

Anteproyecto de ley para la obligatoriedad del etiquetado de la calificación de NCAP en vehículos.

Exposición de motivos:

Por medio del presente proyecto de ley se pretende hacer obligatorio el etiquetado vehicular mediante la inclusión de la calificación obtenida en el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina (Latin NCAP de ahora en más), sobre desempeño de seguridad, para los vehículos nuevos a la venta. Este es el programa que evalúa los vehículos que se comercializan en Latinoamérica, incluyendo el mercado uruguayo, siendo aquel que tiene resultados más representativos de los modelos comercializados en Uruguay.

Con esta iniciativa pretendemos facilitar el acceso a la información independiente respecto de la seguridad de los vehículos, permitiendo que los consumidores tomen decisiones informadas al momento de comprar, fomentando la compra de vehículos más seguros con el objetivo de reducir las fatalidades y lesionados graves apuntando a colaborar con la reducción de la siniestralidad en las vías de tránsito de nuestro país.

Las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud lanzaron la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 que fue ya extendido a 2030 en la que indica, siguiendo casos de éxito mundiales, que se debe aplicar la estrategia de trabajar sobre 5 pilares básicos; Agencia Líder en el país (UNASEV), infraestructuras más seguras, vehículos más seguros, conductores más seguros y mejorar la atención post-siniestro. En el Plan de la Década se indica que hay que progresar y mejorar en todos los pilares para atender el problema de la seguridad vial. Todos los pilares son de igual relevancia, ninguno es más relevante que el otro. Cada uno de estos cuenta con una detallada descripción de actividades a desarrollar por los gobiernos para asegurarse el éxito en la mejora de cada pilar. En materia del pilar 3, vehículos más seguros, indica primero la adopción de normativa técnica de la ONU actualizada, la que en nuestra región tiene un retraso de al menos 22 años con respecto a Europa. La Segunda actividad en ese pilar indica que los gobiernos impulsen y promuevan la información independiente a los consumidores por medio de los programas NCAP (New Car Assessment Programmes, por sus siglas en inglés). Tanto las regulaciones como los NCAP deben coexistir en un mercado para impulsar la mejora de la seguridad.

Los programas NCAPs proporcionan a los consumidores información independiente sobre el desempeño de seguridad de los automóviles. Los NCAP suelen evaluar los automóviles con un nivel de severidad apenas más alto de lo requerido por la legislación local. Asimismo, sirven para complementar los requisitos mínimos de la legislación y para incentivar a los fabricantes de vehículos a ofrecer voluntariamente productos que excedan las normas legales.

La calificación en seguridad de los vehículos es información pública y gratuita. Este proyecto apuesta a facilitar el acceso de esta a los consumidores. Esto tiene sus bases en la economía comportamental, más específicamente en el concepto de “Nudge”. Bajo este marco, entendemos que, de aprobarse el etiquetado vehicular, la seguridad ganaría mayor relevancia como factor a ser tenido en cuenta en la decisión de compra, sustentado en el cambio voluntario de las preferencias del consumidor en el mercado. Esto aportaría a la proliferación

de vehículos más seguros en el país, allanando el camino para los posteriores cambios regulatorios del mismo modo que se ha hecho en los mercados de economías maduras, que han tenido un éxito rotundo en la mejora de seguridad vehicular y vial.

En Uruguay, la siniestralidad es un grave problema, según datos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), en el año 2021 se registraron 434 fallecidos en siniestros de tránsito en el país. En términos de lesiones, se registraron 27.613 lesionados en el mismo período.¹ A nivel mundial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ubica los siniestros de tránsito entre las diez principales causas de mortalidad, pasando de ubicarse en noveno lugar en el año 2004 a estimar un quinto lugar a 2030.²

Los siniestros de tránsito ganan relevancia como causa de defunción en la comparación con otras enfermedades en particular en niños, adolescentes y jóvenes adultos. En este sentido, se observa que la sociedad uruguaya ha perdido en promedio 32.248 años de vida saludable debido a siniestros de tránsito entre el año 2015 y 2019, lo que representa una tasa promedio de 923 años de vida saludable cada 100.000 habitantes. La tendencia del indicador avad ha sido a la baja, en general, durante este período, pero se revierte en los años 2017 y 2018 debido al aumento de la cantidad de fallecidos en siniestros de tránsito.³

Así pues, un informe del Banco Interamericano de Desarrollo reconoce la importancia que ha tenido Latin NCAP⁴, demostrando que las bolsas de aire solamente no son suficientes, Se puede contar con bolsas de aire, pero si la estructura del automóvil no tiene un buen comportamiento y colapsa, las lesiones graves llegan a los ocupantes, independientemente de las bolsas de aire. Es decir que contar con los equipamientos de seguridad no es suficiente para garantizar seguridad y es necesario hacer las pruebas de evaluación de funcionamiento de la seguridad del vehículo en su conjunto. Con las evaluaciones realizadas por NCAP a nivel mundial, se evalúan aquellos aspectos que estando en una hoja de especificaciones, tales como la cantidad de bolsas de aire o ciertas tecnologías concretas, cumplan adecuadamente su función analizando cómo se comporta el vehículo efectivamente en un siniestro. Se evalúan desde elementos del diseño y concepción, hasta la calidad constructiva y otros aspectos que solamente pueden ser considerados poniendo al vehículo a prueba.

De esta forma, recogemos esta iniciativa atendiendo a la gravedad que representa el problema para nuestro país. Entendemos que esta medida permitirá concientizar sobre el desempeño de seguridad que tienen los vehículos que están a la venta para que el potencial comprador pueda tomar una decisión informada, aun si continúe prefiriendo modelos de baja seguridad. Por otro lado, también aspiramos a lograr mayor disponibilidad y visibilidad de esta información para el público en general, pues como ya ha sido expuesto, el grado de seguridad activa y pasiva del parque automotor uruguayo repercute en la lesividad de los siniestros de tránsito y la capacidad de prevención de los mismos.

Finalmente, y en atención al importante volumen que representan las compras por parte del Estado de vehículos, se pretende con esta iniciativa promover que este incorpore en su criterio de compra el resultado obtenido por los vehículos en las pruebas de seguridad como

¹ Informe de la UNASEV sobre Seguridad Vial, año 2021, página 6, párrafo 1

² Informe de la UNASEV sobre Seguridad Vial, año 2021, página 6, párrafo 3

³ Informe de la UNASEV sobre Seguridad Vial, año 2021, página 20, párrafos 1, 3, 4 y 5

⁴ Informe de BID sobre Proyecto de Bien Público Regional, páginas 74 y sig

ya lo hacen algunos ministerios, oficinas, dependencias nacionales y departamentales. Esto es especialmente en los casos que estos vehículos vayan a ser utilizados por dependencias del Ministerio del Interior, teniendo en cuenta los riesgos asociados a estos servicios.

Articulado:

Artículo 1:

Hágase obligatorio el etiquetado de todos los vehículos nuevos a la venta debiendo contar estos con la calificación obtenida en el “Programa de evaluación de vehículos nuevos para América Latina” (Latin NCAP). Asimismo, dicha etiqueta deberá hacer un listado de todos los elementos de seguridad con los que cuenta el modelo, aunque no sean necesarios para su comercialización por normativa, tales como los sistemas avanzados de ayuda al conductor, Frenado Autónomo de Emergencia, Detección de Punto Ciego, Soportes de Sendas, Sistema Inteligente de Limitación de Velocidad, protección a peatones, protección de cabeza en impacto lateral, entre otros, distinguiendo si cuenta con ellos o no. La etiqueta contendrá también un código QR que dirigirá a la versión digital de la etiqueta en el sitio web de la Dirección Nacional de Industria con una base de datos específica para esto, que brindará información completa de las pruebas de seguridad de Latin NCAP.

La calificación Latin NCAP no es ni será un limitante para la importación o venta de ningún modelo en tanto se cumpla la normativa vigente.

Artículo 1 BIS:

Dicha etiqueta deberá ser exhibida en los salones de venta junto al modelo en cuestión, incluyendo un código QR y también en el sitio oficial web del modelo, si existiera.

Artículo 2:

La calificación de seguridad deberá estar presente en las publicidades de los modelos. El Comité Técnico dispondrá la forma en que debe ser comunicada dicha información y en qué medios deberá ser exhibida. El incumplimiento de esta disposición hará responsable a quien contrató la publicidad, remitiendo la sanción correspondiente al artículo 13 de esta ley.

Artículo 3:

Los vehículos automotores comprendidos dentro serán los de categoría M1 según resolución del Mercosur (MERCOSUR/GMC/RES. N° 60/19).

Artículo 4:

Esta norma alcanza a todos los vendedores de vehículos nuevos, sin distinción respecto de la relación del vendedor con el Fabricante.

Artículo 5:

Para el cumplimiento de la presente ley se creará un Comité Técnico cuyo fin será determinar, en función de si existe una evaluación de seguridad realizada por Latin NCAP, cuáles son los vehículos que deben mostrar un resultado de seguridad.

El Comité estará compuesto por tres integrantes, dos de ellos serán designados por la Dirección Nacional de Industria y otro por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

No obstante, dicho Comité podrá tener hasta dos integrantes más, en representación de la Universidad de la República, Facultad de Ingeniería, debiendo contar estos con formación en la materia. La decisión de participar en tal Comité corresponderá a la Facultad de Ingeniería.

Artículo 6:

Las disposiciones y resoluciones que tome el Comité se aprobarán por mayoría simple, tendrán carácter vinculante y admitirán recurso de revocación ante el mismo y jerárquico ante el Poder Ejecutivo.

Artículo 7:

Será obligatorio mostrar el resultado de seguridad para todos los vehículos evaluados por Latin NCAP. No existiendo un resultado de seguridad de Latin NCAP, no regirá tal obligatoriedad.

- A. El vendedor, bajo su propia responsabilidad, podrá solicitar al Comité una autorización para mostrar un resultado de seguridad de un NCAP distinto de Latin NCAP, en la medida que pueda demostrar que el vehículo utilizado en la evaluación se coincide con el comercializado en el país. El Comité Técnico podrá por vía de excepción autorizar la exhibición de una etiqueta con un resultado de un NCAP distinto de Latin NCAP y dispondrá el plazo en que será vigente dicho resultado.
- B. La etiqueta con un resultado de seguridad de un NCAP distinto de Latin NCAP deberá aclarar que el vehículo que obtuvo dicho resultado puede no coincidir con el que es comercializado en el país, pudiendo condicionar la representatividad de este.
- C. En caso de que posteriormente el vehículo sea evaluado por Latin NCAP, el vendedor deberá cambiar la etiqueta para reflejar el nuevo resultado. Para esto, deberá presentarse ante el Comité Técnico, en un plazo de 30 días desde que se publicó el resultado.
- D. La etiqueta deberá exhibir el resultado de la prueba de seguridad más reciente realizada al vehículo. No obstante, cuando el vehículo comercializado en el territorio nacional tenga más semejanzas con el evaluado en una prueba anterior, se preferirá esta sobre la posterior en el tiempo.
- E. En cualquier caso, en la etiqueta deberá constar el año de realización de la prueba

- F. Siendo necesaria la modificación de la etiqueta de un vehículo por la verificación de alguna de las hipótesis anteriormente planteada, el vendedor dispondrá de un plazo máximo de 30 días corridos para informar al Comité Técnico de tal situación, quien le indicara, si corresponde, el cambio de etiqueta. Hasta tanto no se le haya indicado el cambio, la etiqueta se mantendrá vigente.

La no presentación ante el mismo en dicho plazo lo hará al vendedor pasible de las sanciones previstas en el artículo 13 de esta ley.

Artículo 8:

Los resultados de las pruebas de seguridad serán válidos por un plazo de cuatro años desde su realización. Pasado este plazo, si el vehículo continuase siendo comercializado y no se realizare otra evaluación sobre el mismo, manteniéndose sin cambios ni modificaciones, debe continuarse mostrando la etiqueta, pero esta debe indicar que venció el plazo de vigencia del resultado.

Artículo 9:

Existiendo una prueba de seguridad realizada por Latin NCAP a un vehículo que se comercializa o que se va a comercializar en el país, habiendo obtenido la homologación por parte de la Dirección Nacional de Industria, el vendedor deberá presentarse ante el Comité Técnico para presentar la documentación que acredite que el vehículo ha sido autorizado para ser comercializado en el país, que cumple con todos los requisitos legales necesarios, y que existe una prueba de seguridad realizada al mismo por parte de Latin NCAP.

El vendedor tendrá un plazo de 30 días corridos desde que se hace público un informe de Latin NCAP, para presentarse ante el Comité Técnico con toda la información precedente.

El Comité Técnico, analizando el caso, determinará si efectivamente se coincide el vehículo utilizado en la prueba de Latin NCAP con el que se comercializa en el país. Constatada tal situación dictará resolución determinando que dicho vehículo debe exhibir una etiqueta con la prueba de seguridad disponible, detallando las características de la etiqueta y el plazo para incorporar la misma.

Mientras no haya decidido el Comité Técnico, el vendedor no estará obligado a mostrar una etiqueta con el resultado, pero será pasible de sanción si mostrase un resultado distinto del que haya obtenido el modelo en la prueba. La sanción que aplicar corresponde a la expresada en el artículo 13 de la presente ley.

A los efectos de la publicidad de las pruebas realizadas por Latin NCAP, se deberá publicar en el sitio web de la Dirección Nacional de Industria. Sin perjuicio de lo anterior, se le podrá hacer llegar a los vendedores la información respecto de la existencia de una prueba de seguridad realizada a un vehículo comercializado por cualquier otro medio eficaz.

Artículo 10:

Transcurrido el plazo de 30 días corridos desde que se hizo pública una evaluación de seguridad, o mismo plazo desde que un vehículo obtuvo las autorizaciones correspondientes

para ser comercializado, la Dirección Nacional de Industria, en uso de las facultades conferidas en el artículo 11, fiscalizará de oficio, sancionado a aquellos vendedores que estén comercializando vehículos con pruebas de seguridad de Latin NCAP disponibles, sin haber informado al Comité Técnico.

Misma potestad tendrá la Dirección Nacional de Industria cuando habiendo resolución del Comité Técnico ordenando la exhibición de una prueba de seguridad en un vehículo, haya transcurrido el plazo que se le dio al vendedor para aplicar la etiqueta y no lo hizo.

Artículo 11:

La fiscalización del cumplimiento de la presente ley, así como la aplicación de sanciones, será competencia de la Dirección Nacional de Industria, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Comité Técnico.

Artículo 12:

Las administraciones públicas estatales, entes autónomos y servicios descentralizados, al momento de adquirir cualquier vehículo del tipo comprendido en esta ley, deberán incorporar a los criterios de evaluación la conveniencia y adecuación a la política pública promovida, debiendo exigir la existencia de una calificación NCAP sin que el resultado sea una limitante para elegir la unidad.

Artículo 13:

El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley en relación con la aplicación de las etiquetas, o la presencia de la información en las pautas publicitarias que se hagan de los vehículos, podrá dar lugar a la aplicación de sanciones pecuniarias que podrán ir desde las 70 UR hasta las 700 UR. Corresponderá especialmente aplicar el máximo legal cuando existieran reiterados incumplimientos por parte de los vendedores de los vehículos alcanzados por esta ley.

Esta facultad, como lo dispone el artículo 11, corresponderá a la Dirección Nacional de Industria.

Artículo 14:

El acceso a la información sobre el desempeño en seguridad que tuvieron los vehículos evaluados por NCAP, comercializados en el territorio nacional, se consagra como un derecho del consumidor.

El uso de estratagemas o engaños por parte del vendedor para confundir al comprador respecto de las etiquetas, o para omitir su inclusión en los vehículos que debieran tenerlas, representa una violación a dicho derecho. Por lo tanto, podrá dar lugar a la aplicación de las mismas sanciones del artículo precedente. A tales efectos, podrá el damnificado realizar la denuncia correspondiente ante la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia. Esta deberá analizar el expediente y remitir el mismo a la Dirección Nacional de Industria, para que fiscalice el eventual incumplimiento.

El Estado uruguayo no será en ningún caso responsable de que puedan existir diferencias entre el resultado que obtuvo el vehículo en las evaluaciones de seguridad y el que se comercializa en el país.