

MARCO GUTIÉRREZ V.

Un arancel de 6% llegan a pagar los vehículos eléctricos e híbridos que entran a Chile, pese a que el país cuenta con una red de tratados de libre comercio con las mayores economías del mundo. En estos casos, el impuesto de internación se paga porque los vehículos tienen alto porcentaje de componentes de países diferentes al de fabricación —como baterías u otros— que superan el límite permitido por los pactos comerciales.

En general, para eximirse del impuesto, las piezas o partes “extranjeras” —que no son del país donde se construye el auto— de los vehículos internados deben representar un máximo de 45% del total del producto, explicaron en el rubro. Esto se mide sobre el valor de importación o como porcentaje de piezas. Solo el costo de la batería representa el 30% del precio de un auto eléctrico nuevo.

Así, los autos eléctricos que llegan a Chile están pagando, en promedio, \$1,8 millones en aranceles, por cada unidad vendida. En el caso de los híbridos enchufables los desembolsos promedian los \$2,1 millones por unidad. Los modelos híbridos autorrecargables (convencionales) cancelan una media de \$1 millón. En tanto, la gran mayoría de modelos con motores de combustión interna quedan sin pago de aranceles de internación.

Esta situación no afecta a los automóviles fabricados en China, que son producidos 100% en ese país y cumplen con las reglas de origen. Pero en el sector señalan que se genera una discriminación hacia otras procedencias como la europea, japonesa, surcoreana o americana, entre otras.

Consultada por este tema, la embajada de China en Chile recordó que “en el renovado tratado de libre comercio entre China y Chile que entró en vigor en 2019, hay artículos que estipulan de manera clara las reglas de origen y las cooperaciones económicas y tecnológicas. Esperamos continuar las cooperaciones

Industria afirma que eliminación del impuesto redundaría en menores precios:

# Vehículos eléctricos e híbridos pagan arancel de casi \$2 millones, mientras autos a combustión entran sin cargos

El gravamen afecta a automóviles con un alto porcentaje de componentes de países diferentes al de fabricación.

con todos los socios en la fabricación y el comercio de vehículos eléctricos y de sus componentes”.

## Casos

Según datos de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), a septiembre se han importado 13.000 vehículos híbridos y eléctricos (de un total global de 197.000 unidades) que pagaron US\$7 millones en aranceles aduaneros. Ese monto representa el 40% de la recaudación por ese concepto, pues existe otro tipo de automóviles que no se eximen del impuesto o se les aplican tratados parciales, como el caso de India.

El modelo Leaf de Nissan, 100% eléctrico y fabricado en Inglaterra, no se acoge al acuerdo comercial que Chile posee con dicho país, pagando un 6% de arancel. “Esto se debe a que las baterías tienen un origen distinto y para eximirse de ese arancel debe cumplir con un porcentaje de integración local específica, donde en este vehículo no se alcanza”, señaló Francisco Medina, gerente de Vehículos Eléctricos de Nissan Chile.

Algo similar enfrenta la Toyota RAV4 híbrida que proviene de Japón. Pese a que Chile tiene acuerdos con dicha nación, este modelo no se acoge al beneficio de reducción arancelaria. La ver-



A septiembre habían ingresado al país 13.000 autos eléctricos e híbridos.

sión híbrida del Corolla —el más vendido en Chile—, que viene de Brasil, también paga arancel. Claudio Isgut, gerente de Asuntos Corporativos & ESG de Toyota Chile, comentó que el crecimiento de la firma en ese nicho “podría ser mucho mayor si se diseñan incentivos para aumentar la competitividad del segmento, como medidas tributarias y rebajas arancelarias”.

## Gestiones y precios

La ANAC confirmó que hace más de un año —en abril de

2023— se reunieron con la jefa del departamento de Acceso a Mercados de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (Subrei), Andrea Cerda, para abordar este asunto, y quedó pendiente una respuesta de la entidad.

Marcas consultadas y en la ANAC piden la eliminación del arancel, lo que se traduciría en una baja directa del 6% en los precios de los autos, aseguraron. Además, los fabricantes se motivarían a enviar más modelos a Chile, elevando la oferta, sostuvo Diego Mendoza, secretario

## Nissan y Honda evaluarían fusión ante el avance chino

Las firmas automotrices japonesas Nissan y Honda señalaron ayer que “exploran posibilidades” para profundizar su cooperación, tras las informaciones de medios locales que apuntan a conversaciones entre ambas compañías para una posible fusión ante la competencia creciente que afrontan de fabricantes chinos de vehículos eléctricos.

Las empresas estarían preparando el inicio de unas negociaciones dirigidas a la creación de una compañía conjunta que supondría el tercer mayor fabricante mundial de vehículos, por volumen de ventas, detrás de Toyota y Volkswagen.

“El contenido del informe (sobre la fusión) no es algo que haya sido anunciado por ninguna de las compañías. Como se anunció en marzo de este año, Honda y Nissan están explorando varias posibilidades de colaboración futura, aprovechando las fortalezas de cada una”, dijeron en un comunicado las dos firmas.

El principal objetivo de una posible fusión sería hacer frente a la intensificación de la competencia de fabricantes de vehículos eléctricos chinos y estadounidenses como BYD y Tesla.

general del gremio automotor.

## Gobierno explora alternativas

Claudia Sanhueza, subsecretaria de Relaciones Económicas Internacionales, señaló que, “en materia de acuerdos comerciales, la Subrei ha explorado alternativas para flexibilizar los requisitos de origen del sector automotor, con socios comerciales que comparten el mismo interés”. Mencionó, como ejemplo, que en el marco de la negociación de la modernización del régimen de origen del ACE 35 Chile-Mercosur, se acordaron tres protocolos bilaterales, “que se incluirán como apéndices a

este régimen y que permitirán un mayor porcentaje de incorporación de valor de materiales no originarios en productos del sector automotor”.

Sanhueza agregó que “en el acuerdo marco avanzado entre Chile y la Unión Europea (recientemente aprobado por el Congreso), ambas partes acordaron modificar el porcentaje de materiales no originarios permitido en la fabricación de automóviles, aumentándolo de 40% (actualmente autorizado) a 45% del valor”. Indicó que “representa un avance para los productores de automóviles, ya que permitirá un margen más amplio de utilización de insu-