

Vehículos usados y el medio ambiente

Panorama Mundial de los Vehículos Ligeros Usados - Flujo, Escala y Regulación

Principales Conclusiones

El informe presenta las siguientes conclusiones fundamentales:

Se prevé que la flota mundial de vehículos ligeros se **duplicará para 2050**. Alrededor del 90% de este crecimiento se producirá en países no pertenecientes a la OCDE que importan un gran número de vehículos usados.

A pesar del papel crítico que desempeñan en los accidentes de tránsito, la contaminación del aire y los esfuerzos para mitigar el cambio climático, actualmente no hay acuerdos regionales o globales sobre el comercio y el flujo de vehículos usados.

Los **tres mayores exportadores de vehículos usados corresponden a la Unión Europea (UE), Japón y los Estados Unidos de América (EE.UU.)**, los cuales **exportaron 14 millones de vehículos ligeros (LDV) usados en todo el mundo entre 2015 y 2018**. La UE fue el mayor exportador, con un 54% del total seguido por Japón (27%) y Estados Unidos (18%).

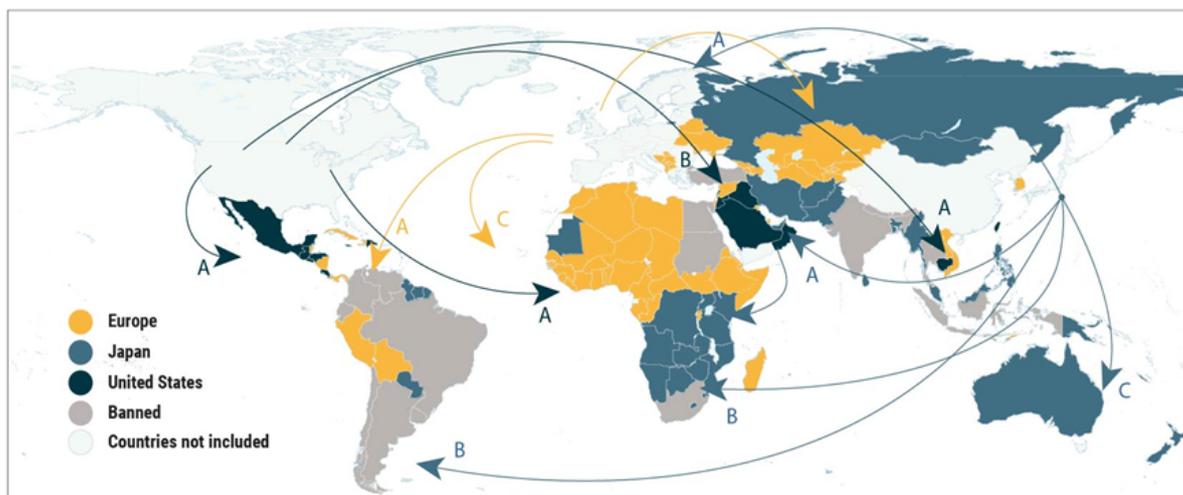
Los principales destinos de los vehículos usados de la UE son África occidental y el norte de África, Japón exporta principalmente a Asia y África oriental y el sur de África y Estados Unidos principalmente a Medio Oriente y América Central.

El 70% de los LDV usados exportados se dirigen a los países en desarrollo. África importó el mayor número (40%) en el período estudiado, seguido de Europa oriental (24%), Asia-Pacífico (15%), el Oriente Medio (12%) y América Latina (9%).

Las principales preocupaciones son:

- **las emisiones contaminantes y precursoras del cambio climático proveniente de los vehículos usados;**
- **la calidad y la seguridad de los vehículos usados;**
- **consumo de energía;**
- **y los costos de funcionamiento de los vehículos usados.**

Este comercio debe supervisarse. La reglamentación es esencial para garantizar la calidad de los vehículos y reducir la contaminación atmosférica (urbana) y las emisiones precursoras del cambio climático a nivel mundial.



Fuente: PNUMA, basado en datos recopilados de los principales exportadores, 2017

A (20.000-145.000) B (145.000-270.000) C (Higher than 270.000)

La mayoría de los países en desarrollo tienen normas limitadas, obsoletas o inexistentes sobre la calidad y la seguridad de los vehículos usados importados y las normas que existen a menudo no se aplican debidamente. Asimismo, pocos países desarrollados tienen restricciones a la exportación de vehículos usados.

Las regulaciones pueden adoptar muchas formas, desde la prohibición completa de las importaciones hasta las restricciones por antigüedad, incentivos fiscales, etiquetado y requisitos de sensibilización. Los reglamentos reducen las importaciones de vehículos usados viejos y contaminantes y fomentan las importaciones de vehículos menos contaminantes, incluidos vehículos de bajas y cero emisiones.

De los 146 países examinados en el informe, 18 han **aprobado una prohibición completa de la importación de vehículos usados**. Si bien las prohibiciones impiden que los vehículos usados viejos y contaminantes entren en los mercados, también pueden reducir el acceso asequible a la tecnología y sistemas vehiculares avanzados, especialmente cuando los vehículos nuevos se importan o se producen bajo normas y regímenes de política de vehículos débiles. Muchos países bloquean la importación de vehículos usados no sólo por razones ambientales y seguridad, sino también para proteger su propia industria manufacturera.

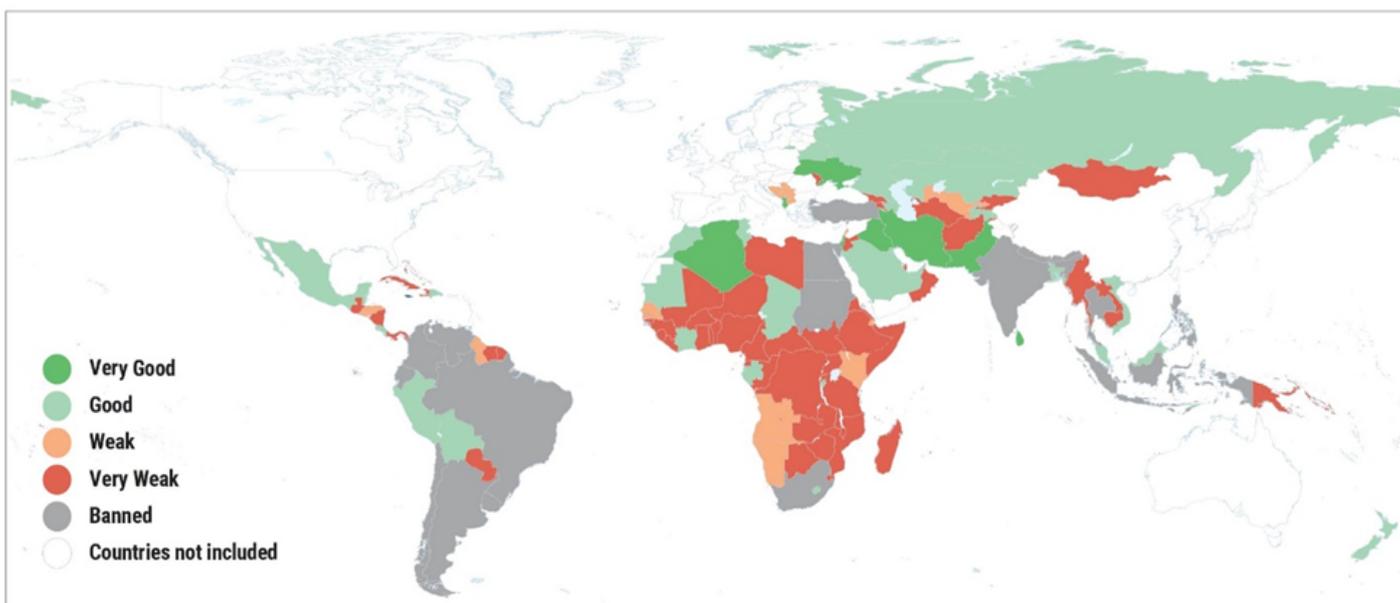
De los 146 países estudiados, 66 limitan la edad de los vehículos importados. Estas restricciones de edad son populares en parte porque se pueden aplicar fácilmente. Suelen variar de tres a quince años.

Pocos países han adoptado **normas avanzadas de emisiones vehiculares para vehículos usados**. De los 146 países estudiados, 28 han adoptado normas de emisiones vehiculares y 100 países no tienen normas de emisiones vehiculares. El resto ha prohibido la importación de vehículos usados.

Los instrumentos fiscales pueden ser un medio eficaz para regular la importación de vehículos usados. Ejemplos de ello son los impuestos basados en la edad, el impuesto progresivo sobre el consumo basado en las emisiones de CO2 o el tamaño del motor, y las exenciones para vehículos específicos, como los vehículos eléctricos y eléctricos híbridos.

Algunos países **utilizan prohibiciones selectivas**, por ejemplo, la prohibición de los vehículos diésel de más de una edad determinada en los centros urbanos. Algunos países han introducido el **etiquetado obligatorio** de los vehículos usados, para mostrar a los consumidores el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos.

Este informe ha comparado y combinado las diferentes medidas **en una visión general que muestra el actual entorno normativo para los vehículos usados**.



Este análisis concluye que cerca de dos tercios de los países encuestados (81 de 146) tienen políticas “débiles” o “muy débiles” para regular la importación de vehículos usados. Alrededor de un tercio (47 países) tienen políticas “buenas” o “muy buenas”. Si bien el 60% de las matriculaciones anuales en África son de vehículos usados, sólo nueve de 54 países, aproximadamente el 17%, tienen un marco regulador “bueno” o “muy bueno” sobre las importaciones de vehículos usados. Los análisis muestran que hay poca armonización entre los países.

La disparidad en las medidas de política entre los mercados de exportación e importación ha dado lugar a un comercio mundial de vehículos usados que son obsoletos, envejecidos, peligrosos y contaminantes. Si bien una gran parte de los vehículos usados que se comercializan cumplen normas avanzadas y contribuyen a un acceso asequible a los vehículos con características ambientales avanzadas, **una parte igualmente importante carece de requisitos ambientales básicos y contribuye en gran medida a la contaminación del aire y a las emisiones que fomentan el cambio climático en los países receptores.** La mayoría de los mercados en desarrollo importan hoy vehículos que no se les permitiría circular por las carreteras de los países exportadores.

Cuanto más estricto es un país importador en la regulación de la importación de vehículos usados y tecnología asociada, más limpia y eficiente es la tecnología de vehículos introducida en el mercado nacional. Cuando se combinan con la calidad adecuada del combustible en el país importador, los vehículos usados que cumplen las normas de emisión pueden reducir el impacto de las emisiones de CO2 y de emisiones contaminantes. También se puede mejorar la seguridad vial.

Algunos países han venido proporcionando incentivos para **la importación de vehículos eléctricos híbridos usados (HEV) y eléctricos (EV)**, lo que ha ayudado a cambiar a flotas menos contaminantes. Algunos países que habían

prohibido la importación de todos los vehículos usados ahora permiten vehículos eléctricos híbridos o vehículos completamente eléctricos.

En el informe se presentan **tres estudios de casos** en los que se muestran datos concretos y se plantean problemas en el comercio de vehículos usados.

Kenia - más del 95% de los vehículos que actualmente se agregan a la creciente flota de vehículos ligeros del país, son vehículos usados importados, principalmente del Japón. Kenia tiene un límite de edad para la importación de vehículos usados de un máximo de 8 años. Esto da lugar a que la mayoría de los vehículos usados importados tengan alrededor de 7 años.

La flota keniana es relativamente joven y limpia en comparación con otros países de la región, principalmente Uganda y Ruanda, que importan de manera similar vehículos usados de Japón. Uganda impuso un límite de edad de 15 años en 2019. Ruanda no ha fijado un límite de edad para las importaciones de vehículos usados. **Como resultado, las flotas en Uganda y Ruanda son mucho más antiguas que la flota keniana. En consecuencia, el consumo medio de combustible y las emisiones de CO2 son aproximadamente una cuarta parte más elevadas que en Kenia.**

Países Bajos - es un importante exportador de vehículos usados a través de sus puertos de Rotterdam y Ámsterdam, exportando 35.000 vehículos a África Occidental en 2017-2018. La mayoría de esos vehículos no tenían un certificado de inspección técnica válido en el momento de la exportación. La mayoría de ellos tenían entre 16 y 20 años y se encontraban por debajo de la norma de emisiones de vehículos Euro 4. Marruecos es excepcional por el hecho de que ha establecido normas Euro 4 y Ghana ha establecido políticas de edad y fiscales que tienen como resultado la importación de vehículos usados con estándar Euro 4.

En diciembre del 2019, la Inspección del Entorno Humano y el Transporte del Ministerio de

Infraestructura y Gestión del Agua de Países Bajos ensayó 160 vehículos en el puerto de Ámsterdam destinados a la exportación a África. **Más del 80% de los vehículos estaban por debajo de la norma Euro 4 y la mayoría de los vehículos no tenían certificados válidos de circulación.** Un número importante se habían retirado o no estaban funcionando los equipos de seguridad y emisiones esenciales.

En 2021, los países de África occidental, coordinados por el órgano de cooperación regional ECOWAS, introducirán requisitos mínimos para los vehículos usados. **La mayoría de los vehículos exportados actualmente desde Países Bajos no cumplirán este requisito.**

Mauritius - es un pequeño estado insular en desarrollo que ha introducido con éxito un conjunto de políticas para mejorar la calidad de los vehículos usados. Mauritius sólo permite vehículos usados que no sean mayores de 3 años. También introdujo un sistema de impuestos sobre los vehículos basado en el CO2 y estableció un sistema de verificación e inspección para los vehículos usados. Recientemente Mauritius introdujo incentivos fiscales para los vehículos de bajas y cero emisiones. Como resultado de ello, se ha producido un importante aumento de la importación de vehículos eléctricos (híbridos) usados.

Recomendaciones

Es necesario realizar **más investigaciones** para detallar más los efectos del comercio de vehículos usados, incluido el de los vehículos pesados usados.

A nivel mundial y/o regional, se deben elaborar normas armonizadas que regulen el comercio de vehículos usados para poner fin al comercio de vehículos usados obsoletos, inseguros, sucios y defectuosos. El reglamento debería incluir medidas para garantizar que los vehículos usados contribuyan significativamente a la transición hacia una movilidad más limpia, segura y asequible.

En la próxima década se deben ajustar gradualmente las reglamentaciones. Se deben **promover los vehículos usados de bajas y cero emisiones como una manera asequible de que los países de ingresos medianos y bajos tengan acceso a tecnologías avanzadas.**

Los países exportadores e importadores tienen la responsabilidad compartida de mejorar y regular los vehículos usados para reducir al mínimo sus efectos negativos.

Se debería introducir **un mecanismo sólido de implementación y aplicación** para verificar el cumplimiento y la aplicación de las normas acordadas.