

---

**Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental  
de América del Norte**

**Notificación al Consejo de que se amerita la elaboración de un expediente de  
hechos conforme al artículo 15(1)**

<b>Peticionaria:</b>	Asociación Quebequense de Lucha contra la Contaminación Atmosférica ( <i>Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique</i> )
<b>Parte:</b>	Canadá
<b>Fecha de la petición:</b>	3 de noviembre de 2004
<b>Fecha de la notificación:</b>	5 de mayo de 2005
<b>Petición núm.:</b>	<b>SEM-04-007 (Automóviles de Quebec)</b>

---

**I. Resumen**

El artículo 14 del *Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (ACAAN o el “Acuerdo”) establece un mecanismo para que los ciudadanos presenten al Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte (CCA) (el “Secretariado”) peticiones cuando consideren que una Parte del ACAAN está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental. El Secretariado examina las peticiones con base en los criterios del artículo 14(1) del ACAAN. Cuando considera que la petición cumple con tales requisitos, puede determinar si la petición amerita solicitar una respuesta de la Parte aludida, de conformidad con el artículo 14(2). A la luz de la respuesta de la Parte, el Secretariado puede notificar al Consejo que considera que la petición amerita que se elabore un expediente de hechos [artículo 15(1)]. El Consejo puede entonces, mediante el voto de al menos dos terceras partes de sus miembros, ordenar al Secretariado la elaboración de dicho expediente [artículo 15(2)].

El 3 de noviembre de 2004, la Asociación Quebequense de Lucha contra la Contaminación Atmosférica (*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, AQLPA*) (en adelante la AQLPA o “la Peticionaria”) presentó una petición al Secretariado, acompañada de los documentos justificativos, en la que argumenta que Canadá, en particular la provincia de Quebec, incurre en omisiones en la aplicación efectiva de los artículos 96.1 y 96.2 del Reglamento sobre Calidad Atmosférica (R.R.Q., c. Q-2, r.20) de Quebec (*Règlement sur la qualité de l’atmosphère, RQA*) y de los artículos 19.1, 20 y 51 de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec (*Loi sur la qualité de l’environnement, LQE*) en relación con las emisiones a la atmósfera de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno generados por vehículos ligeros de modelo posterior a 1985. El 4 de diciembre de 2004 el Secretariado determinó que la petición cumplía con los criterios del artículo 14(1) del ACAAN y pidió a la Parte una respuesta en

términos del artículo 14(2). Canadá presentó su respuesta el 1 de febrero de 2005. En la respuesta, se explica la evolución de la problemática de la reducción de las emisiones en los vehículos automotores, se presenta información respecto de la aplicación del artículo 51 de la LQE y los párrafos 96.1 y 96.2 del RQA y se identifican las medidas de educación y administrativas orientadas a vigilar y controlar el estado de los sistemas anticontaminantes de los vehículos automotores. Entre otras cosas, estas disposiciones legislativas establecen un derecho a la calidad del medio ambiente y a su protección, prohíben la emisión de contaminantes por vehículos automotores en exceso de los límites establecidos por reglamento, establecen requerimientos respecto al uso de equipo para controlar las emisiones, y prohíben la alteración de tal equipo. Los infractores de estas disposiciones son sujetos a multas y, en determinados casos, de penas privativas de libertad, y los fallos de culpabilidad requieren una prueba fuera de toda duda razonable en todos los casos.

El Secretariado ha llegado a la conclusión de que la respuesta proporcionada por Canadá deja en suspenso cuestiones importantes planteadas en la petición respecto de la aplicación efectiva de las disposiciones citadas por la Peticionaria. Aunque Quebec tenga bastante flexibilidad en cuanto a la selección de un enfoque para aplicar y promover el cumplimiento de las disposiciones citadas, la provincia se ha comprometido a adoptar medidas tal como las listadas en el artículo 5 del ACAAN para asegurar su aplicación efectiva. Las cuestiones importantes que quedan en suspenso se relacionan en mayor parte a la aseveración que se encuentra en la petición a efecto de que, después de años de estudios y de declaraciones de una intención de adoptar un conjunto de acciones para aplicar estas disposiciones, Quebec ha omitido establecer un itinerario fijo para hacerlo. Por consiguiente, en términos del artículo 15(1), el Secretariado informa al Consejo que considera que la petición, a la luz de la respuesta de la Parte, amerita la elaboración de un expediente de hechos. El Secretariado presenta asimismo los motivos de su decisión.

## **II. Resumen de la petición**

En la petición, la AQLPA calcula que más de 600,000 —16 por ciento— de los cerca de 4 millones de vehículos ligeros posteriores a 1985 que transitan en Quebec no cumplen con los artículos 96.1 y 96.2 del RQA y el artículo 51 de la LQE.<sup>1</sup> La AQLPA afirma que en los 19 años desde la entrada en vigor de dichas disposiciones el gobierno de Quebec ha presentado menos de diez cargos por infracciones presuntas a las mismas,<sup>2</sup> además de que ha omitido designar la dependencia gubernamental encargada de hacerlas cumplir<sup>3</sup> y asignar un presupuesto para su aplicación.<sup>4</sup> También se omitió, según la Peticionaria, dotar a la policía de la formación y el equipo necesario para vigilar la conformidad con estas disposiciones.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Petición, para. 9 y anexo 10.

<sup>2</sup> Petición, para. 9, 29.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

La Peticionaria sostiene que es en general aceptado, y de ello dejan constancia los acuerdos internacionales suscritos por Canadá<sup>6</sup> y las recomendaciones del Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente (*Conseil canadien des ministres de l'environnement, CCME*),<sup>7</sup> que la única vía para garantizar la aplicación efectiva de esta legislación es a través de un programa obligatorio de inspección y mantenimiento de vehículos automotores (*Programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles, PIEVA*) aplicable a todos los vehículos automotores de Quebec, con inspecciones lo suficientemente frecuentes (por ejemplo una vez cada año o dos).<sup>8</sup> La AQLPA asegura que “hoy día, a más de 19 años de la entrada en vigor de los artículos 96.1 y 96.2 [del RQA], y luego de 15 años de estudios, informes, consultas y promesas, el gobierno de Quebec y su ministerio de Medio Ambiente continúan incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de dichas normas y demoran el cumplimiento de la promesa de implantar un programa obligatorio bienal de inspección y mantenimiento para los vehículos ligeros con una antigüedad de tres años o más.”<sup>9</sup> La AQLPA destaca que, dado que los artículos 96.1 y 96.2 del RQA se adoptaron con el fin de dar cumplimiento a los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE en materia de contaminación atmosférica relacionada con los vehículos automotores, Quebec está incurriendo en la presunta omisión de este conjunto de disposiciones legales, con importantes consecuencias negativas para el medio ambiente y la salud pública, y en particular que varios casos de intoxicación y al menos un deceso serían atribuibles a las emisiones de monóxido de carbono de los automóviles que no cumplen con el RQA.<sup>10</sup>

### III. Resumen de la respuesta

El 3 de diciembre de 2004 el Secretariado determinó que la petición cumplía con los criterios del artículo 14(1) del ACAAN y solicitó una respuesta de Canadá en términos del artículo 14(2).<sup>11</sup> Canadá presentó su respuesta el 1 de febrero de 2005.<sup>12</sup>

En la respuesta a la petición, el gobierno de Quebec afirma que la reglamentación antialteración (“*anti-tampering*”) citada por la Peticionaria se remonta a la época en que se introdujeron los convertidores catalíticos, mismos que sólo funcionan con gasolina sin plomo.<sup>13</sup> Entonces, el bajo precio de la gasolina con plomo habría incitado a gran cantidad de propietarios de automóviles a suprimir o modificar sus catalizadores para poder utilizar combustible con plomo, pero el problema habría disminuido considerablemente luego de la

---

<sup>6</sup> Petición, para. 12, 14, 17, 30.

<sup>7</sup> Petición, para. 15, 20, 22.

<sup>8</sup> Petición, para. 10.

<sup>9</sup> Petición, para. 36.

<sup>10</sup> Petición, para. 37 a 43.

<sup>11</sup> SEM-04-007 (Automóviles de Quebec), Decisión del Secretariado en términos del artículo 14(1) y 14(2) (3 de diciembre de 2004).

<sup>12</sup> “Automóviles de Quebec / Comisión para la Cooperación Ambiental / Respuesta a la Petición SEM-04-007” preparada conjuntamente por el ministerio de Medio Ambiente de Québec y el ministerio de Medio Ambiente de Canadá (febrero de 2005) (la Respuesta, en adelante).

<sup>13</sup> *Ibid.* p. 6.

prohibición de la gasolina con plomo en 1990, seguida de la generalización de la inyección electrónica y de los controles de motor computarizados.<sup>14</sup>

Fue precisamente en 1990 que el CCME adoptó el Plan Federal de Gestión del Esmog, centrado en la elaboración de los PIEVA, y fue también cuando el personal del ministerio de Medio Ambiente de Quebec (*ministère de l'Environnement*, Menv) habría emprendido el proceso —aún en curso— de concebir un PIEVA.<sup>15</sup> Quebec menciona en la respuesta que en la concepción de un PIEVA es importante tener en cuenta las dificultades de orden socioeconómico y técnico,<sup>16</sup> y afirma que su propósito inicial es combatir la contaminación causada por los vehículos pesados, por lo que se ha autorizado la elaboración de un proyecto de reglamento con ese fin.<sup>17</sup>

Respecto de la aplicación de las disposiciones citadas por la Peticionaria, el gobierno de Quebec afirma haber ubicado un proceso penal iniciado en 1998.<sup>18</sup> En lo que se refiere al marco de la aplicación de la ley, Quebec destaca que las disposiciones legislativas citadas por la Peticionaria revisten características de la problemática de la gasolina con plomo, con una parte del parágrafo 96.2 del RQA que es ya caduca y el artículo 96.1 que hace referencia a normas federales que evolucionaron en el curso de la transición de la gasolina con plomo al combustible carente del metal.<sup>19</sup> En cuanto a inspecciones en la calle, Quebec hace notar la falta de un marco legal que permita detener al azar automóviles ligeros a fin de inspeccionarlos, y menciona que los tribunales han juzgado que las intercepciones aleatorias podrían constituir una detención ilegal en términos de las cartas canadiense y quebequense de derechos y libertades.<sup>20</sup> En lo que se refiere a la inspección de vehículos fuera de circulación, a falta de indicios sobre la existencia de una red de supresión o modificación de dispositivos anticontaminantes, sería necesario enviar inspectores a talleres seleccionados al azar, lo que no garantizaría obtener un número considerable de sentencias de culpabilidad.<sup>21</sup> Quebec afirma que, más allá de una aplicación estrictamente judicial de la legislación, el Menv ha centrado sus esfuerzos en actividades de información, sensibilización y educación,<sup>22</sup> y ha realizado un seguimiento del estado del parque vehicular quebequense (dos campañas de inspección en 1988-1989; talleres sobre inspección de menor envergadura, y una campaña —sobre base voluntaria— entre 1997 y 1998).<sup>23</sup>

---

<sup>14</sup> *Ibid.* pp. 6-7.

<sup>15</sup> *Ibid.* p. 7.

<sup>16</sup> *Ibid.* pp. 8-9.

<sup>17</sup> *Ibid.* pp. 9-10, 13.

<sup>18</sup> *Ibid.* p. 10.

<sup>19</sup> *Ibid.* p. 12.

<sup>20</sup> *Ibid.* p. 13.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.* p. 14.

<sup>23</sup> *Ibid.* pp. 14-15.

#### IV. ANÁLISIS

A la luz de la respuesta de Canadá, el Secretariado considera que la petición amerita la elaboración de un expediente de hechos, como se recomienda en esta notificación, por los motivos que a continuación se exponen.

##### A. Disposiciones citadas en la petición

A continuación se reproduce el texto integral, en traducción libre y con fines de referencia, de las disposiciones citadas por la Peticionaria.

##### LQE

**19.1.** Toda persona tiene derecho a la calidad del medio ambiente, a su protección y el resguardo de las especies vivas que en él habitan, en la medida prevista por la presente ley, sus reglamentos, ordenanzas, aprobaciones y autorizaciones derivadas en virtud de cualquiera de los artículos de la presente ley, lo mismo que en materia de olores inherentes a las actividades agrícolas, en la medida prevista por toda norma derivada del ejercicio de las facultades previstas en el párrafo 4 de la segunda cláusula del artículo 113 de la Ley sobre el Uso del Suelo y el Urbanismo [*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (chapitre A-19.1)].

**20.** Ninguna persona deberá emitir, depositar, liberar o disponer ni permitir la emisión, el depósito, la liberación o la disposición en el medio ambiente de un contaminante en cantidades o concentraciones que rebasen lo previsto por regulación gubernamental.

Emisión de un contaminante.

La misma prohibición se aplica a la emisión, depósito, liberación o disposición de todo contaminante cuya presencia esté prohibida por regulación gubernamental o que ponga en riesgo la vida, la salud, la seguridad, el bienestar o el confort del ser humano o de causar daño o perjuicio de otra manera a la calidad del suelo, a la vegetación, a la fauna o a los bienes.

**51.** Nadie puede utilizar ni permitir la utilización de un motor o de un vehículo automotor:

*a)* cuyo funcionamiento tenga por efecto la emisión de un contaminante a la atmósfera, o

*b)* cuya utilización requiera, en virtud de un reglamento gubernamental, el funcionamiento de un aparato destinado a reducir o eliminar la emisión de contaminantes a la atmósfera, a menos que el motor o el vehículo automotor esté dotado de dicho aparato.

##### RQA

**96.1.** Venta o utilización de vehículos automotores: todo vehículo automotor ligero de un modelo posterior a 1985 que esté a la venta, expuesto con fines de venta, vendido o utilizado en Quebec deberá estar equipado de un aparato en condiciones de operar que reduzca las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno a la atmósfera.

El presente artículo no se aplica a los vehículos automotores ligeros diseñados para respetar las normas de emisión prescritos por los reglamentos para la aplicación de la Ley sobre la Seguridad de los Vehículos Automotores [Leyes revisadas de Canadá (1985), cap. M-10] sin estar equipados de un aparato como el mencionado en la primera cláusula.

**96.2.** Retiro de los aparatos anticontaminantes: Nadie podrá retirar, modificar o permitir el retiro o la modificación de un aparato instalado en un vehículo automotor con el fin de reducir o eliminar la emisión de un contaminante al medio ambiente ni, en el caso de un vehículo automotor ligero dotado de un convertidor catalítico, modificar la embocadura del tanque de la gasolina o verter gasolina con plomo.

La Peticionara argumenta que los artículos 96.1 y 96.2 del RQA se adoptaron con el fin de poner en práctica los similares 19.1, 20 y 51 de la LQE.<sup>24</sup> Asimismo, que la omisión en la aplicación efectiva de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA implica la omisión en la aplicación efectiva de los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE, en lo que se relaciona con las emisiones atmosféricas de los vehículos automotores ligeros de modelo posterior a 1985.<sup>25</sup>

**(i) El derecho a la calidad del medio ambiente y su protección**

El artículo 19.1 de la LQE citado por la Peticionaria confiere a “toda persona” el derecho a la calidad del medio ambiente y a su protección en la medida prevista por la LQE y sus reglamentos. El texto del artículo deja entender que el titular del derecho puede esperar un resultado (un medio ambiente de calidad) y que el medio ambiente sea protegido, en la medida prevista por la ley. Ahora bien, según la AQLPA, alrededor de 16%, es decir más de 600,000 vehículos ligeros del parque automotor de Quebec, estaría en situación de incumplimiento de las disposiciones reglamentarias orientadas a reducir la incidencia de emisiones atmosféricas de vehículos automotores.<sup>26</sup>

La Peticionaria se queja de que las emisiones atmosféricas de los vehículos automotores de Quebec tienen un efecto dañino para la calidad del medio ambiente en cuanto a que contribuyen a la formación del smog, mismo que, por su parte, tiene incidencias dañinas en la salud pública.<sup>27</sup> La Peticionaria argumenta también que las emisiones de los vehículos automotores no conformes con la ley son responsables de diversos casos de intoxicación con monóxido de carbono que requirieron hospitalización, además de por lo menos un deceso.<sup>28</sup> Se tendría con ello, según la Peticionaria, una mengua en el derecho a la calidad del medio ambiente, en violación del artículo 19.1 de la LQE.

La AQLPA argumenta asimismo que el medio ambiente no está protegido en la medida prevista por el artículo 19.1 de la LQE debido a que el gobierno de Quebec estaría incurriendo en la omisión de asegurar la conformidad de los vehículos automotores en términos de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA al omitir la aplicación de un PIEVA, no obstante las recomendaciones de su ministerio de Salud y Servicios Sociales<sup>29</sup> y del responsable judicial (coroner) de la investigación del deceso de Annabel Deslauriers,<sup>30</sup> además del compromiso gubernamental de instrumentar un PIEVA en términos del Plan de

---

<sup>24</sup> Petición, para. 8.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*, para. 9.

<sup>27</sup> *Ibid.*, para. 38.

<sup>28</sup> *Ibid.*, para. 43.

<sup>29</sup> *Ibid.*, para. 40.

<sup>30</sup> *Ibid.*, para. 43.

Acción de Quebec 2000-2002 sobre el Cambio Climático (*Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*).<sup>31</sup>

**(ii) La prohibición de emitir contaminantes a la atmósfera**

En virtud de la cláusula *a*) del artículo 51 de la LQE, citada por la Peticionaria, está prohibida la utilización de un vehículo automotor cuyo funcionamiento tenga por efecto la emisión de un contaminante a la atmósfera.<sup>32</sup> En el artículo 1 de la LQE, la definición de contaminante es:

6° “Contaminante:” el elemento o la mezcla de elementos contaminantes presentes en el medio ambiente *en concentraciones o cantidades superiores a los niveles permitidos* determinados por los reglamentos gubernamentales o *cuya presencia en el medio ambiente esté prohibida* por un reglamento gubernamental [cursivas nuestras].

Sin embargo, la RQA no establece, a la fecha, topes o prohibiciones en relación con la emisión de contaminantes a la atmósfera por los vehículos automotores. Ahora bien, en virtud de la cláusula segunda del artículo 20 de la LQE, está prohibida la emisión de todo contaminante cuya presencia en el medio ambiente<sup>33</sup> sea susceptible, entre otros aspectos, de implicar daños a la vida, la salud, la seguridad, el bienestar o el confort del ser humano. El artículo 1 de la LQE define “contaminante” como “una materia sólida, líquida o gaseosa, un microorganismo, sonido, vibración, radiación, calor, olor, radiación o toda combinación de uno u otro elemento susceptible de alterar de alguna manera la calidad del medio ambiente.” Así, en la medida en que un vehículo automotor puede tener por efecto la emisión al medio ambiente de un contaminante susceptible de generar menoscabo a la salud, el bienestar o el confort del ser humano, al citar el artículo 20 de la LQE,<sup>34</sup> la Peticionaria parece implicar que esta emisión podría corresponder a la prohibición prevista en la segunda cláusula del artículo 20.

En virtud del artículo 106.1 de la LQE, toda contravención del artículo 20 será sancionada:

*a*) en el caso de una persona física, de una multa de 2 000 \$ como mínimo y 20 000 \$ como máximo si se trata de una primera infracción y de una multa de al menos 4 000 \$ con un máximo de 40 000 \$ si se trata de reincidencia o, en todos los casos, de una pena de prisión por un máximo de un año, o de la pena de prisión y la multa a la vez no obstante el artículo 231 del Código de Procedimientos Penales (cap. C-25.1);

*b*) en el caso de una persona moral de una multa de al menos 6 000 \$ y un máximo de 250 000 \$ si se trata de una primera infracción, y de una multa de al menos 50 000 \$ y hasta 1 000 000 \$ si se trata de reincidentes y de una multa de al menos 500 000 \$ hasta 1 000 000 \$ por reincidencia adicional.

<sup>31</sup> *Ibid.*, para. 33.

<sup>32</sup> El art. 1 de la LQE define “atmósfera” como el “aire ambiente que rodea la tierra, excluido el de interior de una construcción o de un espacio subterráneo.”

<sup>33</sup> El art. 1 de la LQE define “medio ambiente” como “el agua, la atmósfera y el suelo, o toda combinación de uno y otro o, de una manera general, el entorno con el que las especies vivas mantienen relaciones dinámicas.”

<sup>34</sup> Petición, para. 6.

**(iii) Obligación de dotar al vehículo de un aparato anticontaminante**

En virtud de la cláusula *b*) del artículo 51 de la LQE está prohibida la utilización de un vehículo automotor cuyo uso requiera, en virtud de un reglamento gubernamental, la instalación de un aparato destinado a reducir o eliminar la emisión de contaminantes a la atmósfera, sin que dicho motor o vehículo automotor cuente con dicho aparato. Además, el artículo 96.1 del RQA prevé que todo vehículo automotor ligero de modelo posterior a 1985 utilizado en Quebec debe estar dotado de un aparato en estado de funcionamiento que reduzca las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno a la atmósfera. Así, incluso si no existen en Quebec normas provinciales que establezcan la cantidad o la concentración permisible de contaminantes en las emisiones atmosféricas de los vehículos automotores o que prohíban la emisión de dichos contaminantes, sí se tiene en cualquier caso la obligación para toda persona que utilice en Quebec un vehículo automotor de modelo posterior a 1985, de dotarlo de un aparato en estado de funcionamiento que tenga por efecto la reducción de las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno a la atmósfera.

En el caso de contravención al artículo 96.1 del RQA o del artículo 51 de la LQE, el artículo 109 de la LQE prevé que toda contravención a la ley o a uno de los reglamentos establecidos en virtud de sus disposiciones constituye una infracción y es acreedor, en el caso de que no amerite otra sanción, de una multa de al menos 300 \$ con un máximo de 5 000 \$.

**(iv) Prohibición de retirar o alterar un aparato anticontaminante**

El artículo 96.2 del RQA, citado por la Peticionaria, establece que:

Nadie podrá retirar, modificar o permitir el retiro o la modificación de un aparato instalado en un vehículo automotor con el fin de reducir o eliminar la emisión de un contaminante al medio ambiente ni, en el caso de un vehículo automotor ligero dotado de un convertidor catalítico, modificar la embocadura del tanque de la gasolina o verter gasolina con plomo.

En caso de retiro o alteración de un aparato anticontaminante, el RQA prevé las sanciones siguientes:

**96.6.** La persona física que infrinja las disposiciones del artículo 96.2 se hará acreedora a una multa de 500 \$ a 1 500 \$ si se trata de una primera infracción y de 1 000 \$ à 5 000 \$ en el caso de una infracción subsecuente o, en todos los casos, de una pena de prisión de hasta un año o a la pena de prisión y la multa de manera simultánea.

La persona moral que infrinja las disposiciones del artículo 96.2 estará sujeta a una multa de 2 500 \$ à 50 000 \$ si se trata de una primera infracción y a una multa de 10 000 \$ a 100 000 \$ en el caso de una infracción subsecuente.



## **B. Por qué la petición amerita la elaboración de un expediente de hechos**

La petición y la respuesta de Canadá dejan en suspenso cuestiones importantes respecto de si Quebec está incurriendo en omisiones en asegurar la aplicación efectiva de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA así como los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE en relación con las emisiones atmosféricas de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno de los vehículos automotores ligeros de modelo posterior a 1985. Es necesario, por tanto, reunir otras informaciones que permitan analizar de modo más adecuado los alegatos de la petición. La elaboración de un expediente de hechos permitiría reunir dichas informaciones. El expediente incluiría las informaciones pertinentes que ayudarían a comprender de mejor manera las medidas tomadas por Quebec para aplicar y promover la conformidad con dichas disposiciones en relación con las emisiones de los vehículos automotores en Quebec.

### **(i) Aplicación de las disposiciones citadas por la AQLPA**

En su respuesta a la petición, Quebec afirma lo siguiente:

Es claro que la AQLPA favorece una disminución significativa de las emisiones contaminantes de los vehículos automotores, objetivo que el gobierno de Quebec suscribe plenamente.<sup>35</sup>

En lo que corresponde al artículo 51 de la LQE y los artículos 96.1 y 96.2 del RQA, Quebec menciona en su respuesta a la petición: “[dichas] disposiciones son las únicas verdaderamente pertinentes en materia de contaminación por automotores.”<sup>36</sup> Según la AQLPA, el logro del objetivo de la reducción de las emisiones de vehículos automotores pasa por la aplicación de estas disposiciones.<sup>37</sup> Ahora bien, en términos del párrafo 1 del artículo 5 del ACAAN, con el objeto de lograr altos niveles de protección del ambiente y de cumplimiento con sus leyes y reglamentos ambientales, cada una de las Partes se compromete a aplicar de manera efectiva sus leyes y reglamentos ambientales a través de medidas gubernamentales adecuadas, incluidas, por ejemplo, “vigilar el cumplimiento de las leyes e investigar las presuntas violaciones, inclusive mediante visitas de inspección *in situ*.” Así, en términos del Acuerdo, la aplicación de la ley puede efectuarse acudiendo a toda una gama de medidas gubernamentales.

### **(a) Autorización y ejecución de un PIEVA quebequense**

La AQLPA afirma en la petición: “se calcula que existen más de 600 000 vehículos ligeros en Quebec que no cumplen con los artículos 96.1 y 96.2 del RQA y el artículo 51 de la LQE, es decir 16% de los alrededor de 4 millones de vehículos ligeros en circulación.”<sup>38</sup> En su respuesta a la petición Quebec confirma que se trata de la tasa de no conformidad

---

<sup>35</sup> Respuesta, p. 16.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>37</sup> Petición, para. 9-11.

<sup>38</sup> *Ibid.*, para. 9.

observada entre 1997 y 1998, luego de una inspección voluntaria de alrededor de 7 200 vehículos.<sup>39</sup>

En virtud de la cláusula *c*) del artículo 2 de la LQE, el ministerio de medio ambiente de Quebec puede:

[...] elaborar planes y programas de conservación, protección o gestión del medio ambiente y planes para casos de urgencia orientados a combatir toda forma de contaminación o destrucción del medio ambiente y, con la debida autorización del gobierno, prever la ejecución de dichos planes y programas.

Según la Peticionaria,

[un PIEVA] aplicable al conjunto del parque vehicular ligero de tres años o más en Quebec (con inicio en la región metropolitana de Montreal), con una inspección obligatoria cada dos años, es reconocido en forma unánime por el conjunto de participantes pertinentes como esencial para asegurar una aplicación eficaz de los artículos 96.1 y 96.2 del [RQA] y del artículo 51 de la [LQE].<sup>40</sup>

En su respuesta a la petición, Quebec señala:

Para [disminuir de manera significativa las emisiones contaminantes de los vehículos automotores], el ministerio de Medio Ambiente de Quebec tiene la responsabilidad de poner en funcionamiento un sistema de control y verificación de vehículos automotores que tenga el máximo impacto positivo en el medio ambiente, al mismo tiempo que se mantiene simple, de buen desempeño y de costo razonable.<sup>41</sup>

Así, la AQLPA y Quebec coinciden en que la puesta en funcionamiento de un PIEVA es la opción preferida para reducir la contaminación atmosférica asociada a las emisiones de los vehículos automotores y asegurar la conformidad con los artículos 51 de la LQE y 96.1 y 96.2 del RQA. Coinciden también en que la puesta en marcha de dicho programa tomaría alrededor de dos años.<sup>42</sup> No obstante, según la Peticionaria, la concepción del PIEVA quebequense ha estado “en estudio” durante al menos quince años y reclama al gobierno el no haber autorizado, a la fecha, la ejecución de un programa de ese tipo, a pesar de que Quebec “[...] está rodeado de jurisdicciones que aplican programas eficaces de inspección y mantenimiento de vehículos ligeros en cuanto a sus emisiones atmosféricas,”<sup>43</sup> y que en 1999, al terminarse el primer mandato que le confió el Meny, la AQLPA recomendó al Meny la puesta en funcionamiento de un PIEVA con una modalidad con amplio consenso entre los numerosos participantes en el expediente.<sup>44</sup>

Según la Peticionaria, en diciembre de 1999, en lugar de dar su aval al PIEVA propuesto por la AQLPA y sus asociados, el ministerio de Medio Ambiente pidió a la AQLPA continuar:

---

<sup>39</sup> Respuesta, p. 14.

<sup>40</sup> Petición, para. 25.

<sup>41</sup> Respuesta, p. 16.

<sup>42</sup> Petición, para. 50 y Respuesta, p. 9.

<sup>43</sup> *Ibid.*, para. 49.

<sup>44</sup> *Ibid.*, para. 24 y anexos 10, 15, 17.

[...] los análisis ya iniciados a fin de definir un programa de inspección que permita el mayor rendimiento posible en materia de reducción de las emisiones contaminantes, al mismo tiempo que haga favorable su aceptabilidad con la ciudadanía. Es necesario, además, que el programa propuesto resulte económico y garantice al consumidor contra el fraude o la incompetencia.<sup>45</sup>

Así, la AQLPA presentó su segundo informe al Menv en abril de 2001.<sup>46</sup> Según la Peticionaria:

[el] ministerio de Medio Ambiente de Quebec extendió a continuación el mandato a la AQLPA para que emprendiera una tercera etapa del proyecto *Aires del porvenir*, de acuerdo con las recomendaciones técnicas del CCME, con el fin de invitar a los organismos responsables de la puesta en funcionamiento de programas de inspección y mantenimiento de vehículos a que presentaran iniciativas complementarias orientadas a aumentar las reducciones de las emisiones atmosféricas derivadas del sector de transporte carretero.<sup>47</sup>

A continuación, los representantes del Menv habrían dejado entender, en diferentes ocasiones, que la adopción de un PIEVA estaba por anunciarse, sin que el gobierno autorizara finalmente programa alguno.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, anexo 15. Carta del presidente de la l'AQLPA, André Bélisle, al Ministro de Medio Ambiente de Quebec, en "Programme de promotion de l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec" Informe final, *Un air d'avenir*, Etapa II (presentado al Menv en abril de 2001).

<sup>46</sup> *Ibid.*, anexo 15.

<sup>47</sup> *Ibid.*, para. 34. Véase también petición, anexo 17. AQLPA, "La fiche signalétique des principaux acteurs et le contexte de mise en œuvre du volet des véhicules lourds" (versión preliminar, julio de 2001) y AQLPA, "La fiche signalétique des principaux acteurs et le contexte de mise en œuvre du volet des véhicules légers" (versión preliminar, agosto de 2001). Entre los organismos representados en los diversos comités formados para estudiar diferentes aspectos del expediente figuran de manera destacada, además de la AQLPA y el Menv, la Société de l'arbre du Québec; STOP; CAA-Québec; l'Association de l'industrie automobile (AIA); la empresa Parsons; Centres d'estimation agréés du Québec; ESP-Envirotest; Lapointe systèmes d'échappement; l'Association des véhicules anciens, historiques ou de collection; l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec; SNC Lavalin; l'Office de l'efficacité énergétique; l'Association des transporteurs urbains du Québec; Hydro-Québec; la Ville de Brossard; la Fondation canadienne du rein; le Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie des services automobiles (CSMISA); le Comité paritaire de l'automobile de Montréal; l'Association du transport écolier du Québec; l'Institut canadien des produits pétroliers; l'École des métiers de l'équipement motorisé de Montréal; Camo Route inc.; Entretien préventif Rondeau; Dessau Soprin; Environnement Canada; l'Association du camionnage du Québec.

<sup>48</sup> Petición, anexo 17. Acta de la reunión del Comité asesor del 31 de octubre de 2001 (versión final, 8 de noviembre de 2001), p. 3: "M. Anctil espera que el ministro de Medio Ambiente proceda en los próximos días al anuncio oficial de la instrumentación de un programa de inspección y mantenimiento." Actas de las reuniones del comité asesor especial. Acta de la reunión del comité asesor especial del 1 de octubre de 2001 (versión final del 16 de noviembre de 2001) 11, p. 12: "Es aún pertinente afirmar que el programa deberá dar inicio en el curso del invierno de 2002 o al inicio de 2003." Acta de la reunión del comité asesor especial del 15 de noviembre de 2001 (versión final del 1 de diciembre de 2001), 15, pp. 16-17: "M. Anctil explicó que el proyecto de ley fue presentado a principios de noviembre a 11 ministerios y organismos relacionados con la instrumentación del programa de inspección y mantenimiento. Sus primeras reacciones habrían resultado particularmente alentadoras. Hay señales de una apertura sin precedentes de la Société de l'assurance automobile du Québec. [...] Para M. Anctil, la adopción del proyecto de Ley en la Asamblea Nacional constituye la señal que los diversos participantes deberán esperar antes de comprometerse más a fondo en todo el proceso (principalmente en cuanto a financiamiento." Acta de la reunión del Comité asesor especial del 23 de enero de 2002 (versión final, 16 de febrero de 2002) 27, p. 29: "La señal formal que esperan los asociados no vendrá realmente sino hasta

Según la Peticionaria, los esfuerzos emprendidos a lo largo de los años por todos los participantes en el caso –incluido el personal del Menv– no se vieron coronados con la autorización de un PIEVA por parte del gobierno de Quebec en términos del proyecto *Aires del porvenir*. La AQLPA señala además que “[...] la falta de compromiso por parte del ministro [...] ha generado que algunos de los asociados claves para la elaboración y puesta en marcha del programa hayan optado por esperar orientaciones claras que jamás se han recibido.”<sup>49</sup> Según la AQLPA,

[...] los responsables de Camo-Route, representantes del sector de vehículos pesados tanto en materia de formación como de relaciones con los propietarios de dichos vehículos, anunciaron en enero de 2002 que se retiraban de los trabajos del Comité asesor. Lo mismo ocurrió con el Comité Sectorial de la Mano de Obra de la Industria de Servicios Automotores (*Comité sectoriel de la main-d’œuvre de l’industrie des services automobiles*, CSMISA) que debió interrumpir sus trabajos en materia de formación de los mecánicos de vehículos ligeros. La CSMISA había iniciado en el otoño de 2001 un proceso de formación en el que alrededor de 2 mil mecánicos se inscribieron; por falta de compromisos claros, los responsables del CSMISA se vieron obligados a detener los trabajos. Los responsables de ambos organismos consideraron que no podrían invertir más tiempo y dinero en el proceso.<sup>50</sup>

La AQLPA argumenta lo siguiente:

[l]as omisiones del gobierno de Canadá y del gobierno de Quebec señaladas en la presente han causado además un perjuicio directo a la autora de esta petición, la AQLPA, y sus asociados, que han comprometido su credibilidad, sus esfuerzos y considerables recursos directos monetarios y en especie en las numerosas iniciativas y estudios encargados por el ministerio de Medio Ambiente de Quebec, recursos que sólo parcialmente fueron subvencionados, sin que de ellos resultara ningún programa eficaz luego de ocho años de trabajos.<sup>51</sup>

En la petición, la autora argumenta igualmente que ninguna dependencia o empleado del gobierno de Quebec tiene por responsabilidad la aplicación de los artículos 96.1 y 96.2 del

---

el día en que los reglamentos (control carretero) o los proyectos de ley (inspecciones obligatorias) hayan sido adoptados.” Acta de la reunión del Comité asesor especial del 10 de mayo de 2002 (versión final del 22 de junio de 2002) 49, p. 53: “Las primeras inspecciones podrían llevarse a cabo en la primavera de 2003.” Acta de la reunión del Comité asesor especial del 21 de junio de 2002 (versión del 3 de julio de 2002) 57, p. 59: “Las primeras inspecciones deberán iniciar en la primavera o verano de 2004”.

<sup>49</sup> *Ibid.* Organización y gestión de un Comité asesor para la etapa de instrumentación del programa quebequense de inspección y mantenimiento de vehículos, *Le rapport d’activités* (AQLPA, junio de 2002), p. 1.

<sup>50</sup> *Ibid.* Véanse también las actas de las reuniones del Comité asesor especial. Acta de la reunión del Comité asesor especial del 15 de febrero de 2002 (versión final del 1 de marzo de 2002) 31, p. 32: “M. Fontaine declaró por su parte que la AIA no podría continuar trabajando con base en supuestos y que hacía falta una señal clara, de manera urgente, para sostener su participación.” Acta de la reunión del Comité asesor especial del 14 de marzo de 2002 (versión final del 14 de mayo de 2002) 43, p. 47: “los cursos de electricidad y electrónica fueron ya propuestos a un cierto número de mecánicos. Su participación, sin embargo, ha estado por debajo de las previsiones que permitía suponer el sondeo realizado en octubre pasado. [...] Sin la intención de limitar otras fuentes posibles de desmovilización entre el grupo de mecánicos objetivo de los cursos de apoyo, M. Boudreau (CSMISA) explicó que la indecisión del gobierno en el anuncio del programa podría haber influido bastante.”

<sup>51</sup> *Ibid.*, para. 53.

RQA y que, desde 1985, no se ha asignado ningún presupuesto a la aplicación de dichas disposiciones.<sup>52</sup>

Ahora bien, en su respuesta a la petición, el gobierno de Quebec destaca que, de 1990 a 2001, correspondió al Servicio de Calidad de la Atmósfera del Menv la formación del primer comité encargado de desarrollar un enfoque que permitiera la puesta en marcha de un PIEVA, mismo que entregó su informe al ministerio de Medio Ambiente en 1995.<sup>53</sup> De 1996 a marzo de 2001, el Menv confió a la AQLPA el mandato de organizar y administrar un proyecto piloto orientado a sentar las bases de un PIEVA quebequense,<sup>54</sup> proyecto del que la AQLPA entregó informes al Menv en 1999 y 2001. En 2001, el Menv dio a la empresa de ingeniería SNC-Lavalin “el mandato de realizar un estudio económico destinado a identificar las medidas o parámetros que pudieran adoptarse para complementar la estructura y los elementos constitutivos del programa que fue recomendado por los asociados del proyecto *Aires del porvenir*.”<sup>55</sup> El informe final de SNC-Lavalin fue entregado al Menv en marzo de 2002. En su respuesta a la petición Quebec menciona que desde 2001 la elaboración del PIEVA se encargó a un servicio del ministerio enteramente dedicado a dicho programa. Para la elaboración del programa se asignó entre 2001 y 2003 un presupuesto de dos millones de dólares.<sup>56</sup> Quebec precisa que el equipo del PIEVA esta formado por seis empleados de tiempo completo, que dispone actualmente de un presupuesto anual de 415 000 \$ para poner en funcionamiento los medios más eficaces con el fin de reducir la contaminación por automotores.<sup>57</sup> Se agrega que:

El equipo del PIEVA continúa con sus reflexiones y actualiza los trabajos iniciados en 1997 respecto de la estructura de un PIEVA orientado a los vehículos ligeros y pone especial atención en el inicio de un PIEVA para los vehículos pesados.<sup>58</sup>

En el marco de la elaboración de un expediente de hechos para la petición Automóviles de Quebec, el Secretariado recopilaría la información complementaria pertinente respecto de la forma en que el Menv considera los aportes de su propio personal al igual que los de todos los otros participantes en el caso con el fin de responder a las exigencias del gobierno y asegurar el cumplimiento de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA a través de la puesta en marcha de un PIEVA quebequense. El Secretariado recopilaría igualmente la información sobre el estado de los conocimientos del equipo del PIEVA en la materia, así como en lo que corresponde a la falta de información que obstaculice la autorización de un PIEVA quebequense. La presentación de esta información en el marco de un expediente de hechos resulta necesaria con el fin de verificar si Canadá, y en este caso Quebec, está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE, y de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA en relación con las emisiones atmosféricas de los vehículos automotores de modelo posterior a 1985.

---

<sup>52</sup> *Ibid.*, para. 29.

<sup>53</sup> Respuesta, p. 7.

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> Petición, anexo 17. Acta de la reunión del grupo de trabajo sobre las tecnologías y los programas existentes del 10 de enero de 2002 (versión final del 20 de febrero de 2002), p. 5.

<sup>56</sup> Respuesta, p. 7.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*

En su respuesta a la petición, Quebec afirma lo siguiente:

[en] los años 2000, no basta con copiar los programas estadounidenses para obtener un PIEVA quebequense eficaz y con buen desempeño. Es necesario tener en cuenta la problemática que nuestros vecinos estadounidenses y canadienses han enfrentado en la aplicación de programas similares, dar seguimiento a la evolución tecnológica de los métodos de medición de emisiones de vehículos automotores y de orientarse a los vehículos en función de las restricciones socioeconómicas y ambientales que han evolucionado con los años.<sup>59</sup>

Así, el gobierno de Quebec habría:

[...] tomado la decisión estratégica de dar prioridad a la puesta en marcha de un programa de control y verificación de emisiones de los vehículos más contaminantes, en este caso los vehículos pesados, en particular aquellos que funcionan con combustible diesel.

En cuanto a los vehículos ligeros, el ministerio prefirió ajustar sus acciones futuras en función de los cambios tecnológicos, jurídicos y sociales que han ocurrido a partir de 1985, con el fin de evitar las serias dificultades que se han enfrentado en la aplicación de diversos programas estadounidenses, en los cuales en algunos casos se ha optado por la suspensión temporal del programa.<sup>60</sup>

La preparación de un expediente de hechos sobre esta petición permitiría al Secretariado recabar las informaciones complementarias pertinentes respecto del fundamento de la decisión del gobierno de Quebec al optar por la puesta en marcha de un PIEVA para los vehículos pesados que funcionan con diesel, y las modalidades y la puesta en marcha del mismo. Al respecto, el Secretariado recopilaría también la información pertinente relacionada con la forma en que Quebec se ha beneficiado de la experiencia de otras jurisdicciones en la elaboración de su propio PIEVA.

En el contexto de la elaboración del expediente de hechos, el Secretariado recabaría igualmente información adicional respecto de las dificultades enfrentadas por el gobierno

---

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 16. En noviembre de 2001, un representante del Menv habría efectuado los siguientes comentarios en una reunión en la que se abordaba el estado del proyecto de adopción de un PIEVA quebequense:

Un ejercicio necesario: M. Anctil explicó que Quebec debe aprovechar plenamente la experiencia de otros a fin de poder dar inicio a un programa que tenga desempeño óptimo en términos de costo beneficio. Los representantes del Consejo del Tesoro y del ministerio de Finanzas habrían, por parte, expresado condiciones al respecto. Ello se podría traducir en una mejor selección de los vehículos contaminantes objetivo, recurriendo además a medidas económicas específicamente orientadas al apoyo de las reparaciones.

[...]

Los vehículos pesados: M. Anctil explicó que el expediente avanzaba de manera activa en lo relativo a los vehículos pesados. Habría ya un acuerdo de principio respecto de la participación de la [Société de l'assurance automobile du Québec] en el programa de inspección y mantenimiento. Aun así, nada es todavía oficial.

de Quebec en la estructuración de un PIEVA para los vehículos ligeros, información pertinente a fin de verificar si Quebec incurre en omisiones en la aplicación efectiva de las disposiciones citadas por la AQLPA. Se trataría de recabar, *inter alia*, informaciones complementarias en relación con las restricciones siguientes, identificadas por Quebec en su respuesta a la petición:<sup>61</sup>

- Los costos generados por la identificación de los vehículos defectuosos serían demasiado altos en comparación con los montos que podría recabar el gobierno por la reparación del vehículo, tomando en cuenta que los propietarios de los vehículos contaminantes de mayor antigüedad son muchas veces personas con ingresos bajos.
- A las dificultades de orden socioeconómico se añaden las de carácter técnico, dada la evolución de los métodos para medir las emisiones de los vehículos automotores.

Con el fin de paliar los problemas de orden socioeconómico, Quebec menciona en su respuesta a la petición que está considerando la ayuda a la reparación, la instrumentación de un seguro de reparación o la aplicación de un programa de inspección y mantenimiento exclusivo para los vehículos de reventa, mismos que podrían conjuntarse con un programa de ayuda de conversión en chatarra.<sup>62</sup> En cuanto a los problemas de carácter técnico, Quebec afirma:

Para que no resulte obsoleto antes incluso de dar inicio, un PIEVA quebequense para los vehículos ligeros deberá muy posiblemente incluir dos modalidades: una con un sistema electrónico de medición automática en los modelos más recientes, incluso si en la actualidad los protocolos de medición de las computadoras de a bordo tienen todavía problemas no resueltos y otra modalidad restringida con medición de los gases del tubo de escape, quizá aplicable a los vehículos de reventa de modelo anterior a 1996.<sup>63</sup>

En el contexto de la elaboración de un expediente de hechos, el Secretariado recabaría la información complementaria pertinente relacionada con las opciones seleccionadas además de las autorizaciones emitidas por el gobierno de Quebec para solventar las dificultades mencionadas en la respuesta a la petición y poner en práctica un PIEVA para los vehículos ligeros.

#### **(b) Otras medidas de aplicación de la ley**

En la petición, la Peticionaria argumenta que Quebec está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva del artículo 51 de la LQE y los artículos 96.1 y 96.2 del RQA, ya que habría “[...] en total, *menos de diez cargos* presentados por el gobierno de Quebec y su ministerio de Medio Ambiente por infracciones a dichos artículos [...]”<sup>64</sup> [cursivas del original]. En su respuesta a la petición, Quebec proporciona información sobre el caso

---

<sup>61</sup> Respuesta, p. 8.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>64</sup> Petición, para. 65.

*Québec (P.G.) c. Tremblay*.<sup>65</sup> Según Quebec, se trata del único expediente pertinente encontrado en materia de contaminación por automotores.<sup>66</sup>

En el caso *Tremblay*, el acusado fue perseguido con éxito ante la sección de delitos menores del Tribunal de Quebec, por haber sustituido el convertidor catalítico de su vehículo por un resonador, pese al compromiso previo establecido con el comprador del mismo. Las pruebas y el fallo del Tribunal de Quebec fueron enviados a la Dirección de investigaciones del Menv, en donde se procedió a la emisión de una constancia de infracción (en términos del artículo 109 de la LQE, con lo que el acusado se hizo acreedor a las sanciones previstas por el artículo 96.6 del RQA). Tremblay se declaró culpable, pagó una multa de \$500 (el monto mínimo establecido) y derechos por \$100.<sup>67</sup> Según Quebec, “[...] este caso ilustra bien las dificultades de probanza inherentes a las acusaciones penales relativas a estas disposiciones.”<sup>68</sup>

En su respuesta Québec agrega lo siguiente:

En efecto, ¿cómo podríamos someter a todos los vehículos automotores de Quebec a un control sistemático de retiro o modificación de un sistema anticontaminante, de vehículos ligeros o pesados (en los casos en que deban estar equipados) y recabar los elementos de prueba indispensables para la presentación de cargos penales?<sup>69</sup>

Québec se pregunta si sería posible ir en busca de los elementos de prueba por medio de una intercepción efectuada al azar por parte de un agente de paz, al tiempo que subraya que la ley no confiere a dichos agentes facultades para interceptar vehículos por infracciones de una norma ambiental, y menciona que existe jurisprudencia respecto de que una intercepción al azar podría configurarse como detención ilegal en el sentido de las cartas federal y provincial de derechos y libertades.<sup>70</sup>

La elaboración de un expediente de hechos permitiría recabar la información complementaria pertinente respecto de, en particular, los retos relacionados con la aplicación de las disposiciones citadas por la Peticionaria por medio de la inspección al azar en la carretera, con el fin de recabar los elementos de prueba necesarios para presentar de manera exitosa cargos penales. Esta información permitiría verificar si, tomadas en su conjunto, las medidas adoptadas por Quebec aseguran la aplicación efectiva de las disposiciones citadas por la AQLPA en la petición.

En su respuesta, Quebec menciona que otra posibilidad sería realizar inspecciones en los talleres de reparación pero que, sin información que lo llevaran a pensar en la existencia de una red dedicada al retiro o modificación de aparatos anticontaminantes, el envío de inspectores tendría que realizarse al azar, lo que no permitiría asegurar un número

---

<sup>65</sup> Expediente núm. Q006004-CA (1998).

<sup>66</sup> Respuesta, p. 10.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 13.



importante de declaraciones de culpabilidad.<sup>71</sup> Ahora bien, según la Peticionaria, existiría información según la cual Quebec se ha convertido en un “verdadero territorio predilecto de los fabricantes de convertidores catalíticos falsos.”<sup>72</sup> En el contexto de la preparación de un expediente de hechos, el Secretariado recabaría la información adicional concerniente al pretendido fenómeno de los catalizadores falsos y los esfuerzos puestos en práctica por el Menv para verificarlo y controlarlo.

Quebec afirma en su respuesta que el Menv ha efectuado con regularidad proyectos de inspección con el fin de diagnosticar el estado del parque vehicular quebequense (dos campañas, en 1988 y 1989, con inspección de 1 500 vehículos automotores, además de diversos talleres de inspección de menor dimensión e inspección de 7 200 vehículos en el marco del proyecto piloto *Aires del porvenir*, 1997-1998<sup>73</sup>). Según Quebec:

[el] ministerio de Medio Ambiente ha procedido al análisis de los datos recopilados durante las campañas de inspección. Estos datos no han mostrado ninguna tendencia al alza en el fenómeno de la desactivación de los sistemas anticontaminantes. Las tasas de incumplimiento durante las pruebas de inspección del proyecto *Aires del porvenir* (1997-1998) fueron de 16%. En el marco de las clínicas de inspección realizadas por el ministerio de Medio Ambiente de Quebec entre 1988 y 1991, dicha tasa fue superior a 16%. Así, en el curso de este periodo se ha observado una ligera disminución en la tasa de no conformidad de los vehículos, derivada quizá de la mejoría en la confiabilidad de los sistemas anticontaminantes.<sup>74</sup>

La elaboración de un expediente de hechos permitiría recabar la información adicional pertinente, incluso respecto de la escala y la frecuencia de las campañas de inspección efectuadas en aplicación de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA; las inspecciones efectuadas sobre base voluntaria u obligatoria; el número de inspecciones requeridas para poder realizar proyecciones estadísticamente significativas respecto de la tasa de no conformidad a lo largo de la provincia; los factores a considerar en la comparación de resultados de un año a otro (o de una campaña de inspección a otra). Esta información permitirá tomar en consideración el papel de las inspecciones en el conjunto de medidas de aplicación de la ley adoptadas por Quebec en relación con las disposiciones citadas por la AQLPA en la petición, con el fin de verificar si Quebec está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de las mismas.

---

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Petición, anexo 17. Actas de las reuniones del Comité asesor especial. Acta de la reunión del Comité asesor especial del 28 de febrero de 2002 (versión final, 15 de marzo de 2002) 27, p. 42:

“Catalizadores falsos

Contexto. Según informaciones obtenidas por el señor Bélisle (AQLPA), Quebec sería un verdadero territorio favorito para los fabricantes de convertidores catalíticos falsos, de los que se habrían vendido más de 100 mil desde principio de los años 1990. El representante de la AQLPA mencionó dos razones que explican la situación: a) la falta de normas en el reglamento quebequense sobre los equipos anticontaminantes y b) la carencia de un programa de inspección y mantenimiento.

Una situación preocupante. M. Anctil (Menv) consideró la situación preocupante y pidió a Bélisle que elaborara, a la brevedad posible, un expediente que permitiera aclarar esta cuestión que, de confirmarse, podría causar algunos problemas en la aplicación del programa.”

Véase también Petición, anexo 17. AQLPA, “Programme d’inspection et d’entretien des véhicules automobiles au Québec (PIEVA) – Convertisseurs catalytiques – Avis déposé au ministre de l’Environnement du Québec” (junio de 2002).

<sup>73</sup> Respuesta, p. 14.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 15.

**(ii) Medidas supletorias**

Quebec subraya en su respuesta a la petición que, más allá de una aplicación estrictamente judicial de la ley, el Menv ha tomado diversas medidas de carácter educativo orientadas a motivar a los propietarios a que den un buen mantenimiento a los aparatos anticontaminantes de sus vehículos.<sup>75</sup> Se menciona de manera destacada la realización de un video educativo dirigido a los mecánicos; la distribución de un tríptico en los talleres mecánicos; la distribución en 500 establecimientos de un cuestionario orientado a medir los efectos de la reglamentación relativa a los vehículos automotores. La elaboración de un expediente de hechos permitiría recabar la información complementaria pertinente respecto de estas medidas, de manera destacada sobre su frecuencia, cobertura geográfica, público al que se orientó y su seguimiento, lo que permitiría verificar si dichas medidas complementarias contribuyen a asegurar la conformidad con las disposiciones citadas por la Peticionaria.

**V. Recomendación**

Por las razones antes mencionadas, el Secretariado considera que, a la luz de la respuesta de Canadá, la petición amerita la elaboración de un expediente de hechos y así lo notifica al Consejo por medio de la presente. Algunas de las cuestiones planteadas en la petición y en la respuesta a la misma requieren de un análisis más profundo; la recopilación de datos factuales permitirá verificar si, como lo plantea la Peticionaria, Quebec está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de los artículos 96.1 y 96.2 del RQA y los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE respecto de las emisiones atmosféricas de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno de los vehículos automotores ligeros de modelo posterior a 1985.

Como se analizó con detenimiento en las páginas previas, se justifica la elaboración de un expediente de hechos con el fin de recabar y presentar información complementaria pertinente respecto del conjunto de medidas adoptadas por Quebec a fin de aplicar la ley y garantizar la conformidad con los artículos 19.1, 20 y 51 de la LQE y los artículos 96.1 y 96.2 del RQA en relación con las emisiones atmosféricas de los vehículos ligeros de modelo posterior a 1985. La presentación de esta información en un expediente de hechos permitiría verificar si Quebec está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de las disposiciones citadas por la AQLPA. De esa forma, en el marco de la elaboración de un expediente de hechos, el Secretariado recabaría la información adicional pertinente respecto de la autorización y ejecución de un PIEVA quebequense. El Secretariado recabaría igualmente la información adicional pertinente en cuanto a los retos asociados con la obtención de los elementos de prueba que permitan emprender con éxito cargos penales respecto de la aplicación de las disposiciones citadas por la AQLPA, así como respecto de las medidas suplementarias adoptadas por Quebec, ello con el fin de verificar si, tomadas en su conjunto, las medidas adoptadas por Quebec permiten asegurar la aplicación efectiva de las disposiciones citadas por la Peticionaria.

---

<sup>75</sup> *Ibid.*, pp. 13-14.

Por consiguiente, en conformidad con el artículo 15(1), y por las razones expuestas en esta notificación, el Secretariado informa al Consejo su determinación de que elaborar un expediente de hechos para esta petición contribuirá al cumplimiento de los objetivos del ACAAN.

Sometida respetuosamente a su consideración el 5 de mayo de 2005.

**Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental**

*(firma en el original)*  
por: William V. Kennedy  
Director Ejecutivo