



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Comité Consultivo de Secretaría de Economía protege intereses de la industria automotriz por encima del derecho a la salud de la población en materia de seguridad vehicular

- *ONG's denuncian discriminación económica hacia consumidores mexicanos.*
- *El Comité Consultivo Nacional de Normalización rechaza comentarios de la Secretaría de Salud y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la NOM-194-SCFI que regulará los dispositivos de seguridad vehicular en los autos nuevos en México.*

Ciudad de México 05 de mayo 2016.- Organizaciones de la Sociedad Civil dedicadas al tema de seguridad vial y derechos de los consumidores denunciaron en conferencia de prensa el actuar del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía (CCONNSE), quien rechazó las recomendaciones emitidas por la Secretaría de Salud, a través del Consejo de Prevención de Accidentes (CONAPRA), así como por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y de 19 organizaciones de la sociedad civil para la NOM-194-SCFI que regulará los dispositivos de seguridad vehicular en los autos nuevos, con el fin de salvaguardar y garantizar el derecho a la salud de consumidores y usuarios de la vialidad.

A decir de las organizaciones, resulta asombroso que el Comité Consultivo Nacional de Normalización proteja los intereses de la industria automotriz por encima del interés público, tal hecho queda evidenciado en las respuestas que fueron emitidas por esta Secretaría a los comentarios realizados por los diversos actores involucrados en esta norma.

Stephan Brodziak, Coordinador de Seguridad Vehicular de El Poder del Consumidor declaró: “Resulta absurdo que el Comité avale y proteja las prácticas de discriminación económica de parte de la industria automotriz y ponga en peligro la vida de miles de consumidores que están pagando por autos extremadamente inseguros. Y por si fuera poco también permite que industrias extranjeras importen a México autos peligrosos que no comercializan en su propio país, como el caso del VW Gol.”

Entre las recomendaciones emitidas y solicitadas para esta norma de seguridad se proponían que:

- Las normas de referencia sean exclusivamente las de Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) de Estados Unidos y de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) quienes exigen los más altos estándares de seguridad;
- Todos los autos nuevos cuenten con tecnologías en seguridad vehicular como: el Sistema de Control de Estabilidad (ESC), cinturones de tres puntos en cada plaza, sistema de retención infantil Isofix y protección a peatones. La principal función de estas tecnologías es evitar situaciones de riesgo donde hay altas probabilidades de que el vehículo pierda el control o impacte a otros vehículos, personas o infraestructura vial. Además, pueden hacer la diferencia entre una lesión grave o leve, la vida o la muerte.

Estas demandas fueron desestimadas por el CCONNSE argumentando:

“Los tratados comerciales de nuestro país implican la venta de vehículos diseñados para diferentes regiones por lo que el volumen y diversidad del mercado mexicano, no permite exigir cosas únicas para México.”



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Sin embargo, más del 80% de la producción automotriz mexicana ya cuenta estos dispositivos de seguridad, dicha producción únicamente es para exportación.

Ante esta postura del Comité, el Director de Movilidad y Desarrollo México, Francisco de Anda, expresó “Es lamentable que se exhiban excusas de carácter económico y comercial por encima de la ética y la salud. Es claro que se evita encontrar el cómo sí, cuando las empresas no han hecho el ejercicio de reformular los paquetes de equipamiento de sus unidades más básicas.”

De acuerdo con las directrices de la ONU para la protección de los derechos de los consumidores, la seguridad y la salud forman parte de los derechos que los productores deben respetar en la producción y comercialización de sus productos. En este caso, la omisión de sistemas básicos como el ESC o el Isofix como un estándar en la producción vehicular nacional, lesiona completamente los derechos de los consumidores mexicanos. Una Norma Oficial Mexicana con estas características podría, incluso, considerarse inconstitucional, pues las directrices de la ONU han sido reconocidas por nuestros Tribunales Federales, obligando a que este tipo de regulaciones respeten los derechos de los consumidores.

Por otro lado, cabe resaltar que una de las recomendaciones emitidas por la Secretaría de Salud a esta norma y apoyada por las organizaciones fue que a partir de 180 días (6 meses) de su publicación los autos nuevos que se comercialicen especifiquen los niveles de cumplimiento o no cumplimiento con la norma del modelo en cuestión. Solicitud alineada con la Ley de Protección al Consumidor en su derecho a la información. Ante lo cual el CCONNSE respondió que:

“...analizó y decidió no aceptarlo en razón de que es responsabilidad de las autoridades competentes garantizar el cumplimiento de la norma.”

Con ello evade el cumplimiento del derecho a la protección de la salud y a la información de los riesgos hacia los consumidores, lo cual es contrario a los principios rectores de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

En cuanto a los tiempos de implementación de la norma, las organizaciones de la sociedad civil, Latin NCAP, empresas y particulares, solicitaron que éste fuera reducidos de 4 a 2 años, para que las marcas puedan incluir los frenos antibloqueo (ABS), prueba de impacto lateral y frontal. Solicitud descartada:

“...decidió no aceptarlo ya que los procesos de producción en la industria automotriz requieren de tiempo para ajustarse a lo establecido por la nueva regulación.”

Dicha posición del Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Economía, ignora el hecho de que diversas compañías automotrices tienen varios modelos cuya comercialización está compartida entre México y Estados Unidos bajo especificaciones de seguridad muy diferentes. Diferencia que podría ser remediada sin necesidad de habilitar una nueva línea de producción ni de modificar para estas marcas las ya existentes.

Alicia García de Fundación Tiempo Para Vivir, concluyó que “La falta de aditamentos de seguridad vial en un vehículo austero es discriminación entre los consumidores. El derecho fundamental a la movilidad no se ejerce si el conductor se mueve en un automóvil que no garantiza su seguridad.”

Contacto Prensa : Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686; Diana Turner cel. 55-8580-6525; Denise Rojas cel. 55-1298-9928