



COMUNICADO DE PRENSA

Carpeta informativa núm. 131

Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México

Control a importación de *autos chocolate* a México, principal reto, ante impacto ambiental, daños a salud y economía automotriz

El Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública presenta la Carpeta informativa núm. 131. *Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México*, aborda el tema de los *autos chocolate* y se analizan las consecuencias que tendría regularizar estos vehículos con respecto al medio ambiente, cuyas unidades se desconoce el número real que circulan en el país, lo que ha propiciado que diversas asociaciones vinculadas con la industria automotriz se hayan dedicado a calcular el número de dichos automotores que proceden del extranjero, debido a que no cumplen con la Ley Aduanera y sobre todo, porque dañan el aire que respiramos, la salud y economía de nuestro país. Este documento da a conocer cifras estimadas de los vehículos que han ingresado a México de manera ilegal en los últimos años y que con la apertura indiscriminada de autos usados a territorio nacional prevalece un parque vehicular de mayor edad y en mal estado. Asimismo, se enlistan los principales contaminantes provenientes de estos vehículos y las repercusiones diversas en la salud de los mexicanos.



Palacio Legislativo de San Lázaro, 05 de febrero de 2020.

**Control a importación de *autos chocolate* a México, principal reto, ante
impacto ambiental, daños a salud y economía automotriz**

COMUNICADO DE PRENSA

Carpeta informativa núm.131

**Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera
ilegal en México**

El deterioro del parque vehicular en México se agudizó, según el sector automotriz, como consecuencia de la apertura indiscriminada de casi 8 millones de vehículos “chatarra” provenientes de Estados Unidos, por lo que han propuesto ordenar la importación de vehículos usados como principal reto, por el impacto que generan al medio ambiente las unidades de mayor edad, cuyo promedio es de 13 años.

A nuestro país se han importado de Estados Unidos y Canadá alrededor de 127 mil 670 vehículos, en los meses de enero a octubre del año anterior, lo que representa un incremento de 10.3 por ciento respecto al 2018. Lo que a su vez es el 12 por ciento del total de unidades nuevas vendidas en ese mismo periodo del 2018, de acuerdo con cifras de la industria automotriz.

Sobre el tema, las asociaciones involucradas en el sector automotriz externaron que las unidades llamadas *chocolate* son las que más daño causan al mercado interno automotor, el cual poco a poco va ganando presencia con relación al mercado de vehículos usados, a pesar que de enero a septiembre de 2019 se importaron poco más de 114 mil unidades.

Al mismo tiempo han manifestado que no se oponen a la entrada de vehículos del extranjero, sino a la legalización de *autos chocolate* como lo había propuesto el Poder Ejecutivo y aprobado la Cámara de Diputados, en su artículo décimo quinto transitorio, de la Ley de Ingresos 2020, que proponía establecer las adecuaciones correspondientes para solucionar el problema de la posesión de vehículos



importados usados localizados en el territorio nacional que no hayan cumplido con la Ley Aduanera. La propuesta era legalizar 18 millones de automóviles de importación.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) desde 1992 estima que los *autos chocolate* oscilaban entre los 600 y 700 mil unidades, para 2001 esta cifra se elevó a 1.5 y 2.5 millones, en 2012 se calcularon alrededor de 6 millones de unidades. En 2015 se estimó la circulación de 7.5 millones de autos en nuestro país de procedencia extranjera y de forma ilegal. Actualmente, se cree que puede llegar a ser 18 millones de unidades en territorio nacional.

Algunos expertos destacan que el momento más difícil en cuanto al fenómeno de importación de autos fue en enero de 2014 por cada 10 vehículos nuevos, entraban al país 11 usados de Estados Unidos, pero en septiembre del año siguiente, por cada 10 unidades nuevas vendidas entraron dos usadas y aunque se ajustaron algunas medidas, no se prohibió la importación.

El número de unidades de vehículos ligeros usados que han sido importados entre 2005 y 2014 es de poco más de 7.5 millones, en tanto que la venta de vehículos nuevos en el mismo periodo ha sido poco más de 10 millones de unidades, lo que quiere decir que el mercado de vehículos no se ha detenido.

Cabe resaltar también, que con respecto a la venta de este tipo de vehículos, desde que se desincentivó esta práctica, primero debido a la crisis de 2009 y posteriormente a trámites cada vez más burocráticos, se evaluó que en 2014 habían sido importados ilegalmente alrededor de 52 mil 839 vehículos, en tanto que en el mismo mes, pero de 2015 habían sido alrededor de 15 mil unidades, mientras que las ventas internas de autos recuperaron presencia.

Los vehículos usados de procedencia extranjera que ingresaron y permanecen en nuestro país de manera ilegal, llamados *autos chocolate*, son unidades difíciles de rastrear y se desconoce el número real de los que circulan en México.

No obstante, la Secretaría de Economía presentó en su informe de 2011, un estudio estadístico y comparativo de la evolución, situación y pronósticos del mercado automotriz en nuestro país. Del año 2004 a 2010 se estimó un incremento neto de 5 mil 873 autos usados importados, 5 mil 972 autos nuevos y 3 mil 594 chatarrizados.

De acuerdo con los datos de los últimos decretos publicados en la materia establecen una relación entre la disminución significativa en el año 2009 del número de autos usados importados y las modificaciones al decreto de 2008, donde se



adiciona presentar un certificado de origen para demostrar la fabricación del vehículo en América del Norte hasta diciembre de 2010.

Por otra parte, diversas asociaciones como la Mexicana de Distribuidores de Automotores y la Mexicana de la Industria Automotriz, entre otras, destacan como prioridad para ese sector impulsar la renovación del parque vehicular de mayor edad y de unidades obsoletas, con el propósito de lograr un crecimiento sustentable y de mayor competitividad del mercado interno.

Asimismo, fortalecerlo mediante financiamientos, adecuaciones fiscales e incentivos, para contar con vehículos más eficientes y amigables con el medio ambiente y otras acciones que tienen que ver con la inversión nacional y extranjera, así como con la promoción y apoyo en la investigación e innovación tecnológica.

Desde 2015 se determinó que la brecha entre ventas y demanda potencial de vehículos se explicaba por la baja penetración de financiamiento e importación indiscriminada de vehículos usados provenientes del extranjero.

A su vez, el Banco Mundial considera que la principal fuente de contaminación del aire en las zonas urbanas proviene de los vehículos. Algunos de los efectos de los contaminantes atmosféricos que impactan en la salud de la población son el monóxido de carbono, el cual reduce la capacidad sanguínea para transportar el oxígeno a los tejidos, lo que provoca que el corazón trabaje de más. En grandes cantidades afecta la percepción y el pensamiento, puede causar mareos, inconsciencia y hasta la muerte.

La exposición al bióxido de nitrógeno está vinculada a mayor susceptibilidad a las infecciones respiratorias. El benceno tiene efectos tóxicos y carcinógenos (leucemia) vinculados al sistema nervioso central. En altos niveles lesiona las vías respiratorias, el tejido pulmonar y la médula ósea. El ozono puede provocar daños graves a los tejidos pulmonares y reducir las defensas contra las bacterias y los virus, también provoca irritación de ojos, nariz, garganta, tos, sequedad, dolores en el pecho.

Los vehículos automotores son la fuente principal de plomo en el aire de diversos centros urbanos de América Latina. El plomo absorbido en el organismo se distribuye en los huesos, dientes, sangre y tejidos blandos. Las exposiciones a los niveles de este contaminante constituye un peligro para los niños, principalmente los menores de seis años, quienes pueden presentar pérdida de memoria, impedimentos de la función visomotora y alteraciones en el tiempo de reacción.



De acuerdo con la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, las emisiones de los vehículos de 10 años o más de antigüedad son más altas que las de los vehículos más recientes. El 69 por ciento de unidades importadas de octubre de 2005 a julio de 2008 fueron más contaminantes con más emisiones de dióxido de carbono.

La Semarnat señala que en cuanto a las emisiones de dióxido de carbono, el sector transporte carretero es el más importante, ya que representa 35.3 por ciento, le sigue la producción de electricidad con 29.6 por ciento y el uso propio de la industria energética con 13.3 por ciento.

El impacto en la salud de los mexicanos y su contribución al cambio climático son algunas de las consecuencias del incremento de las emisiones de dióxido de carbono, entre otras sustancias nocivas, por lo que es fundamental abordar el tema de la importación de vehículos usados a nuestro país por su contribución de éstos a la degradación del medio ambiente.

El sector transporte se está constituyendo en uno de los factores de mayor impacto ambiental, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero en México, por lo que es momento de implementar acciones al respecto.

Ante el deterioro ambiental y daños a la salud de la población que ocasionan los vehículos contaminantes que se encuentran y llegan al país, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) planteó la urgencia de controlar la importación de vehículos usados.

Dicha asociación señala que entre las normas que han frenado la importación de *autos chocolate* es la exigencia de un certificado ambiental, donde compruebe que el vehículo que se pretende importar no tiene ningún pendiente con el gobierno de Estados Unidos, cumple con los precios estimados y correspondientes pagos de derechos.

Según un estudio realizado por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos, la contaminación del aire podría costarle al mundo 2.6 billones de dólares al año o uno por ciento del PIB mundial. Estos costos son el resultado de los días de enfermedad, gastos médicos y la reducción de la producción agrícola.

Documento completo:

<http://bit.do/frRK3>