

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA A INFORMAR A ESTA COMISIÓN LAS RAZONES POR LAS QUE SE AUTORIZA LA IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS RIESGOSOS EN MÉXICO QUE ESTAN PROHIBIDOS EN OTRAS PAÍSES.

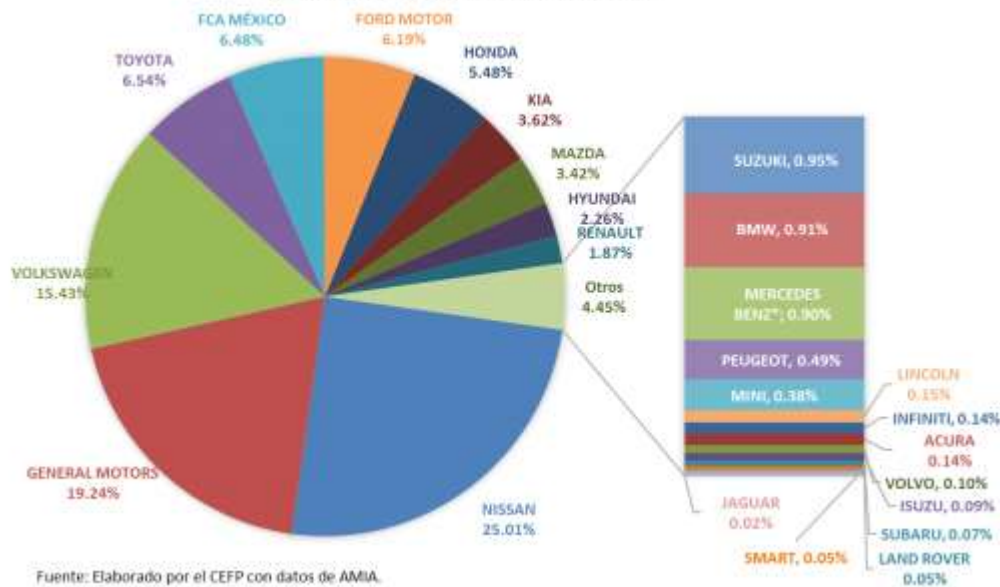
Los suscritos, diputados federales Abel Cruz Hernández, José Alfredo Ferreiro Velazco, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, en nombre de los integrantes del Grupo Parlamentario en la Cámara de Diputados de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 116 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta Soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

CONSIDERACIONES

Actualmente están presentes 25 marcas en el mercado de las cuales tres concentran, en conjunto, el 60 por ciento de las ventas totales¹: Nissan el 25.0 por ciento, seguida por General Motors con el 19.2 por ciento y Volkswagen con el 15.4 por ciento. En menor magnitud le siguen Toyota con el 6.54 por ciento, Chrysler (FCA México) con 6.48 por ciento, Ford Motor con 6.19 por ciento. Cabe comentar que, de éstas, tres son de capital estadounidense (General Motors, FCA y Ford), las cuales agrupan el 31.91 por ciento del mercado, mientras que el 68.09 por ciento restante se divide en empresas de origen asiático, principalmente japonés y europeo.

¹ <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2017/becefp0072017.pdf>

Participación de Mercado de la Industria Automotriz, 2016
(vehículos ligeros; porcentajes de ventas)



Datos del Centro de estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados afirman que, en el mercado estadounidense, los vehículos de origen mexicano representaron el 12.0 por ciento con un total de 2 millones 133 mil 724 unidades, seguido de Japón que colocó 1 millón 624 mil 522 vehículos, Corea del Sur con 982 mil 136 y Alemania con 668 mil 434 unidades; otros sumaron 584 mil 852 unidades. Cabe señalar que de estos países proveedores, las ventas de origen coreano y mexicano se incrementaron en 8.3 y 7.1 respectivamente, en tanto que las de Japón lo hicieron en 0.4% y las de Alemania cayeron 4.6%. Estos automóviles de origen mexicanos, para entrar al mercado norteamericano cumple plenamente con todas las normas de seguridad.

Por otra parte, y de acuerdo con el último "Informe sobre la situación de la seguridad vial", en el país, las lesiones causadas por el tránsito se encuentran entre las diez principales causas de muerte. Por ejemplo, en el 2014, se registraron 15 mil 886 decesos.

Para entender la problemática que estamos planteando, habrá que saber que la seguridad de los automóviles se divide en dos: primaria y secundaria².

La seguridad primaria tiene el objetivo de evitar una colisión, por lo que incluye el Sistema de Frenos Antibloqueo-ABS- y el Sistema de Control de Estabilidad-ESC-. Los frenos ABS permiten que el automovilista mantenga bajo control la trayectoria del coche, lo que le brinda la posibilidad de esquivar posibles obstáculos mediante el giro del volante; mientras tanto, el ESC reduce las posibilidades de riesgo de colisión y derrape, lo que evita accidentes de tránsito.

La seguridad secundaria funciona una vez que la colisión es inminente y sirve para proteger la integridad física de los ocupantes. Comprende bolsas de aire frontales, en rodillas, laterales en cabeza y laterales en torso; además de cinturones de seguridad de tres puntos en cada plaza, pretensores en estos y sistema de seguridad infantil (SRI/IsoFix).

El Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe-Latin NCAP-, se encarga de brindar información objetiva sobre pruebas de seguridad realizadas en diferentes vehículos.

Según la LatinNCAP, en octubre de 2017, señaló que son 7 los modelos de automóviles los más inseguros que se comercializan en México:

² <http://www.sinembargo.mx/04-08-2017/3276539>

Chevrolet

Spark

Aveo

Nissan

Tiida

Tsuru

Fiat

Palio

Hyundai

Grand i10

Kia

Rio

Este organismo coloca sus evaluaciones a partir de exámenes realizados en los vehículos que son pruebas de choque en la que se somete al vehículo a un impacto contra una barrera a 64 kilómetros por hora de manera frontal y lateral, respectivamente.

La versión usada para la prueba no posee bolsas de aire, pretensores del cinturón de seguridad, frenos antibloqueo, sistema ISOFIX (de anclaje de silla para niños), ni testigo de aviso de olvido del cinturón.

De julio del 2015 al final de junio del 2016 en México se han vendido un millón 463, 679 autos, según datos de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores³, destaca que de los vehículos considerados como inseguros, la unidad Aveo de Chevrolet fue la segunda más vendida, con 30,202 unidades; en 5° sitio se colocó el modelo Spark de Chevrolet, con 26 556 unidades; y en 7° lugar, el Tsuru de Nissan, con 24 837 unidades.

Datos de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores- AMDA- señalan que México terminó 2017 con la comercialización de un 1, 550 mil autos, 3.3 por ciento menos que lo reportado en igual periodo de 2016.

De conformidad con la AMDA, en 2017, la venta de tres de los vehículos más inseguros continuo dentro de los primeros diez. Destaca que el modelo Aveo fue el tercer vehículo más vendido con alrededor de 59,453 unidades; Spark, ocupó el sitio 8° de este ranking de ventas con 32,772 autos vendidos; y en 10° sitio se colocó el modelo Tsuru de Nissan con 23,156 unidades vendidas.

La organización "El Poder del Consumidor", ha advertido que el Modelo Spark de la versión más austera de venta en Estados Unidos cuenta con frenos ABS, ESC y 10 bolsas de aire, mientras tanto, el comercializado en territorio mexicano carece de los tres dispositivos. Esta misma organización, afirma que el Tsuru ni siquiera se comercializa en Japón, lugar de origen de la automotriz que lo fabrica, y tampoco en Estados Unidos y Europa.

Este organismo apunta que las unidades Tiida, Tsuru, Garnd i10, Aveo y Spark no unidades riesgosas y que se venden mucho en nuestro país.

³ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Los-10-autos-mas-vendidos-en-Mexico-en-lo-que-va-del-2016-20160726-0145.html>

Organismo sociales, como el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin New Car Assesmen Program o Latin NCAP), han señalado que el proyecto de Norma Oficial Mexicana 194 que actualmente trabaja la Secretaría de Economía con la industria automotriz no contempla los lineamientos de seguridad establecidos por la Organización de Naciones Unidas (ONU) desde 1958 y renovados en 1998

A destacar resulta el dato de que el 59% de los autos nuevos vendidos en México son importados.

Por ello resulta necesario que la Secretaria de Economía rinda un informe detallado de que medidas toma para evitar que las unidades motoras que se comercialicen en México contengan los mismos estándares de seguridad que, las mismas marcas, colocan a sus unidades que se comercializan en los Estados Unidos y Europa. La Secretaría de Economía es la encargada de la NOM-194-SCFI-2015 que regula los sistemas de seguridad que ayudan a evitar los siniestros.

Es del interés de los legisladores velar por la integridad de las personas y de su patrimonio al adquirir un vehículo. Los legisladores debemos de saber ¿por qué están rodando en territorio nacional vehículos que en otros países está restringida su venta?

Debe de ser del interés de esta Comisión Permanente conocer las razones por las cuáles México no se encuentra afiliado al Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la ONU, conocido como WP.29, que establece criterios internacionales para la seguridad de los vehículos. Así como conocer las medidas que implementa el Estado Mexicano para cumplir con la Estrategia Nacional

de Seguridad Vial y con los objetivos de la ONU para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

¿Es innecesario esperar a que ocurran desgracias humanas para solicitar toda la información al respecto, y exigir que se corrijan las razones que permiten la venta de vehículos inseguros?.

Resulta inadmisibles que por criterios de mercado se atente contra la vida y el patrimonio de los mexicanos.

No es intención del presente exhorto dañar la imagen y los planes financieros en la industria automotora; que según datos del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados en su Boletín: Sector Industrial⁴, "La industria automotriz en México y el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)", los principales indicadores económicos de la industria manifiestan una situación positiva del sector en México. La producción automotriz en términos del PIB creció en 5.9 por ciento en promedio anual entre 1993 y 2016, cifra que refleja un mayor dinamismo de lo que ha presentado el PIB y el sector manufacturero. En términos unitarios, la producción de automóviles ligeros se ubicó en 2016 en 3.47 millones de unidades. Las exportaciones alcanzan un total de 2.8 millones de unidades, equivalente, en términos de valor, a 113 mil 316 millones de dólares, manteniendo una balanza superavitaria. Asimismo, la inversión extranjera directa acumula a 2016 un total por 51.6 mil millones de dólares.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, y con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 116 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 58 y 60 del

⁴ <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/boleco/2017/becefp0072017.pdf>

Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta Soberanía, la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Economía a informar a esta Comisión las razones por las que se autoriza la importación y venta de vehículos riesgosos en México que están prohibidos en otros países.

SEGUNDO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Economía a dar a conocer las medidas que implementa el Estado Mexicano para cumplir con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial y con los objetivos de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020; y los motivos por los cuales México no se encuentra afiliado al Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Organización de las Naciones Unidas.

Dado en la Sede de la H. Comisión Permanente, a 2 de agosto de 2018

S U S C R I B E N

Dip. Abel Cruz Hernández

Dip. José Alfredo Ferreiro Velazco