

De: Stephan <airelimpio@elpoderdelconsumidor.org>
Enviado el: viernes, 23 de marzo de 2018 02:10 p. m.
Para: Mario Emilio Gutiérrez Caballero
CC: Cofemer Cofemer; Jurídico El Poder del Consumidor; Dirección El poder del consumidor
Asunto: Comentario a la MIR Ex Post de la NOM-194
Datos adjuntos: Comentario EPC-COFEMER_NOM-194_23.03.18.pdf

Estimado Mario Emilio Gutiérrez Caballero:

Con el gusto de saludarle, sírvase a encontrar en el adjunto nuestra opinión institucional ante la MIR Ex-Post de la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos- Especificaciones de seguridad.

Atentamente,

El equipo de El Poder del Consumidor





**COMENTARIO NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad
esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad.
Expediente 44249 MIR Ex post**

Lic. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Director General Comisión Federal de Mejora Regulatoria

El artículo 1 de la Constitución mexicana obliga a todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, a **promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos** de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá **prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos**, en los términos que establezca la ley.

En este orden de ideas, los derechos a la vida y a la integridad personal imponen al Estado tanto la obligación de que los agentes públicos y los particulares se abstengan de afectarlos (dimensión sustantiva), como la de prevenir, proteger y sancionar su posible afectación por parte de autoridades y/o particulares (dimensión procesal); es decir, tales derechos no sólo presuponen que ninguna persona sea privada de su vida arbitrariamente (obligación negativa), sino que además requieren que el Estado adopte todas las medidas apropiadas para preservarlos (obligación positiva).

Asimismo, el artículo 28 constitucional menciona que la Ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses. Ante esto, los precedentes del Poder Judicial han reconocido los derechos fundamentales de esta colectividad y a su vez el reconocimiento de aspectos normativos específicos que son inherentes a este tipo de colectividad.¹

¹ Novena Época, Registro 163370, Tribunales Colegiados de Circuito, Tesis Aislada. DERECHO DE LOS CONSUMIDORES. COMO DERECHO FUNDAMENTAL DE BASE CONSTITUCIONAL TIENE UNA REGULACIÓN LEGAL, ESPECÍFICA Y PROTECTORA QUE EL JUZGADOR DEBE CONSIDERAR AL RESOLVER LOS CONFLICTOS ENTRE PROVEEDORES Y CONSUMIDORES QUE SEAN DE SU COMPETENCIA PARA EVITAR ABUSOS. Y Décima Época, Registro 2008636, Primera Sala, Tesis Aislada. CONSUMIDOR. EL DERECHO A SU PROTECCIÓN TIENE RANGO CONSTITUCIONAL.



Tal ha sido el grado de protección que los precedentes lo consideran un derecho humano consagrado en el artículo 28 constitucional.² Si bien, de la Ley Federal de Protección al Consumidor no se desprende un catálogo definido de derechos, lo cierto es que establece principios básicos en las relaciones de consumo, tales como:

- I. La protección de la vida, salud y seguridad del consumidor contra los riesgos provocados por productos, prácticas en el abastecimiento de productos y servicios considerados peligrosos o nocivos;

Además, es importante mencionar que los precedentes mexicanos han incluido como parte del catálogo de derechos fundamentales de los consumidores aquellos reconocidos en la Directrices de las Naciones Unidas para la Protección de los Consumidores, los cuales son retomados en el criterio citado “CONSUMIDOR. LA OBTENCIÓN DEL MÁXIMO BENEFICIO CON SUS RESERVAS, ES UN DERECHO HUMANO DEL CONSUMIDOR TUTELADO EN EL ARTÍCULO 28 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, QUE SE COMPLEMENTA CON LAS DIRECTRICES DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA SU PROTECCIÓN”, a saber:

- A. La protección del consumidor frente a los riesgos de salud y su seguridad.

Es así como con la adopción de las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección al Consumidor³ en el ámbito internacional, se reconoce la importancia de la protección frente a los riesgos para la salud. Cabe apuntar que las Directrices de la Organización de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor reconocen, implícitamente ciertos derechos, en la medida en que pretende lograr o mantener una protección adecuada de los consumidores, particularmente de quienes se encuentran en los países en desarrollo. Estas directrices atañen a que las modalidades de producción y distribución de bienes y servicios respondan a las necesidades y deseos de los consumidores; **instar a los productores de bienes y servicios a que adopten normas éticas de conducta**; a crear grupos de defensa del consumidor; promover un consumo sostenible; que en el mercado se den condiciones que otorguen a los contribuyentes una mayor selección a precios más bajos; a **poner freno a prácticas comerciales abusivas y a la cooperación internacional en la protección del consumidor**, y a un derecho a la información.

La directiva 11, establece la obligación de los gobiernos de adoptar o fomentar la adopción de medidas apropiadas, incluidos sistemas jurídicos, reglamentaciones de seguridad, normas

² Décima Época, Registro 2002127, Tribunales Colegiados de Circuito, Tesis Aislada.

³ Las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección al Consumidor se adoptan en 1985. Posteriormente en 1999 y 2003 se actualizan y amplían, para tomar en cuenta temas de actualidad conforme a los cambios que adopta la sociedad.



nacionales o internacionales, o voluntarias y el mantenimiento de registros de seguridad **para garantizar que los productos sean inocuos en el uso al que se destinan o normalmente previsible; que los productores notifiquen de los peligros no previstos de que se hayan percatado con posterioridad a su circulación en el mercado o de los defectos graves o peligros considerables aun cuando el producto se utilice de manera adecuada, y su retiro del mercado, reemplazándolo, modificándolo o sustituyéndolo,** y en su caso, cuando no fuere posible otorgando una compensación al consumidor.

Con base en lo anterior, conforme al artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le corresponde a la Secretaría de Economía regular, orientar y estimular las medidas de protección al consumidor; establecer y vigilar las normas de calidad, pesas y medidas necesarias para la actividad comercial; así como las normas y especificaciones industriales. Es decir, la Secretaría de Economía es la facultada para regular en materia de Protección al Consumidor y en industria, por lo que en esta esfera del ejercicio del servicio público tiene obligaciones para proteger, prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, con base en los criterios delineados por la Constitución, y las Directrices antes señaladas.

En este sentido, resulta responsabilidad de la Secretaría de Economía que aún haya compañías automotrices que venden en el país autos nuevos con muy pobre seguridad de manera alevosa sin comunicar los riesgos a la salud, la integridad y la vida para ocupantes y usuarios de la vialidad implícitos en este tipo de vehículos. A la fecha, al menos 30 modelos de las distintas marcas de autos vendidos en nuestro país no ofrecen como estándar básico los mínimos niveles de seguridad vehicular recomendados por diversos organismos a nivel internacional, incluidas la Organización de las Naciones Unidas (ONU),⁴ la Organización Mundial de la Salud (OMS)⁵ y la Comisión Económica Para Europa (CEPE),⁶ entre otras. Estos **niveles mínimos de seguridad contribuirían a reducir el número de siniestros y sus víctimas.**

⁴ Relación entre sistemas y recomendaciones de Global NCAP y Latin NCAP hecha con base en la tecnología actualmente consolidada en seguridad vehicular.

⁵ World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety 2015*.

⁶ United Nations Economic Commission for Europe. *UNECE appeal for political commitment on Road Safety*. 2009. Press Release.



El tema de la seguridad vehicular en nuestro país es muy grave, la poca seguridad que ofrecen ciertos modelos de autos es conocido por la industria desde hace décadas, sin embargo, la industria automotriz tiene la capacidad de producir vehículos seguros, tan es así que más del 80% de los autos fabricados en México cumple con los niveles mínimos de seguridad requeridos en países como EEUU y aquellos pertenecientes a la Unión Europea, lamentablemente la mayoría de estos vehículos se exportan a otros países dando un trato distinto a los consumidores mexicanos. Como se ha mostrado en los propios reportes de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), la mayor parte de la producción mexicana va para Estados Unidos.

DESTINO	UNIDADES VEHICULARES	% PARTICIPACIÓN
Norteamérica	1,841,801	76.7%
EUA	1,646,950	68.0%
Canadá	194,851	8.0%
Latinoamérica	307,581	12.7%
Europa	144,120	5.9%
Asia	67,891	2.8%
África	27,703	1.1%
Otros	33,988	1.4%
Total	2,423,084	100%

Fuente: AMIA, 2013.

Con base en lo anterior, resulta alarmante que, en la MANIFESTACION DE IMPACTO REGULATORIO EX POST, se considere que regulaciones como las de Estados Unidos y Europa deben ser descartadas en su adopción, por la forma en la que opera la industria automotriz. Máxime porque, como se señaló antes, producimos autos que satisfacen las regulaciones correspondientes a dicho país y región, pero aquí las mismas compañías que suplen la demanda de autos en las zonas antes mencionadas, venden autos nuevos inseguros en nuestro país (ya sea importados o producidos en México). Esto claramente demuestra que las autoridades responsables han privilegiado los ingresos de la industria por encima de los derechos de los ciudadanos.

De tal forma, la regulación actual ha permitido que sigan vendiéndose productos peligrosos. De hecho, varios de los autos más vendidos en México no cuentan con los sistemas mínimos de seguridad que organismos internacionales han recomendado insistentemente. Así, tenemos aquí una muestra de algunos de los vehículos inseguros que actualmente se ofrecen en México:



Marca	Modelo
General Motors	Aveo
General Motors	Spark
Nissan	Tsuru
Ford	Figo
Hyundai	Grand i10
Nissan	Urvan
Toyota	Hiace
Nissan	Tiida

Tan sólo en 2017 se vendieron miles de autos inseguros que ponen en riesgo tanto a los usuarios como al resto de la población usuaria de las vialidades. Si tomamos en cuenta el largo de vida de estos autos y los largos plazos con que se ha decidido beneficiar a la industria automotriz por encima del interés de la población, los limitados efectos protectores más significativos de la norma, no se verán reflejados sino hasta que esta se actualice y se obligue a la industria a incorporar los estándares de impacto frontal e impacto lateral de acuerdo a las regulaciones ONU Reg. 94 y Reg. 95 respectivamente, el control electrónico de estabilidad (ESC) de acuerdo a la Global Technical Regulation (GTR) No. 8 o la Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 126, la protección a peatones de acuerdo a GTR 9 o ONU 127, los cinturones de seguridad y sus anclajes y los anclajes del sistema de retención infantil de acuerdo a regulaciones ONU Reg. 14 y Reg. 16. Estándares con los que parte de la producción mexicana ya cumple para su exportación a países regulados adecuadamente. Esto es claramente una violación a las obligaciones de proteger la vida, la integridad física y los derechos de los consumidores que tiene la Secretaría de Economía.

A pesar de la debilidad y ambigüedad de esta norma, a más de un año de implementación, se muestran descensos del 2015 al 2016 en los registros de accidentalidad (26%), mortalidad y costos por accidentes vehiculares en las vías federales del país, de acuerdo con lo publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su *Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales 2016*. Si tomamos en cuenta los registros de accidentalidad en las zonas urbanas y suburbanas, al cumplir de manera tardía con la muy limitada Tabla 1 de los dispositivos de seguridad esenciales, esto puede ser considerado uno de los factores que expliquen el descenso en 2016 de casi 26% con respecto al año anterior, la accidentalidad en las carreteras federales, y un descenso de 5% en el mismo período en las zonas urbanas y suburbanas del país acuerdo a lo reportado por INEGI en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Si se actualizara la norma para que tuviera la exigencia mínima de seguridad recomendada y se acelerase el proceso de implementación de la misma, estaríamos salvando un número considerablemente mayor de vidas de las que se podrían salvar por la norma en sus términos y condiciones presentes.



Si la industria automotriz cumpliera tan sólo con la normas ONU de impacto frontal, impacto lateral, los cinturones de seguridad y sus anclajes, en un periodo de 15 años se podrían salvar hasta 6100 vidas en México.⁷ Y esto no incluye el gran número de vidas que se podrían salvar si los autos incluyeran como estándar de seguridad activa con el ESC.

De igual forma, resulta muy preocupante que a mayo de 2017 aún no se contaban con Unidades de Verificación acreditadas para expedir los dictámenes de cumplimiento con base en la documentación técnica relacionada con los dispositivos de seguridad esenciales que establece la norma en cuestión. Es decir, a un año de su entrada en vigor no había condiciones para su cumplimiento efectivo. Lo anterior se puede verificar en la respuesta a la solicitud de acceso a la información de folio 00001000082017, contenida en el oficio: OF.DGN.312.01.2017.1840 cuyo fragmento se reproduce a continuación:

Finalmente respecto de la relación de las unidades de verificación acreditadas y aprobadas para el cumplimiento de la citada norma, se le informa que esta Dirección General de Normas está dictaminando el cumplimiento de la norma NOM-194-SCFI-2015 "Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos – Especificaciones de seguridad" toda vez que no se cuenta con unidades de verificación acreditadas.

A la fecha estamos en espera para saber si dichas unidades de verificación existen tras dos años de la entrada en vigor de la norma en cuestión. Hay que señalar que la capacidad de verificación de México está seriamente rebasada en cuanto a este tema se refiere. Cabe señalar que los países que llevan a cabo las mejores prácticas, en lo que a seguridad vehicular se refiere, cuentan con una agencia de seguridad vial que se encarga, entre otras cuestiones, de regular y verificar a los fabricantes y sus productos. Sin embargo, en México no contamos actualmente con una Agencia Nacional de Seguridad Vial que tuviera las capacidades técnicas, de infraestructura y humanas, para poder asumir adecuadamente la responsabilidad de verificar el cumplimiento de los estándares de seguridad de los autos nuevos. En este sentido, la responsabilidad en una materia tan importante para la protección de la vida y salud de las personas fue diluida entre diversos órganos gubernamentales sin ninguna especialización en la materia: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Economía, Secretaría de Salud, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Policía Federal y las diversas secretarías de seguridad locales.

Un ejemplo pertinente de la situación que genera la regulación mexicana en contraposición a la estadounidense es el caso del ESC. Este sistema hoy está en segundo lugar en capacidad de salvar vidas, justo detrás del cinturón de seguridad. A través de la FMVSS No. 129, se obligó a que todos los vehículos nuevos incluyeran este dispositivo a partir de septiembre de 2011. En un estudio de la

⁷ Transport Research Lab. *Potencial de los estándares de seguridad vehicular para evitar muertes y lesiones en América Latina. Evaluación del impacto social y económico de la inacción.* Reino Unido, 2016.



NHTSA, se estimó que el acumulado de vidas salvadas gracias al ESC es del orden de 6,169.⁸ Este dispositivo es incluido en la mayoría de las unidades (80%) que se produce en el país y son exportadas a EEUU, Canadá, Australia, Corea, Europa y Japón donde el ESC es obligatorio. De tal forma, la adaptación de este sistema a los modelos de venta local no es compleja ni representa una afectación en la forma de producción. No obstante, incluso si representara cambios en la forma en que producen, los productores tienen una prohibición de vender productos que pongan en peligro la vida de los consumidores. Resulta agravante en este asunto considerar que tanto las autoridades como los productores tienen conocimiento de que se están vendiendo productos diferenciados y que estos últimos privilegian sus intereses comerciales a la seguridad y vida de los mexicanos.

En este tenor, resulta preocupante que en México se faculte a los fabricantes para cumplir con la regulación a través de la auto-certificación. En los Estados Unidos funciona adecuadamente porque el gobierno cuenta con el brazo regulador de la NHTSA, el cual monitorea a través de sus propios laboratorios el cumplimiento de las normas de seguridad vehicular y, en caso necesario, puede detener casi de inmediato una línea de producción para su revisión. En el caso mexicano se dio a los propios fabricantes la facultad de verificar sus vehículos, lo cual representa claramente un conflicto de interés y, sin embargo, para las autoridades mexicanas eso es suficiente para dar su visto bueno a la comercialización de estos vehículos en el país. Esto quiere decir que no hay verificación real por parte del gobierno e incluso, de acuerdo con el texto de la NOM-194,⁹ inexplicablemente se auto restringió al no poder solicitar segundas pruebas a fin de garantizar el cumplimiento la seguridad de los mexicanos. Tal como lo especifica el numeral 6.4 de la norma:

6.4 Cumplimiento

Para demostrar el cumplimiento con la presente Norma Oficial Mexicana, los Corporativos deberán:

Presentar ante la Secretaría o ante la unidad de verificación acreditada y aprobada, la documentación técnica de cumplimiento correspondiente con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados, con la finalidad de obtener el dictamen de cumplimiento correspondiente.

Los dictámenes, informes o certificados en donde se demuestre el cumplimiento de los dispositivos o pruebas mencionados en las tablas 1, 2 y 3 de esta norma serán válidos siempre y cuando sean emitidos por laboratorios u organismos acreditados y, en su caso, aprobados, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, o bien por los laboratorios de pruebas u organismos extranjeros

acreditados o reconocidos por autoridades o entidades competentes en el extranjero.

En relación con los laboratorios de pruebas indicados en el párrafo que antecede, éstos podrán formar parte de los propios Corporativos o ser de los fabricantes de los dispositivos o de terceros, sean nacionales o extranjeros. Los laboratorios de pruebas emitirán los informes de resultados relacionados con cada uno de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados por esta Norma Oficial Mexicana, respecto a las normas o regulaciones citadas en el Capítulo 2 Referencias.

En términos de lo dispuesto en el párrafo anterior, en ningún caso, la Secretaría solicitará a los Corporativos realizar segundas pruebas o certificaciones de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados que cuenten con informes de resultados o certificados emitidos por laboratorios de pruebas o por los organismos extranjeros de tercera parte reconocidos en otros países.

⁸ National Highway Traffic Safety Administration-United States Department of Transportation. *Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012: Passenger Cars and LTVs*. 2015.

⁹ Norma Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad.



También resulta relevante apuntar que una unidad de ESC (si el auto ya cuenta con el sistema de frenos anti bloque) tiene un costo de \$50 USD.¹⁰ De acuerdo al volumen de demanda este costo puede bajar considerablemente de precio para las armadoras de autos. Con base en lo anterior, el *Análisis final de impacto regulatorio* de la NHTSA,¹¹ que dio pie a la incorporación del sistema de control de estabilidad en los automóviles concluyó que el ESC es altamente efectivo para la prevención de pérdida de control de los automóviles, disminuir los choques carreteros, de los cuales una porción significativa culmina en volcaduras. El ESC también disminuye los incidentes entre múltiples vehículos. Por estas razones, consideraron que la medida era altamente costo-efectiva.

Así, los beneficios de la implementación en Estados Unidos en términos de vidas salvadas, se calculan entre 1,547 y 2,534 y una reducción en el número de personas lesionadas, en diverso grado, de 46,896 a 65,801.¹²

En la actualización hecha en el 2011 del *Análisis final de impacto regulatorio*, la NHTSA confirma la reducción de accidentes y mortalidad gracias a la implementación del FMVSS No. 126 (ESC). A través de la siguiente tabla se puede apreciar la reducción en las probabilidades de accidente de autos y camionetas en Estados Unidos gracias al ESC. Es de notarse que, en las camionetas, la probabilidad de accidentes por volcadura se puede reducir hasta en un 74%.¹³

¹⁰ Global NCAP. *Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020*. 2015.

¹¹ National Highway Traffic Safety Administration-United States Department of Transportation. *FMVSS No. 126: Electronic Stability Control Systems. Final Regulatory Impact Analysis*. 2007.

¹² *Ibid.*

¹³ National Highway Traffic Safety Administration-United States Department of Transportation. *Crash Prevention Effectiveness of Light-Vehicle Electronic Stability Control: An Update of the 2007 NHTSA Evaluation*. 2011.



The principal findings of this evaluation are the following changes in likelihood of crash involvement due to ESC:

	Crash reduction with ESC		
	Cars	LTVs	Combined
ALL CRASHES			
Police-reported crash involvements:	5%	7%*	6%*
Fatal crash involvements:	23%*	20%*	18%*
ALL SINGLE-VEHICLE CRASHES (except collisions with pedestrians/bicyclists/animals)			
Police-reported crash involvements:	32%	57%*	50%*
Fatal crash involvements:	55%*	50%*	49%*
ALL MULTIVEHICLE CRASHES			
Police-reported crash involvements:	-1%	0%	0%
Fatal crash involvements:	8%	8%*	6%*
FIRST-EVENT ROLLOVERS			
Police-reported crash involvements:	72%*	64%*	67%*
Fatal crash involvements:	56%*	74%*	72%*
ALL IMPACTS WITH FIXED OBJECTS			
Police-reported crash involvements:	30%	67%*	58%*
Fatal crash involvements:	47%*	45%*	39%*
SIDE IMPACTS WITH FIXED OBJECTS			
Police-reported crash involvements:	60%*	73%*	71%*
Fatal crash involvements:	65%*	65%*	58%*
CULPABLE VEHICLES IN MULTIVEHICLE CRASHES			
Police-reported crash involvements:	-3%	-1%	-1%
Fatal crash involvements:	18%	21%*	16%*
COLLISIONS WITH PEDESTRIANS/BICYCLISTS/ANIMALS			
Police-reported crash involvements:	35%	-1%	4%
Fatal crash involvements:	-9%	-11%	-9%

En términos económicos, el impacto de la regulación en Estados Unidos en 2005, tomando en cuenta el costo de la tecnología, en dólares de la época, es el siguiente de acuerdo a la proyección estimada de penetración de la tecnología en la flota vehicular:

Summary of Vehicle Costs
(\$2005)

	Average Vehicle Costs	Total Costs
Passenger Cars	\$ 90.3	\$ 722.5 mill.
Light Trucks	\$ 29.2	\$ 262.7 mill.
Total	\$ 58.0	\$ 985.2 mill.

Monto que debe restarse a los beneficios netos recibidos por el estimado de vidas salvadas traducidas a una valoración económica. La siguiente tabla es la que NHTSA usa para estimar el valor equivalente por vida salvada de los estadounidenses.

Net Cost Per Equivalent Life Saved

The net cost per equivalent life saved, discounted at a 3 percent and 7 percent discount rate, is less than \$450,000.

Cost Per Equivalent Life Saved
(2005 dollars)

	3% Discount Rate		7% Discount Rate	
	Low	High	Low	High
Net Cost per Equivalent Life Saved	\$179,743	\$331,183	\$259,045	\$448,234

Tomando en cuenta los costos de la implementación, el valor equivalente por vida salvada y el número de vidas salvadas por el ESC, la NHTSA calcula beneficios netos entre 5.6 miles de millones de dólares y 11.4 miles de millones de dólares (hablando en dólares de 2005).



Net Benefits

A net benefit analysis differs from a cost effectiveness analysis in that it requires that benefits be assigned a monetary value. This value is compared to the monetary value of costs to derive a net benefit. The high end of the net benefits is \$11.4 billion using a 3 percent discount rate and the low end is \$5.6 billion using a 7 percent discount rate. Both of these are based on a \$3.75 million comprehensive value³ for preventing a fatality.

	Net Benefits With \$3.75 M Cost Per Life (in billions of 2005 dollars)			
	At 3% Discount		At 7% Discount	
	Low	High	Low	High
Net Benefits	\$7.3 Bill.	\$11.4 Bill.	\$5.6 Bill.	\$8.9 Bill.

³ Contains both economic costs and values for intangible consequences such as lost quality of life

Si tomamos en cuenta que en 2005 el ESC costaba \$90 USD y que su precio ha descendido hasta \$50 USD en años más recientes,¹⁴ precio que, de acuerdo a la demanda, puede ser considerablemente menor y, considerando el costo de la inflación, para México la implementación sería mucho menos costoso ahora que lo fue en su momento para Estados Unidos. Además, los costos por la inseguridad vial calculados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el año 2013, representaron entre el 1.8% y el 3.5% del producto interno bruto (PIB) del país, es decir entre 21 mil millones y 41 mil millones de dólares.¹⁵ Y, con datos más recientes, el Institute for Health Metrics (IHME), calcula para México los años perdidos por muerte prematura y los años de vida vividos con discapacidad en 2015 en 1 millón 79 mil 256 años de vida saludable perdidos (AVISA) por accidentes de tránsito.¹⁶

Así, para dar un cabal cumplimiento con los mandatos constitucionales y cumplir con los estándares de calidad que otros países proveen a sus ciudadanos, solicitamos:

1. Adoptar los estándares establecidos en las normas ONU y GTR (desarrolladas por el foro WP29 de la Organización de las Naciones Unidas).
- **Agregar requerimiento de ESC a través de regulación GTR 8 o FMVSS 126.** Sorprende la ausencia de requerimiento del sistema de frenos antibloqueo (que ya tienen Brasil y Argentina y para los cuales México exporta con ese sistema), ausencia de ESC (que es obligatoria en Ecuador, EEUU, la Unión Europea, Japón, Israel, Corea, Sudáfrica, Turquía, Egipto, Australia y Canadá, entre otros).

¹⁴ Global NCAP. Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020. 2015.

¹⁵ Secretaría de Salud-Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes. *Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2014.* 2014.

¹⁶ Secretaría de Salud-Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes. *Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2016.* 2017.



- **Agregar la norma UN 127 (protección de peatones) o GTR9.** La protección de peatones no implica tecnologías caras, solo un diseño adecuado con materiales adecuados en el frente del carro. Esta norma es de particular importancia en nuestro país, dada la incidencia de peatones fallecidos en hechos viales, puesto que estas comprenden más de la mitad de las muertes por viales en los últimos años.¹⁷ Lo que debería ser suficiente justificativo para incluir esta norma y proteger a la población por encima del interés de reducción de costos de la industria.
 - **Agregar la norma de UN Reg. 14 y Reg. 16.** Los cinturones de seguridad, sus anclajes, así como de los anclajes de los sistemas Isofix o LATCH. Recordemos que los accidentes de tránsito en 2015 fueron la 3ª causa de muerte en niños y niñas de 1-4 años de edad y la segunda causa de muerte en niños y niñas de 5-14 años de edad.¹⁸ Por otro lado, se ha visto que los anclajes Isofix y LATCH reducen la probabilidad de lesión grave en los niños gracias a que facilitan la correcta colocación de las sillas infantiles en un auto, además de la mayor estabilidad otorgada a las sillas infantiles al anclarlas a la estructura del vehículo.
 - **Establecer como única opción para aprobar impacto frontal la UN Reg. 94.** Si de verdad se busca la mejor protección a los ocupantes de vehículos, el estándar de impacto frontal de las Naciones Unidas requiere el más exigente desempeño en la prueba impacto y, por tanto, los autos que cumplan con dicho estándar ofrecerán la mejor protección disponible.
 - **Establecer como única opción para aprobar impacto lateral la UN Reg. 95.** Si de verdad se busca la mejor protección a los ocupantes de vehículos, el estándar de impacto lateral de las Naciones Unidas requiere el más exigente desempeño en la prueba impacto y, por tanto, los autos que cumplan con dicho estándar ofrecerán la mejor protección disponible.
2. Reducir los tiempos de implementación a 1 año máximo. **¿Por qué se deciden tiempos tan lentos cuando el 80% de la producción de la mayoría de modelos se equipa con estos elementos y el costo de airbags es tan bajo?**
 3. **Eliminar el párrafo que indica que el gobierno NO puede solicitar a los corporativos segundas pruebas ningún modelo en cuanto o certificaciones de los dispositivos o sistemas de seguridad regulados (Cumplimiento 6.4).** Justamente este término debe ser eliminado y permitir al gobierno que si lo requiera se proceda a hacer pruebas de verificación, tantas como sean necesarias. Este punto va en contra de sistemas normativos sólidos y en contra de los intereses del consumidor y del gobierno mexicano.
 4. **Se debe aclarar e Indicar que el cumplimiento de la norma debe ser para TODAS las unidades correspondientes a la línea de producción destinadas a comercializarse en el país, aplicada desde la versión básica (menos equipada).** En el proyecto de reglamento se cita a la norma chilena que en su marco regulatorio admite el “opcional” de equipamiento. Es decir que se presenta una unidad equipada con airbags por ejemplo y con las aprobaciones correspondientes

¹⁷Secretaría de Salud - CONAPRA. *Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015.*

¹⁸ INEGI. *Principales causas de mortalidad por residencial habitual, grupos de edad y sexo del fallecido, 2015.*



y se la permite vender mientras que también se ofrecen del mismo modelo sin equipamiento como los airbags. Debería indicarse en el proyecto de Norma Oficial Mexicana que la exigencia es para todas las unidades y versiones de un modelo que se ingrese al mercado.

De no hacer más estricto el proyecto de norma, no podremos cumplir con los objetivos de la Estrategia Nacional de Seguridad a los cuales estamos comprometidos internacionalmente. El sentido actual del PROY-NOM-194-SCFI-2014 está en contrasentido con los acuerdos que el gobierno ha suscrito con la Organización Mundial de la Salud en el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.¹⁹ En particular anula la tercera acción de la estrategia:

“III. Fomentar el uso de vehículos más seguros, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

1. Incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29) de forma que éstos logren al menos ajustarse a las normas internacionales mínimas.
2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.”

Exigimos al gobierno que acate los principios a los que está obligado a través de nuestra Carta Magna, así como los acuerdos internacionales para la seguridad vial de los cuales formamos parte. Una actuación contraria acarrea la violación de derechos de los ciudadanos, miles de lesionados cada año, una disminución en la competitividad de nuestro país y, peor aún, la pérdida innecesaria de miles de vidas.

Con el gusto de saludarle,

Alejandro Calvillo Unna
El Poder del Consumidor

¹⁹ Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.