

## **Importación de vehículos usados a América Latina y el Caribe**

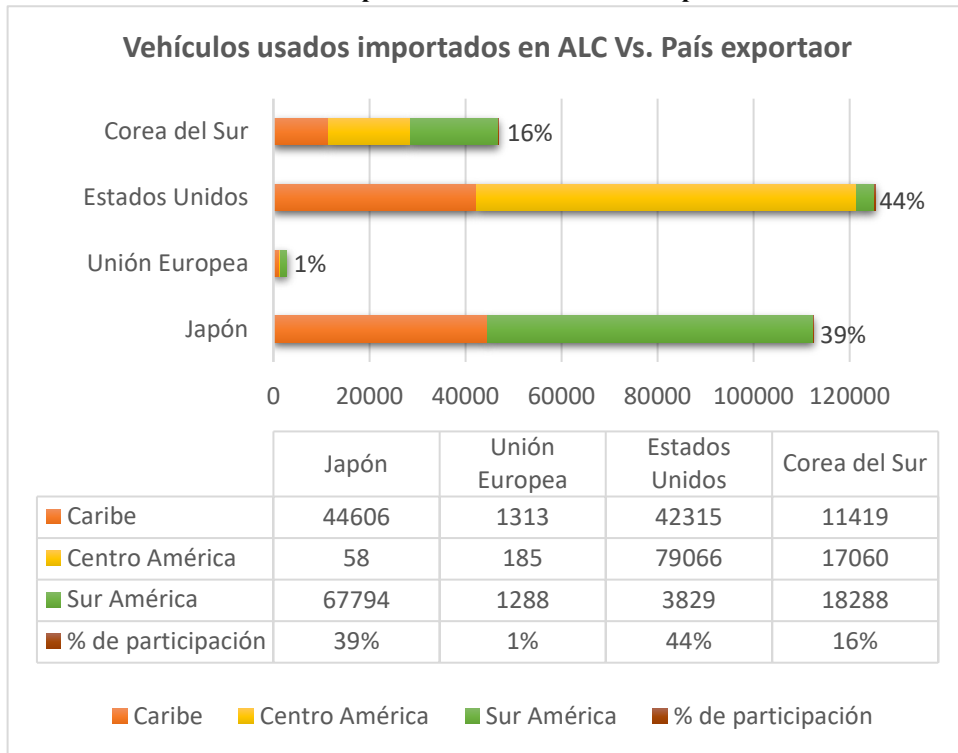
Las emisiones de los vehículos son responsables de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de gases de efecto invernadero relacionadas con el uso de la energía[2]. Específicamente, en la región de América Latina y el Caribe, el sector transporte contribuye con el 34% de dichas emisiones [3]. Los países y las ciudades están adoptando cada vez más políticas y estableciendo objetivos y estrategias para reducir las emisiones de sus flotas de vehículos, tales como: la promoción del transporte público, la utilización de vehículos más limpios y la creación de regulaciones para la importación de vehículos usados. Actualmente millones de vehículos usados son exportados a países en desarrollo desde Europa, Estados Unidos y Japón. Algunos son de mala calidad y contribuyen significativamente a la contaminación del aire. Además, dificultan los esfuerzos para mitigar los efectos del cambio climático en los países donde estos vehículos son usados [1].

De acuerdo al informe sobre el comercio mundial de vehículos usados de la ONU, de manera global el número de vehículos usados vendidos es de al menos el doble con relación al número de vehículos nuevos vendidos, y muchos de estos son de mala calidad [1]. Entre 2015 y 2018 fueron exportados 14 millones de vehículos usados en el mundo, de los cuales el 80% fueron recibidos por países en desarrollo, convirtiéndose en la razón principal del crecimiento de sus flotas [4]. Por otra parte, además de contaminar, la importación de vehículos usados de mala calidad provoca más accidentes de tráfico debido a la relación directa entre la antigüedad del vehículo y el grado de desgaste y diseño técnico; en África, por ejemplo, países como Nigeria y Zimbabwe, con regulaciones permisivas sobre la importación de vehículos usados, tienen tasas de mortalidad por accidentes de tráfico más altas [5].

Las regulaciones, en relación a la importación de vehículos usados, varían según el país y la región. En América del Sur, por ejemplo, algunos países como Chile y Brasil han prohibido por completo la importación de vehículos usados [6]. Mientras que, en Paraguay, más del 90% de los vehículos que ingresan anualmente a la flota vehicular son vehículos importados usados. En la región Centroamérica y del Caribe la mayor parte del crecimiento de sus flotas proviene de vehículos usados [5].

En el 2020, en la región de América Latina y del Caribe fueron importados alrededor de 287 000 vehículos usados, de los cuales el 44% llegaron de Estados Unidos, el 39% de Japón, el 16% de Corea del Sur y el 1% de la Unión Europea. El 34% de los vehículos fueron importados a la subregión del Caribe, el 32% a la subregión de Sur América y el 34% restante a la subregión de Centro América.

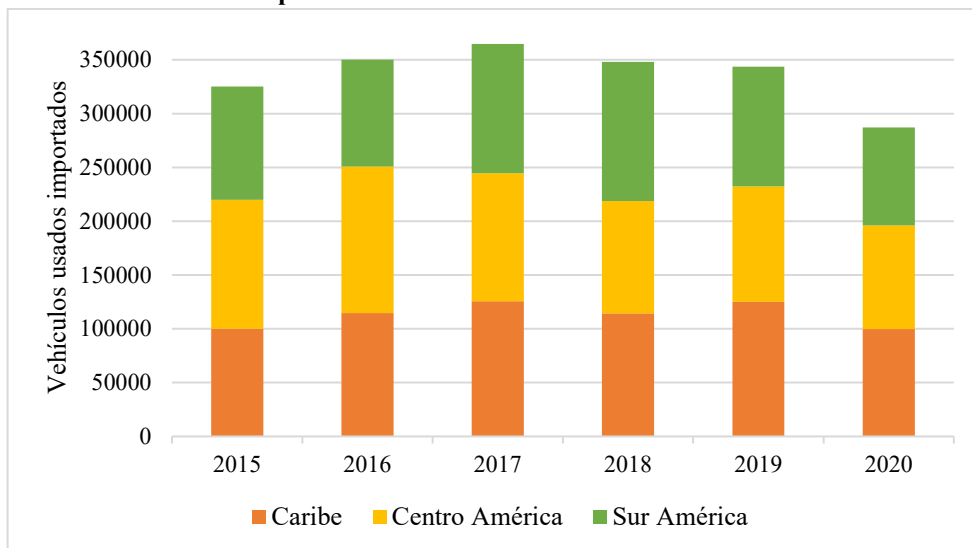
**Gráfica 1: Vehículos usados importados en ALC vs. País exportador**



Fuente: UNEP

Por otra parte, desde el 2017, la importación de vehículos usados en la región de América Latina y del Caribe ha tenido una tendencia a la baja, específicamente en el 2020 las importaciones exhibieron caídas significativas debido a una menor demanda local por la paralización de las actividades económicas ocasionadas por la crisis sanitaria causada por la pandemia del Covid-19 [7].

**Gráfica 2: Vehículos importados en ALC del 2015 al 2020**



Fuente: UNEP

En cuanto a las regulaciones, la mayoría de los países en desarrollo tienen políticas limitadas o nulas sobre la calidad y seguridad de los vehículos usados importados, y las existentes a menudo se aplican de manera deficiente [1]. Del mismo modo, son muy débiles las restricciones que imponen los países desarrollados a la exportación de vehículos usados, a tal punto que muchos de estos vehículos ni siquiera pasarían las inspecciones de emisiones para circular en esos países [1].

Las regulaciones pueden adoptar muchas formas, desde prohibiciones completas de importación hasta restricciones de edad, incentivos fiscales, etiquetado y requisitos de concientización, las cuales tienen como principal objetivo reducir las importaciones de vehículos usados y contaminantes, y fomentar las importaciones de vehículos usados más limpios, incluidos vehículos de bajas y cero emisiones.

En lo que concierne a la región de América Latina y del Caribe, se tiene que, por ejemplo, en la subregión de América del Sur muchos países han comenzado a adoptar estándares de emisiones de vehículos más estrictos. Desde el 2017 la mayoría de los países que pertenecen a esta subregión, exigen importaciones de vehículos ligeros que cumplan como mínimo con el estándar Euro 3. Bolivia, Perú y Paraguay son los únicos países que permiten la importación de vehículos usados, sin embargo, estos imponen una restricción de edad. Paraguay tiene un límite de edad de 10 años, mientras que Perú y Bolivia tienen un límite de edad de 5 años [8]. Las importaciones de vehículos usados están prohibidas en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay y Venezuela. En la subregión del Caribe, 7 de los 22 países que la conforman tienen restricciones de edad para los vehículos usados. Jamaica y República Dominicana, por ejemplo, tienen un límite de edad de 5 años, mientras que Trinidad y Tobago tiene un límite de edad de 4 años. En la subregión de Centro América, todos los países permiten la importación de vehículos usados. Nicaragua, Guatemala y México, tienen restricciones de edad de 10 años, y Honduras y El Salvador, de 7 y 8 años respectivamente. Costa Rica y México son los únicos países centroamericanos que imponen estándares de emisiones en la importación de sus vehículos, sus regulaciones requieren que los vehículos importados usados cumplan con el estándar de emisiones Euro 4 [5].

**Gráfica 3: Límite de edad para la importación de vehículos usados en ALC**



Fuente: UNEP

A nivel mundial, el comercio de los vehículos eléctricos híbridos (HEV) usados y vehículos eléctricos (EV) usados ha incrementado en los últimos años en algunos países como Egipto y Bután, los cuales tienen prohibido la

importación de vehículos usados de cualquier otro tipo [5]. Incluso, algunos países como Sri Lanka y Mauricio han proporcionado incentivos para la importación de este tipo vehículos usados, ayudando a cambiar sus flotas por unas más limpias [9]. En Sri Lanka, por ejemplo, la importación de estos vehículos permitió que el consumo de combustible en este país disminuyera de 6,4 L/100 km en 2012 a 5,3L / 100 km en 2014 [5].

Si se adoptan las regulaciones apropiadas, los vehículos usados importados podrían ofrecer a los países en desarrollado vehículos con tecnologías que cumplan con estándares de emisiones exigidos en los países exportadores, los cuales generalmente son mayores a los exigidos por los países importadores[10]. Por lo tanto, la regulación es clave para controlar la calidad de las importaciones de vehículos usados de acuerdo con las metas establecidas por el país importador, ofreciendo así a los consumidores una alternativa de movilidad conveniente a un costo menor.

## BIBLIOGRAFÍA

- [1] La importación de vehículos usados de mala calidad contamina los países en desarrollo | Noticias ONU n.d. <https://news.un.org/es/story/2020/10/1482962> (accessed September 26, 2021).
- [2] Global Fuel Economy Initiative | Sustainable Energy for All n.d. <https://www.seforall.org/partners/global-fuel-economy-initiative> (accessed September 26, 2021).
- [3] Electromovilidad: Panorama actual en América Latina y el Caribe: Versión infográfica | Publications n.d. [https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Electromovilidad\\_panorama\\_actual\\_en\\_America\\_Latina\\_y\\_el\\_Caribe.\\_Versión\\_infográfica\\_es\\_es.pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Electromovilidad_panorama_actual_en_America_Latina_y_el_Caribe._Versión_infográfica_es_es.pdf) (accessed October 14, 2021).
- [4] New UN report details environmental impacts of export of used vehicles to developing world n.d. <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/new-un-report-details-environmental-impacts-export-used-vehicles> (accessed September 26, 2021).
- [5] Global Trade in Used Vehicles Report | UNEP - UN Environment Programme n.d. <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report> (accessed September 26, 2021).
- [6] Países de la región regulan ingreso de autos usados - Economía - ABC Color n.d. <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/economia/paises-de-la-region-regulan-ingreso-de-autos-usados-238897.html> (accessed October 8, 2021).
- [7] ¿Cómo afecta el covid-19 la importación de vehículos? n.d. <https://eldinero.com.do/132538/como-afecta-el-covid-19-la-importacion-de-vehiculos/> (accessed September 26, 2021).
- [8] Used Vehicles: A Global Overview n.d.
- [9] ¡A la carga! Los autos eléctricos en América Latina y el Caribe - Energía para el Futuro n.d. <https://blogs.iadb.org/energia/es/los-autos-electricos-en-america-latina-y-el-caribe/> (accessed September 27, 2021).
- [10] Addressing the Used Vehicles Market | UNEP - UN Environment Programme n.d. <https://www.unep.org/resources/report/addressing-used-vehicles-market> (accessed September 29, 2021).