



Pese a que han aumentado las ventas de autos eléctricos, su adopción en Chile sigue siendo baja.

ANTE BAJA PENETRACIÓN EN CHILE:

Autos eléctricos empiezan a pagar permisos y la industria pide incentivos

Mientras en 2025 el permiso de circulación cuesta el 25% del valor, hacia 2031 será lo mismo que los vehículos de combustión fósil.

CATALINA MUÑOZ-KAPPES

Este año los dueños de vehículos eléctricos nuevos deberán pagar parcialmente el permiso de circulación. Por la ley 21.305, este tipo de automóviles estuvo exento del cobro en 2023 y 2024. En cambio, en 2025 deberán desembolsar el 25% del valor del permiso de circulación, monto que aumentará gradualmente hasta el 100% en 2031. Sin embargo, distintos actores de la industria creen que la medida de exención es demasiado acotada para tener un impacto sustantivo en la adopción de vehículos eléctricos.

En una carta al director de "El Mercurio", Derek Fox, gerente general de BYD Auto Chile, afirmó ayer que desde 2023 la venta de autos eléctricos ha crecido en 183,8%, con 4.507 unidades inscritas. Pero "no podemos ignorar que la transición hacia una movilidad más sostenible requiere incentivos concretos para los usuarios".

A su juicio, eliminar el beneficio de exención del permiso de circulación "desincentiva la adopción de tecnologías limpias en un momento clave para su impulso. La electromovilidad es una realidad y su crecimiento debe ir acompañado de incentivos claros y una inversión robusta en infraestructura de car-

DESDE ESTE AÑO, LOS AUTOS ELÉCTRICOS PAGARÁN EL 25% DEL PERMISO DE CIRCULACIÓN. EN 2023 Y 2024, ESTABAN EXENTOS DE ESTE GASTO.

ga. Fomentarla no es solo una opción, sino una necesidad urgente".

Más estímulos

En la misma línea, Martín Bresciani, presidente de la Cámara Automotriz de Chile (Cavem), cree que aún se necesitan impulsos estatales para la adopción de vehículos sin emisiones de carbono. "La brecha de precio entre los vehículos eléctricos y los vehículos a combustión es muy grande (...). En Chile, el incentivo sobre el pago del permiso ha sido un ingrediente tímido de la autoridad para comprometerse con esta transición energética. Su pérdida representará una señal muy potente en la dirección contraria al resto del mundo", señala.

Además, critica que la reducción del beneficio de permiso de circulación se dé en un momento en el que "la electromovilidad está recién despertando". "La llegada de Tesla y BYD, entre otros, le ha dado mucha fuerza a este tema. El desinterés por este

tipo de tecnología viene a perjudicar la innovación en el sector automotor, un sector con grandes logros en el pasado reciente y que vive momentos muy difíciles hoy por el estancamiento de la economía nacional", acota.

Por otro lado, Matías Díaz, director del Departamento de Ingeniería Eléctrica USACH, estima que sin mayores estímulos no se podrá alcanzar la meta del Estado de vender solo automóviles eléctricos en 2050, un objetivo que ya se veía difícilmente loggable con el beneficio de exención de permiso de circulación vigente.

"Se necesitan incentivos más agresivos. Si queremos que la electromovilidad explote y que se alcancen las metas establecidas, lo primero sería extender el periodo de gratuidad de los permisos de circulación a los vehículos (eléctricos nuevos) por, podrían ser, dos años adicionales. O reformar la ley y establecer que los vehículos eléctricos tengan exención completa del pago del permiso de circulación, independientemente de su año de venta", señala.

Otras medidas que se podrían tomar, comenta Díaz, son las que se han aplicado en Colombia. "Por ejemplo, hay otros tipos de incentivos como eximir del impuesto al lujo o incluso eximir del pago de IVA a los vehículos eléctricos. Y eso sí tiene un efecto inmediato en la cantidad de

ventas", afirma.

Ministerio de Energía

La visión del Ministerio de Energía, el órgano estatal encargado de este beneficio, es distinta. "El beneficio ha sido efectivo. Desde la promulgación de la ley en 2022, las ventas de vehículos livianos eléctricos puros e híbridos con recarga exterior han aumentado significativamente. En 2022, estas tecnologías representaban el 0,4% de las ventas totales, mientras que en 2024 alcanzaron un 2,5%. Este crecimiento también se ha visto impulsado por la implementación de los estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, que entraron en vigencia en 2023", comenta la cartera.

Por otro lado, indica que el beneficio se estructura en periodos de exención decrecientes. "Exención del 100% desde 2023 hasta 2025, exención del 75% desde 2025 hasta el 2027, exención del 50% desde 2027 hasta 2029, y exención del 25% desde 2029 hasta 2031", detalla.