

Ante iniciativa anunciada por el Ministerio de Transportes:

## **ANAC se opone a los intentos de privatización de la seguridad vial**

La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC A.G.) reitera su total compromiso en el continuo avance para la implementación de los últimos elementos y normas de seguridad en vehículos, en el entendido que van en directo beneficio de la seguridad y convivencia vial de todos los chilenos. Históricamente, la ley sólo ha facultado al Ministerio de Transportes (MTT) para que sea dicho ente público quien defina las normas internacionales que aplican en la certificación vehicular de todos los componentes vehiculares.

Por este motivo, causa extrañeza la decisión anunciada por dicho Ministerio en orden a privatizar parte de su función clave, que es velar por la seguridad vial, tal y como pretende hacer el MTT a través de la actualización del Decreto Supremo N° 26, que se ha ingresado a Contraloría para el trámite de legalidad (Toma de Razón) y que busca delegar esta atribución en las instituciones internacionales de carácter privado conocidas como NCAP, ajenas a su esfera de control.

Algunos argumentos para rechazar esta iniciativa y que ANAC ha esbozado en sucesivas reuniones con el MTT (mas no han sido atendidos) se explican a continuación:

- a) Porque en la actualidad dicha función la cumple a cabalidad y con plena suficiencia técnica el ente público Centro 3CV del MTT, dando así garantías de transparencia a toda la comunidad, con reglas y normas internacionalmente aprobadas, de público conocimiento, fijadas con anterioridad (y que todos los vehículos deben cumplir, a través de la homologación pública en el Centro 3CV) y cuyo funcionamiento ha sido destacado internacionalmente, pues se trata de uno de los laboratorios más avanzados en la región latinoamericana.
- b) Porque esta delegación arbitraria de una competencia que le ha sido deferida al Ministerio por mandato del legislador (Ley de la República), no puede ser delegada a través de un decreto. Estamos hablando de una de las más altas potestades que se han entregado por el Congreso al Ministerio de Transportes y que no puede ser evitada o excluida, a través de un decreto supremo y peor aún, si existen cuestionamientos de fondo y forma respecto de la entidad a la cual se le defieren dichas competencias.
- c) Porque si aún así se insistiese en delegar tal función, ésta debiese hacerse, al menos, de manera pública, informada y a través de mecanismos de participación competitiva (licitación pública, oposición de antecedentes o un mecanismo similar) y por ningún motivo por designación directa, que sería el caso con el sistema NCAP en cualquiera de sus formas o razones sociales, si llega a materializarse este decreto. Lo anterior, toda vez que dicha privatización directa perdería transparencia, control del Ministerio sobre los protocolos de evaluación y, en definitiva, legitimidad en todos los trámites que hoy ha establecido para el sector automotor.

- d) Porque ha sido altamente cuestionado el hecho que los programas NCAP para América Latina no cuenten con el mismo proceso de financiamiento público y transparente que EuroNCAP en el viejo continente, Asia o Estados Unidos (IHSS), donde los Gobiernos en conjunto con los Automóvil Club, los municipios, comunidades y también los fabricantes aportan para la realización de mediciones y normativas, participando en la fijación de metas, protocolos y procedimientos para el continuo mejoramiento de sus productos. En el caso de nuestro país, no existe un compromiso de financiamiento público (a través de una glosa específica del Ministerio de Transportes, por ejemplo) a estas entidades NCAP, y tampoco cuentan con el apoyo del gobierno central, municipalidades u otras entidades imparciales que den fe de su correcto funcionamiento y de la objetividad de sus protocolos de ensayo. Por el contrario, suelen ser las entidades NCAP las que buscan financiamiento, luego de realizar los test de choque -normalmente con malos resultados- ofreciendo a las marcas automotrices ser el “sponsor” financiero de sus propios testeos en gamas de diferentes vehículos para optar así finalmente a certificaciones avanzadas.
- e) Lo cuestionable es, entonces, que esas pruebas no sean reguladas por los Ministerios en el país de origen de fabricación ni por Chile, sino que sean protocolos privados, propios de cada entidad NCAP certificatoria, sin control ni supervisión. Con ello, habrá una pérdida de control del Ministerio de Transportes de Chile respecto de qué se entiende en la ciudadanía por un estándar de seguridad mínimo, entre otros efectos adversos.
- f) Porque supone el establecimiento de una medida para-arancelaria o de una barrera u obstáculo técnico para el comercio, vulnerando diversos acuerdos comerciales ratificados por Chile y que se encuentran en vigencia. De aprobarse la privatización de la certificación de seguridad a través de este pretendido decreto, Chile corre el riesgo de considerarse como un país discriminatorio en materia de comercio internacional. Tenemos suscritos 26 tratados de libre comercio y tantos otros Acuerdos de Complementación Económica, que permiten la internación de vehículos desde 28 orígenes distintos. Al ser un mercado de importación, abierto al mundo, y rigiéndose nuestro país por las normas internacionales de comercio que se reconocen en organismos como la Organización Mundial de Comercio (OMC), no podemos discriminar a un origen por sobre otro ni establecer barreras u obstáculos técnicos al comercio que terminen favoreciendo a un producto etiquetado versus otro que no puede acceder al mismo (y los entes NCAP no testean a todos los vehículos en nuestro país, más bien han evaluado una cantidad ínfima de vehículos respecto del volumen disponible), siendo estas prácticas, materias que llevarían a nuestro país ante el organismo resolutorio de diferencias, que es la misma OMC.
- g) Sobre el punto anterior, y tras ser consultada la Subdirección de Relaciones Económicas Internacionales que forma parte del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, se aconsejó que esta disposición no sea puesta en vigor sin considerar los compromisos internacionales tanto en la OMC, como en los Acuerdos Comerciales bilaterales vigentes. Este consejo no ha sido considerado por el MTT en el pretendido decreto que ingresó a Contraloría, razón por la cual debiese abortarse su tramitación en esta línea.
- h) Un etiquetado que se presuma obligatorio en un universo de 1.800 modelos y versiones disponibles a la venta en nuestro país, pero de una entidad que realiza del orden de una decena de pruebas al año, significará que muy pocos vehículos podrán exhibirlo. Entonces debemos preguntarnos si se cumple el propósito perseguido por el pretendido decreto -que es mejorar la entrega de información al consumidor- o si, más bien, correspondería actualizar exclusivamente la

*Etiqueta de Elementos Optativos* de seguridad presentes en cada modelo y que se exhibe en un papel impreso por Casa de Moneda en cada vehículo, siguiendo, en este sentido, una certificación exacta de dichos elementos de seguridad optativos ante el Centro 3CV del Ministerio de Transportes, pero no ante una entidad privada u organismo NCAP.

- i) Hay que sumarle a ello que los modelos testeados por los organismos NCAP rara vez corresponden al modelo o versión disponible a la venta en Chile. Las configuraciones de producto son distintas y varían de mercado en mercado. Así las cosas, la confusión para un consumidor chileno podría ser máxima.

Cabe aclarar que hoy esta iniciativa es solo un “proyecto de decreto”, sometido al control de legalidad que existe en Chile llamado trámite de Toma de Razón ante la Contraloría General de la República. En este sentido, resulta sorprendente la comunicación del ente ubicado en el extranjero, llamado Latin NCAP, y que se dio a conocer antes de que el Ministerio anunciase su decisión de tramitar dicho decreto, ya que da por hecho la vigencia de una norma que aún no existe y que, por ende, es una trasgresión al orden institucional chileno, pues ejerce una presión indebida sobre las Autoridades llamadas a conciliar la legalidad de dicho documento.

Finalmente, como ANAC A.G. recalcamos nuestra completa disposición a continuar trabajando, en conjunto con las autoridades, para avanzar en la seguridad y convivencia vial, tal y como lo hemos hecho desde nuestra fundación. Dentro de los últimos ejemplos que podemos citar están la incorporación de los sistemas de frenos ABS, el control de estabilidad (ESP) y todo el equipamiento en seguridad activa y pasiva que hemos ido incorporando como obligatorios en nuestros vehículos.

Hoy, como país, estamos a la vanguardia en materia de seguridad y normas de emisiones en Latinoamérica, precisamente porque estos son principios clave para el crecimiento sostenible de nuestro sector automotor.

**ASOCIACIÓN NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE**

**ANAC A.G.**