable. Tiene como objetivo reproducir lo que ocurre cuando un vehículo se encuentra detenido, luego de circular en la vía pública. En estas condiciones, la unidad es capaz de generar una emisión por evaporación. Esta emisión es tan importante como la que sale del caño de escape.



Auditoría General de la Nación

ANEXO V – RESPUESTA DEL MAyDS



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Memorándum

Número: ME-2023-118525720-APN-SSFYR#MAD

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 5 de Octubre de 2023

Referencia: INFORME SOBRE OBSERVACIONES DE LA AGN A LA COORDINACIÓN EMISIONES VEHICULARES

Producido por la Repartición: SSFYR#MAD

A: Jorge Etcharran (SSFYR#MAD),

Con Copia A: Maria Alejandra Olivarez (UAI#MAD), Julio Eduardo Vassallo (SCYMA#MAD), Ramon Nicolas De La Puente (SSFYR#MAD),

De mi mayor consideración:

A partir del Memo recibido desde esa Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición ME: 2023-115218075-APN-SSFYR#MAD, en el que se pone en conocimiento de esta Coordinación de Emisiones Vehiculares, sobre el Proyecto de Informe de la Auditoría General de la Nación, mediante NO-2023-114064783-APN-DGAYF#MAD, a la que se ha incorporado NOTA 217/2023 GPYE remitida al Sr. Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y teniendo en cuenta que el plazo para realizar aclaraciones o comentarios sobre la auditoría realizada a la Coordinación a mi cargo vence el 6/10/2023; cumpro en enviar las aclaraciones formuladas, que obran en el archivo embebido.

Saludo a Ud. muy atentamente



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Memorándum

Número: ME-2023-119111928-APN-SSFYR#MAD

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 6 de Octubre de 2023

Referencia: INFORME SOBRE OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN (AGN) A LA COORDINACIÓN EMISIONES VEHICULARES

Producido por la Repartición: SSFYR#MAD

En respuesta a: ME-2023-118525720-APN-SSFYR#MAD

A: Sergio Federovisky (SCYMA#MAD),

Con Copia A: Candela Nassi (SCYMA#MAD), Omar Oficialdeguy (SCYMA#MAD),

De mi mayor consideración:

Se eleva para su conocimiento y consideración el informe elaborado por la Coordinación de Emisiones Vehiculares (CEV) sobre las Observaciones de la Auditoría llevada a cabo por la AGN en dicha dependencia.

Se deja constancia que esta Subsecretaría presta conformidad al informe de la CEV.

De prestar conformidad, se sugiere su remisión a la Auditoría General de la Nación.

Saludo a Ud. muy atentamente



Auditoría General de la Nación

**INFORME SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA GENERAL
DE LA NACIÓN REALIZADAS A LA COORDINACIÓN DE EMISIONES
VEHICULARES NOTA 217/2023 GPYPE PROYECTO SICA N°50402433
S/ACTUACIÓN N°130/2022 AGN**

**PUNTO 3.7. LA EFICACIA DE LA COORDINACIÓN DE EMISIONES
VEHICULARES**

La AGN la define como la capacidad de la Gestión para alcanzar los objetivos en términos de productos traducidos en metas de producción

La AGN establece dos ITEMS:

- 1) Certificado expedido (UTOEV)
- 2) Vehículo controlado (LCEGV)

RTA:

Esta Coordinación, no coincide con los criterios seguidos por la AGN en el cálculo de la eficacia del área, en atención a que las estimaciones de metas tanto para la UTOEV como para el LCEGV, como su nombre lo indica, son simplemente estimaciones y se realizan en base a las presentaciones promedio de los certificados de nuevos modelos (UTOEV) de los últimos años, y a las previsiones de ensayos que informan las cámaras automotrices para realizar al año siguiente.

Por lo tanto, dichas estimaciones podrán ser menores, iguales o mayores a las realmente ejecutadas, como ocurre en las metas informadas trimestralmente. Esta forma de evaluación, no tiene que ver con la eficacia real del área, ya que para el período auditado se cumplieron con los ensayos solicitados (LCEGV) en un 100% excepto breves interrupciones temporales por obras y los certificados otorgados como componentes de la Licencia para Configuración Ambiental (UTOEV) en un 100%.

PUNTO 4. HALLAZGOS

-4.1 INSTITUCIONALIZACIÓN

RTA: Se comparte comentario realizado.

-4.2-4.3-4.4 PLANES Y OBJETIVOS

RTA: Se aceptan las sugerencias

-4.5 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL Y RECURSOS

RTA: Se comparte comentario realizado.

-4.6-4.7

RTA: Se aceptan comentarios.

IF-2023-118518844-APN-SSFYR#MAD

Página 1 de 3



-4.8-4.9 COORDINACIÓN Y COHERENCIA

RTA: Se aceptan comentarios.

-4.10 MONITOREO Y EVALUACIÓN

RTA: Se acepta comentario.

-4.11 GESTIÓN

RTA: Se implementó Resolución N° 14/2023 MAYDS a partir de enero 2023, fuera del período auditado.

-4.12

RTA: Se comparte comentario. Por reparaciones, calibraciones de equipos, y adquisición de insumos hubo que suspender este tipo de ensayos. En la actualidad se encuentra subsanado.

-4.13

RTA: Se comparte comentario, reiterando lo informado en reporte final punto 6.9.2. para el período auditado. **Certificación Nacional e Internacional de Calidad:**

Recientemente el LCEGV ejecutó además, la compra de gases y combustibles patrones internacionalmente certificados y desarrolló un nuevo mantenimiento preventivo y correctivo que contemplo la recertificación de uno de los equipos de calibración. Todas estas acciones de mantenimiento y calibración, así como la incorporación de insumos certificados es lo que permite al LCEGV mantener su trazabilidad internacional.

-4.14

RTA: Se comparte comentario. En la actualidad se encuentra subsanado.

-4.15

RTA: Se comparte comentario. Estamos definiendo un nuevo procedimiento para subsanarlo.

-4.16

IF-2023-118518844-APN-SSFYR#MAD

Página 2 de 3



Auditoría General de la Nación

RTA: Se comparte comentario, ya que el Laboratorio no cuenta con servidor del Ministerio, y utiliza el del Instituto Nacional del Agua, pero publica la base de datos en:

<https://datos.gob.ar/dataset/ambiente-certificaciones-emisiones-gases-efecto-invernadero-consumo-vehiculos>

-4.17

RTA: El Laboratorio no cuenta con equipamiento para realizar ensayos de radiaciones parásitas. A partir de la resolución 14/2023 MAYDS, se hace exigible en vehículos categoría L, desde enero 2023.

-6 RECOMENDACIONES

Se comparten las recomendaciones de la AGN, dejando constancia que algunas sugerencias presentadas en el informe, no competen a las atribuciones y/o responsabilidades de la Coordinación.

IF-2023-118518844-APN-SSFYR#MAD

Página 3 de 3



Auditoría General de la Nación



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2023-118518844-APN-SSFYR#MAD

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 5 de Octubre de 2023

Referencia: INFORME SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN
REALIZADAS A LA COORDINACIÓN DE EMISIONES VEHICULARES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 3 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2023.10.05 11:39:19 -03:00

Omar Oficialdeguy
Coordinador
Subsecretaría de Fiscalización y Recomposición
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2023.10.05 11:39:19 -03:00



Auditoría General de la Nación

ANEXO VI – ANALISIS DEL DESCARGO DEL AUDITADO

PROYECTO SICA N°50402433 ACTUACIÓN N°130/2022 AGN

Aclaraciones previas y Hallazgos.	Descargo -respuesta del MAyDS	Análisis del descargo.
<p>punto 3.7. La eficacia de la coordinación de emisiones vehiculares</p> <p>La eficacia se define como el grado en el que se han alcanzado los objetivos establecidos en términos de productos, desarrollados tanto por la UTOEV y el LCEGV. Es allí, donde se evalúa la capacidad de la gestión para alcanzar dichos objetivos previstos, traducidos en metas de producción.</p> <p>En este sentido, en la Tabla 6 (del informe), se puede establecer una relación entre la meta ejecutada y la meta final (% M.Ej./M.Final).</p>	<p>La AGN la define como la capacidad de la gestión para alcanzar los objetivos en términos de productos traducidos en metas de producción.</p> <p>La AGN establece dos ítems:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Certificado expedido (UTOEV)2) Vehículo controlado (LCEGV) <p>Esta coordinación, no coincide con los criterios seguidos por la AGN en el cálculo de la eficacia del área, en atención a que las estimaciones de metas tanto para la UTOEV como para el LCEGV, como su nombre lo indica, son simplemente estimaciones y se realizan en base a las presentaciones promedio de los certificados de nuevos modelos (UTOEV) de los últimos años, y a las previsiones de ensayos que informan las cámaras automotrices para realizar al año siguiente.</p>	<p>Más allá de la definición (tomada de la Res. 186/2016 AGN I.B.3). Este punto es una caracterización del accionar del auditado y no genera hallazgo.</p> <p>Se toma conocimiento. Se mantiene la redacción.</p>



	<p>Por lo tanto, dichas estimaciones podrán ser menores, iguales o mayores a las realmente ejecutadas, como ocurre en las metas informadas trimestralmente. esta forma de evaluación, no tiene que ver con la eficacia real del área, ya que para el período auditado se cumplieron con los ensayos solicitados (LCEGV) en un 100% excepto breves interrupciones temporales por obras y los certificados otorgados como componentes de la licencia para configuración ambiental (UTOEV) en un 100%.</p>	
<p>Institucionalización.</p> <p>4.1. Fragilidad institucional de los órganos técnicos de control de emisiones gaseosas vehiculares. La UTOEV como el LCEGV carecen de reconocimiento institucional dentro del organigrama del MAyDS, no cuentan con designaciones formales de sus directivos y sus funciones no están definidas en ninguna norma legal. Al no estar determinadas las funciones y las acciones que deben llevar adelante, resulta muy difícil establecer metas claras y efectuar controles internos y externos sobre los procesos y resultados de la gestión de los mismos.</p>	<p>Se comparte comentario realizado.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



<p>Planes y Objetivos</p> <p>4.2. No cuentan con un Plan Estratégico Institucional donde se establezcan prioridades, estrategias, objetivos, resultados e indicadores a mediano y largo plazo, vinculados al control de emisiones vehiculares. La ausencia de una línea de acción incide en una adecuada planificación que cuente con metas e indicadores apropiados para la estrategia planteada, plazos y mecanismos de revisión, y monitoreo del avance de los objetivos.</p> <p>4.3. No se ha planificado con un enfoque integral de la política pública. Atento a los lineamientos de las agendas globales, es necesario que las actividades llevadas adelante por la CEV se encuentren alineadas con un enfoque integral del tratamiento de la calidad del aire. La intervención llevada adelante sucede sin una planificación que incorpore dicho enfoque y que cuente, además, con metas y objetivos claros. Los esfuerzos realizados no pueden ser cuantificados en</p>	<p>Se aceptan las sugerencias.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

<p>relación con una política integral de la calidad del aire.</p> <p>4.4. No cuentan con Planes de acción ni planes operativos anuales. Esto trae como efecto, la ausencia de un curso de acción formalizado que le permita establecer prioridades. No se plasman las estrategias de acción orientadas al futuro, incluyendo objetivos y presupuestos.</p>		
<p>Capacidad Organizacional y Recursos.</p> <p>4.5. No se cuenta con estructura de funcionamiento y división de responsabilidades por áreas formalizadas ni se reconocen sus roles, para llevar adelante las diversas funciones que dependen de la CEV, como la Unidad Técnica Operativa de Emisiones Vehiculares (UTOEV) y el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV). Entendiendo que la UTOEV emite licencias de Configuración Ambiental (LCA), a partir de ensayos que realiza el LCEGV (entre otros internacionales), es por eso que resulta incompatible que la estructura esté unificada, dependiendo de un solo responsable.</p>	<p>Se comparte comentario realizado.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

<p>4.6. Existe una inconsistencia para el ejercicio 2020 de \$ 21.158.256 entre la asignación inicial expuesta en la D.A. 1/2020, y la respuesta del auditado (la cual es coincidente con la Cuenta de Inversión). Los valores consignados son: \$ 23.892.480 (DA 1/2020) y \$ 2.734.224 (Cuenta de Inversión).</p> <p>4.7. No se evidencia presupuesto ejecutado para los ejercicios 2018 – 2019. Si bien, no se registra ejecución, la UTOEV realizó acciones en cuanto a Control en Empresas de Emisiones Gaseosas y Sonoras de Vehículos, en tanto que el LCEGV realizó acciones sobre Control de Emisiones Gaseosas en Automotores 0 Km. La UTOEV recaudó \$ 12.586.000 (2018) y \$ 17.824.380 (2019) y el LCEGV \$ 6.124.654 (2018) y \$ 9.845.401 (2019).</p>	<p>Se aceptan comentarios.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>Coordinación y Coherencia.</p> <p>4.8. No existe coordinación entre la “Dirección de Calidad Ambiental y Recomposición” y el Laboratorio de Control de Emisiones Gaseosas Vehiculares (LCEGV). No se crearon, institucionalizaron ni reforzaron suficientes mecanismos de coordinación y articulación que permitan implementar una política del</p>	<p>Se aceptan comentarios.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

aire. Las causas mencionadas ocasionan perjuicios para la integración entre políticas públicas, y para la actuación conjunta y sinérgica entre áreas, organismos y niveles de gobierno.

4.9. La CEV no participa de las metas ODS vinculadas a esta temática del control de emisiones vehiculares. El indicador de la meta nacional no es lo suficientemente ambicioso, en comparación con el mismo de la meta acordada internacionalmente. Tampoco se logró determinar qué aspectos de la información que maneja el auditado son incorporados a las metas ODS asociadas a la materia. De los Informes País vinculados a la meta 11.6 surge que el sujeto de auditoría (CEV, LCEGV) no participa formalmente de la meta 11.6. Tanto la falta de institucionalización de las áreas (CEV-UTOEV y el LCEGV), como el modo en que fue adaptado el indicador 11.6.2. (que implica ausencia de una intervención orientada explícitamente con la calidad del aire)



Auditoría General de la Nación

constituyen una limitación para la consecución de los ODS.		
Monitoreo y Evaluación 4.10. No se han desarrollado indicadores de resultado e impacto. De la Guía de planificación y seguimiento de gestión de políticas públicas, se extrae la relevancia de la utilización de indicadores de resultado e impacto para medir los efectos de mediano y largo plazo de la política implementada. En este sentido, el indicador 11.6.2. adaptado por la Argentina no contempla la medición de la contaminación, sino la cantidad de equipos disponibles para medición de calidad de aire en ciudades de más de 300.000 habitantes.	Se acepta comentario.	Se mantiene el hallazgo.
Gestión 4.11. No se realiza -durante el período auditado- LCA para motovehículos, ni ensayos de control de emisiones gaseosas y sonoras. Los efectos de no poder controlar dichas emisiones, se trasladan a la contaminación del	Se implementó resolución n° 14/2023 MAyDS a partir de enero 2023, fuera del período auditado.	Se mantiene el hallazgo.



Auditoría General de la Nación

<p>aire y salud de la población de los principales centros urbanos.</p>		
<p>4.12. No se realizaron homologaciones en el período auditado. Solo se mantuvieron los servicios de medición para control de la producción (COP) e investigación y desarrollo (I+D), sin actualización normativa (a normas de referencia; Directivas Europeas 70/220/CEE y posteriores y normas US CFR Título 40 Parte 86) y la trazabilidad internacional de las mediciones.</p>	<p>Se comparte comentario. por reparaciones, calibraciones de equipos, y adquisición de insumos hubo que suspender este tipo de ensayos. En la actualidad se encuentra subsanado.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>4.13. El LCEGV no se encuentra certificado en normativa internacional de calidad en laboratorios ISO 17.025. Si bien el laboratorio tiene un Director a cargo, la falta de estructura organizacional imposibilita certificar en esta normativa, provocando que no se puedan realizar ensayos que aseguren la trazabilidad internacional en la Argentina.</p>	<p>Se comparte comentario, reiterando lo informado en reporte final punto 6.9.2. para el período auditado. certificación nacional e internacional de calidad:</p> <p><i>Recientemente el LCEGV ejecutó, además, la compra de gases y combustibles patrones internacionalmente certificados y desarrolló un nuevo mantenimiento preventivo y correctivo que contemplo la recertificación de uno de los equipos de calibración. Todas estas acciones de mantenimiento y calibración, así</i></p>	<p>El hallazgo puntualiza sobre la falta de certificación en ISO 17.025. Atento a esto es que se identifica el efecto.</p> <p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

	<i>como la incorporación de insumos certificados es lo que permite al LCEGV mantener su trazabilidad internacional.</i>	
4.14. No se ejecutaron calibraciones/recertificaciones de equipos, dado que éstos (a cargo del LCEGV), no realizaron una exportación temporaria a los Estados Unidos para ser calibrados.	Se comparte comentario. En la actualidad se encuentra subsanado.	Se mantiene el hallazgo.
4.15. Los ensayos de COP y I+D no se tramitan bajo expediente electrónico. El LCEGV maneja legajos físicos que documentan las tareas y actividades cuyos procesos están estandarizados, pero no se encuentran como procesos normalizados.	Se comparte comentario. Estamos definiendo un nuevo procedimiento para subsanarlo.	Se mantiene el hallazgo.
4.16. El LCEGV no cuenta con una base de datos, en servidores del MAyDS. Para asignación del N° de Memo-Informe en los ensayos de COP e I+D, se ingresa al SERVIDOR del Instituto Nacional del Agua (INA). Esto imposibilita la interacción de forma ágil y segura en todas las gestiones administrativas que requiera la CEV dentro del MAyDS.	Se comparte comentario, ya que el laboratorio no cuenta con servidor del ministerio, y utiliza el del instituto nacional del agua, pero publica la base de datos en: https://datos.gob.ar/dataset/ambiente-certificaciones-emisiones-gases-efectoinvernadero-consumo-vehiculos	Se mantiene el hallazgo.



Auditoría General de la Nación

<p>4.17. No se realizan ensayos de certificación de radiaciones parásitas para vehículos pesados, livianos y motovehículos. No se cuenta con normativa que regule los ensayos y certificados de radiaciones parásitas. Imposibilitando establecer controles y seguimientos estadísticos de dichos efectos a lo largo del tiempo.</p>	<p>El laboratorio no cuenta con equipamiento para realizar ensayos de radiaciones parásitas. a partir de la resolución 14/2023 MAyDS, se hace exigible en vehículos categoría L, desde enero 2023.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>6. Recomendaciones</p>	<p>Se comparten las recomendaciones de la AGN, dejando constancia que algunas sugerencias presentadas en el informe, no competen a las atribuciones y/o responsabilidades de la coordinación.</p>	<p>Se toma conocimiento.</p>