Centro de Movilidad Sostenible

Segundo Reporte de Monitoreo

Eficiencia Energética de Vehículos Livianos en Chile
Resultados de 2024 y 2025

Junio de 2026

Principales hitos

8% Ha aumentado el rendimiento de la flota comercializada de vehículos nuevos de 2023 a 2025.

19,3 [km/lge] Es el rendimiento nacional alcanzado en 2025 según la Ley. Superior al estándar referente de 18,8 [km/lge].

45% De los importadores han cumplido su exigencia en 2025, misma proporción que en 2024.

0% No hay mejora en la proporción de ventas de vehículos eléctricos de 2024 a 2025. Se mantiene en 2,2%.

200% Ha aumentado la cantidad de modelos disponibles de vehículos eléctricos a batería.

32% Disminuyó la cantidad de modelos disponibles de vehículos a combustión interna.

26% Es la disminución del valor promedio del top 10 de ventas de vehículos eléctricos entre 2023 y 2025.

70% Es la reducción del costo por kilómetro en un vehículo eléctrico a comparación de uno a combustión interna.

9% Han disminuido las emisiones de CO_2 de los vehículos homologados de 2023 a 2025.

16% Disminuyó la multa teórica de 2024 a 2025 gracias al aumento del rendimiento vehicular.

Resumen Ejecutivo

En 2024 comenzó la implementación del estándar de vehículos de livianos de la Ley de Eficiencia Energética.

Sus objetivos son: mejorar la eficiencia energética, aumentar la seguridad energética y reducir las emisiones de CO_2, entre otros. Además, habilita la meta de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que a 2035 el 100% de las venta de vehículos livianos y medianos deben ser cero emisiones.

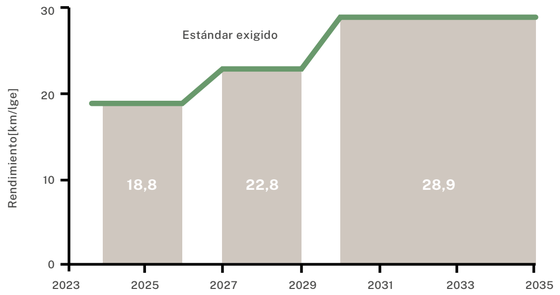
La Ley exige a los importadores de vehículos cumplir un rendimiento corporativo mínimo de sus ventas:

18,8 [km/lge] en 2025 y 22,8 [km/lge] en 2027. Además, establece un incentivo a la venta de vehículos enchufables, que multiplica su rendimiento por tres en el cálculo para facilitar el cumplimiento. Este Reporte de Monitoreo estudia los cambios del mercado en el segundo año, expandiendo los del Primer Reporte de 2025.

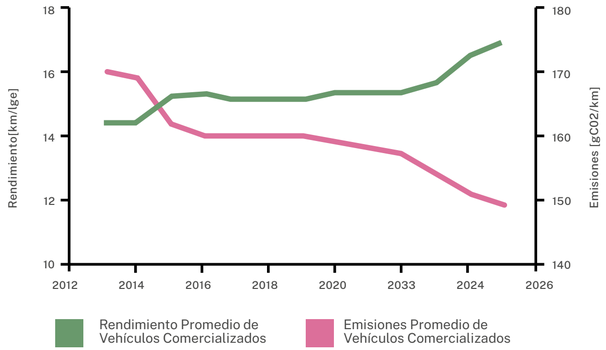
La flota vendida se ha vuelto más eficiente, menos contaminante, y la oferta disponible más amplia y económica.

En los primeros dos años el promedio del rendimiento ha aumentado en 8%, de 15,7 a 16,9 [km/lge] y de las emisiones se han reducido en un 3%. Gracias a estas mejoras, se estima que se ha logrado reducir la demanda de gasolina en 9,1 millones de litros y las emisiones en 21,4 [ktCO$_2$]. Además, la oferta de vehículos eléctricos se ha incrementado en 200% y su valor promedio de los 10 más vendidos se ha reducido en 26%.

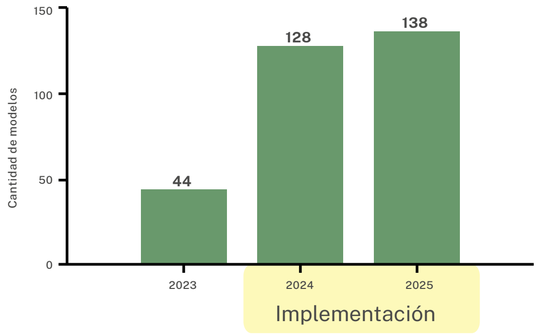
Metas de rendimiento corporativo para vehículos livianos al 2035.



Rendimiento y emisiones de CO_2 promedio anual de vehículos vendidos.



Modelos eléctricos a batería disponibles.

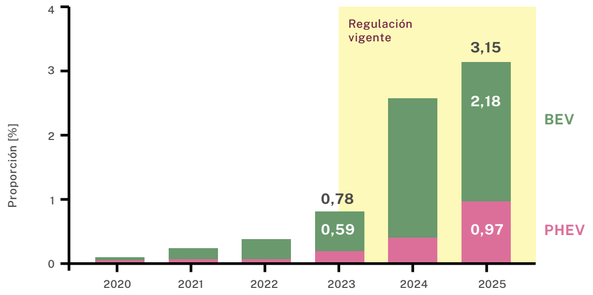


Resumen Ejecutivo

La proporción de las ventas de los enchufables sólo ha aumentado en 0,6 puntos porcentuales entre 2024 y 2025.

La proporción de los vehículos eléctricos se ha mantenido en 2,2%, por lo que el incremento es exclusivo de los híbridos enchufables.

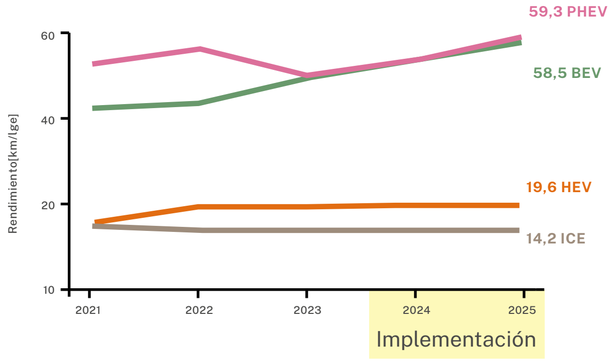
Proporción anual de ventas enchufables del total.



El rendimiento promedio de los vehículos enchufables homologados se ha incrementado 17% de 2023 a 2025.

Tras la implementación del estándar han ingresado vehículos eléctricos e híbridos enchufables cada vez más eficientes, a la vez que se ha estancado el rendimiento de los vehículos a combustión interna e híbridos convencionales.

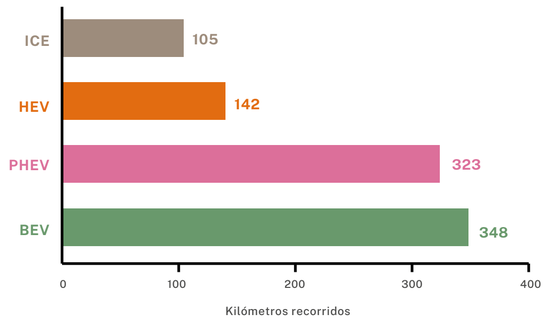
Evolución del rendimiento promedio de vehículos livianos homologados.



Un vehículo eléctrico es un 70% más económico por kilómetro recorrido que uno de combustión interna.

El precio de carga por kilómetro se ha estimado en CLP$29 para vehículos eléctricos y CLP$96 para vehículos a combustión*. Verificando que la electromovilidad es una política de seguridad energética y desarrollo socioeconómico.

Kilómetros recorridos con una carga de CLP$10.000 en combustible o electricidad, por tecnología.



* Considera tarifa residencial BT1 y gasolina 93 octanos, para más detalle dirigirse a Anexos.

Resumen Ejecutivo

En 2025 los importadores lograron un rendimiento de 19,3 [km/lge], mediante el uso de multiplicadores de vehículos enchufables.

Es superior al estándar de 18,8 [km/lge] de la primera fase, sin embargo, si no se considera tal incentivo, el rendimiento real de las ventas equivale a 16,9 [km/lge].

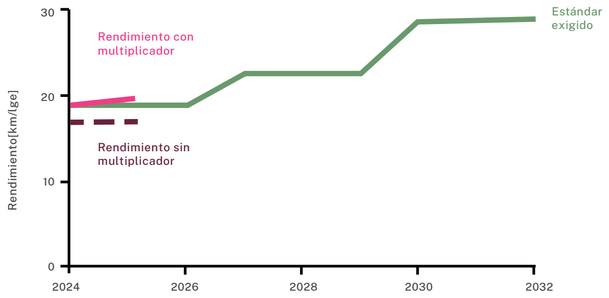
El 45% de los importadores ha logrado cumplir con el estándar exigido en 2024 y 2025.

Cambios en el mercado han provocado que la cantidad de importadores disminuya de 29 a 20 al segundo año y que la proporción de cumplimiento no aumente. Además, sólo 2 de los 16 incumplidores de 2024 han sobrecumplido su estándar en 2025 y han anulado su multa de 2024, gracias a mayores ventas de vehículos enchufables.

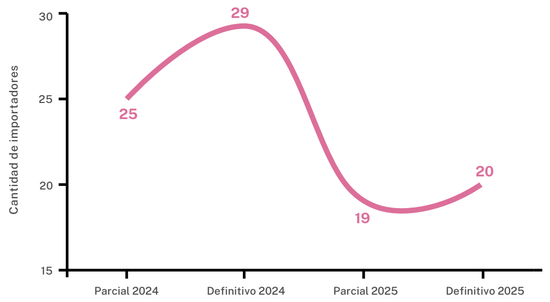
En 2025 el rendimiento de la flota sigue mejorando, pero la tasa de aceleración es menor.

En el primer año, el rendimiento aumentó en un 5,1%. A 2025, este valor alcanzó un 2,4%. Luego, el país sigue avanzando en los objetivos, pero a un paso disminuido en relación al primer año. Esta pérdida de dinamismo sugiere que los importadores se limitan a mantener el estándar exigido, ante la ausencia de incentivos para el sobrecumplimiento.

Estándar exigido y rendimiento de vehículos livianos comercializados en Chile.



Evolución histórica de la cantidad de importadores ante la Ley.



Variación interanual de rendimiento en flota comercializada.

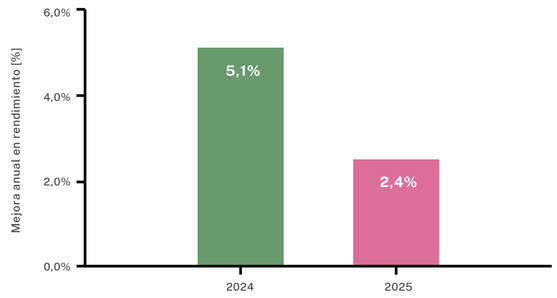


Tabla de contenidos

1. Ley 21.305 sobre Eficiencia Energética 8
2. Mercado vehicular de Chile 12
3. Cumplimiento de los Estándares de Eficiencia Energética Vehicular 16
4. Evolución del Mercado Automotriz desde la implementación de la Ley 24
5. Conclusiones 40
6. Calendario Normativo 46
7. Fuentes de datos 48

Copiapó: capital de la Región de Atacama, **pionera en Sudamérica con su flota de buses 100% eléctricos.**

¡Te invitamos a revisar nuestro dashboard de electromovilidad en el transporte público!

Glosario de términos

BEV: Vehículo eléctrico a batería *(Battery Electric Vehicle).*
CO_2: Dióxido de carbono.
HEV: Vehículo eléctrico híbrido *(Hybrid Electric Vehicle).*
ICE: Vehículo con motor de combustión interna *(Internal Combustion Engine).*
LGE: Litros de gasolina equivalente.
MEN: Ministerio de Energía de Chile.
MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
NDC: Contribuciones determinadas a nivel nacional *(Nationally determined contributions).*
NEDC: Nuevo ciclo europeo de conducción *(New European Driving Cycle).*
PBV: Peso Bruto Vehicular.
PHEV: Vehículo eléctrico híbrido enchufable *(Plug-in Hybrid Electric Vehicle).*
VEHÍCULO ENCHUFABLE: Vehículo BEV o PHEV.
WLTP: Ciclo de rendimiento internacional para vehículos livianos *(Worldwide Harmonized Light-duty Test Procedure).*
ZEV: Vehículo cero emisiones *(Zero Emission Vehicle).*

Los cargadores públicos son un habilitante crítico para la electromovilidad. Revisa nuestro [Observatorio de Infraestructura de Carga]

Autores:
Claudio Mena, Líder de Área
Mariano Andrade, Analista

¿Cómo citar este documento?
Centro de Movilidad Sostenible (2026). Segundo Reporte de Monitoreo de la Ley de Eficiencia Energética

Contacto:
www.cmsostenible.org
contacto@cmsostenible.org

Centro de Movilidad Sostenible

1. Ley 21.305 sobre Eficiencia Energética

Marco normativo e implementación

Ley sobre Eficiencia Energética: Marco normativo

La Ley 21.305 establece el marco nacional de eficiencia energética y obliga a contar con un **Plan Nacional de Eficiencia Energética.**

En ese marco, el Reglamento Vehicular (D.S. 14) aplica ese mandato al sector del transporte con **cinco objetivos:**

Mejorar la eficiencia energética del sector transporte.

Aumentar la seguridad energética.

Reducir los costos de generación de energía.

Reducir las emisiones de CO_2

Reducir la contaminación local.

Además, la regulación:

Obliga a los importadores a cumplir estándares corporativos mínimos de rendimiento vehicular.
A los que se les mide el promedio ponderado de los kilómetros recorridos por litro de gasolina equivalente de sus ventas anuales*.

Incentiva la comercialización de vehículos enchufables: BEV y PHEV.
Beneficia a los importadores multiplicando por tres en el cálculo de su rendimiento corporativo, facilitando el cumplimiento de la exigencia.

¿Qué se entiende por rendimiento?

Es la cantidad de kilómetros que un vehículo recorre por cada litro de gasolina (o unidad de energía). Mientras más alto sea el rendimiento, más eficiente y menos contaminante es el vehículo.

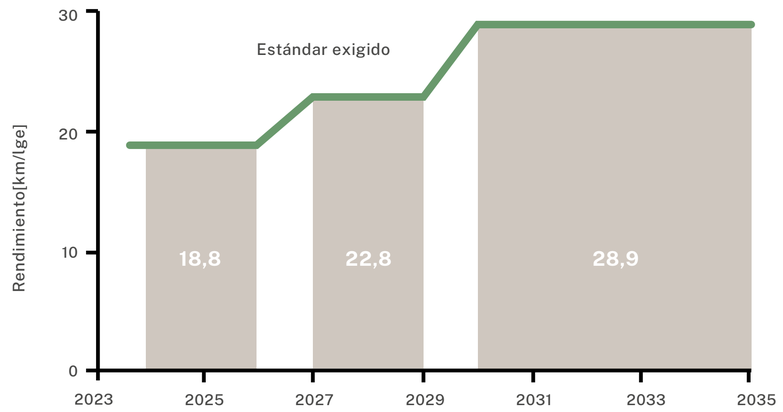
* Se habla de gasolina equivalente para estandarizar diferentes combustibles como diésel o electricidad.
Los valores de densidad, poder calorífico y equivalencia se han publicado en la Resolución Exenta N° 2341 de 2024.

Ley sobre Eficiencia Energética: Implementación

Bajo el principio de gradualidad, la aplicación de los estándares se divide por **peso de vehículo** y por etapas de implementación.

En 2024 empezó a regir la implementación para **vehículos livianos** (hasta 2.700 kg de PBV). En 2028 será el turno de los vehículos medianos (entre 2.700 y 3.860 kg). En el caso de los vehículos pesados (sobre 3.860 kg), la fecha será anunciada por el MEN.

Metas de rendimiento corporativo para vehículos livianos al 2035.

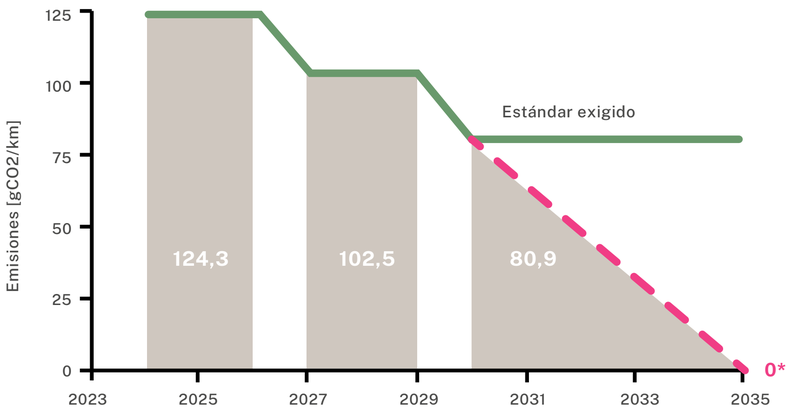


Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT & Resolución 5 Exenta, BCN.

Este segundo **Reporte de Monitoreo se enfoca en la implementación del estándar en vehículos livianos, particularmente, del segundo año de la primera fase: 2025.** La exigencia es 18,8 [km/lge], la que aumentará 21% en el siguiente año a 22,8 [km/lge].

La Ley de EE aporta al cumplimiento de la meta de la Estrategia Nacional de Electromovilidad, que es lograr un 100% de las ventas de vehículos livianos sean cero emisiones en 2035.

Metas de emisiones corporativas para vehículos livianos al 2035.



* Meta de la Estrategia Nacional de Electromovilidad

Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT & Resolución 5 Exenta, BCN. & Conversion Tool, ICCT.

Ley sobre Eficiencia Energética: Cambios entre el primer y segundo año

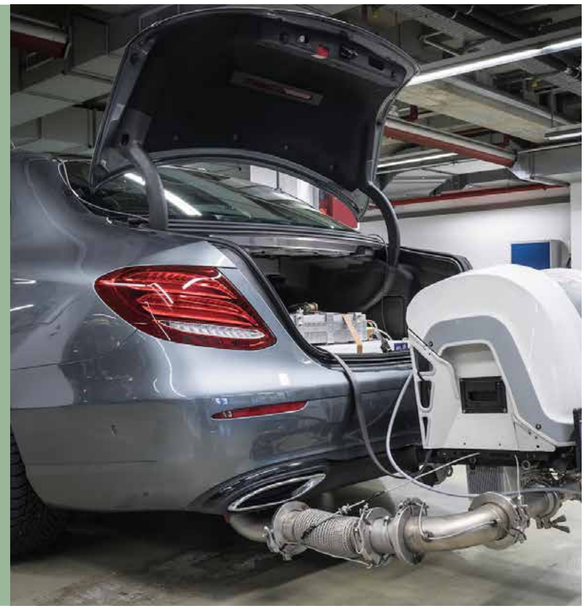
Chile ha actualizado su ciclo de medición de vehículos de NEDC a WLTP.

Este cambio sucedió el 1 de Octubre de 2025 y no afecta a la regulación, ya que ésta se ha diseñado tomando en cuenta este cambio. Por lo tanto, no se realiza ningún ajuste entre ciclos, a pesar de la diferencia en resultados reportada internacionalmente [*On The Way to 'Real-World" CO2 Values?*, ICCT].

¿Qué es un ciclo de medición?
Es una prueba estandarizada que mide el consumo y las emisiones en vehículos ICE, y la autonomía y consumo energético en eléctricos.

¿Por qué es relevante?
En Chile es obligatorio testear cada vehículo antes de su comercialización, lo que permite comparar qué vehículo es más eficiente.

¿Quieres saber más?
¡Revisa nuestra publicación de LinkedIn!.



2025 es el primer año en el cual es posible utilizar el incentivo al sobrecumplimiento en importadores incumplidores

La ley establece multas para los importadores que no cumplen con las metas exigidas. Sin embargo, contempla un incentivo para quienes compensen esta falta: si un importador sobrecumple su meta al año siguiente de haber incumplido, la multa puede reducirse o anularse. Al ser 2025 el primer año de vigencia para esta medida, se analizan dos casos de empresas que han utilizado este mecanismo.

¿Quién determina las multas?
La Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

¿Cómo se calculan?
Mediante una fórmula establecida en la Ley, definida como: Multa = [0 a 0,2 UF*] x 10 x Ventas x (Rendimiento exigido - alcanzado).

* La Unidad de Fomento (UF) es una unidad de cuenta chilena ajustada diariamente por inflación. Al 27 de Abril de 2025 tiene un valor de CLP$40.080, equivalente a USD$45.

Ley sobre Eficiencia Energética: Roles institucionales

Ministerio de Energía
Gobierno de Chile

- **Determinación de estándares** para los segmentos vehiculares.
- **Publicación de resultados** parciales, preliminares y definitivos. Previo informe del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

- **Fiscalización del cumplimiento** a través de los certificados de homologación emitidos por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).
- **Realizar informe de resultados** parciales, preliminares y definitivos.

SEC
SUPERINTENDENCIA DE ELECTRICIDAD Y COMBUSTIBLES

- **Determinación de sanciones** para los incumplidores.

Centro de Movilidad Sostenible

2. Mercado vehicular de Chile

Mercado y rendimiento en 2025

Importadores de vehículos livianos en 2025

El mercado chileno permite que un importador comercialice más de una marca, y a la vez que la misma marca se comercialice por más de un importador.
En 2025 se registraron 20 importadores:

73 Marcas de vehiculos livianos.

138 Modelos de BEV.

1.410 Modelos de vehículos livianos.

4 Importadores acumulan más del 50% de las ventas totales.

IMPORTADOR	MARCAS COMERCIALIZADAS EN 2025	MODELOS	VENTAS
Derco	BMW, Changan, Dongfeng, Geely, Great Wall, Haval, JAC, Jaguar, Land Rover, Mazda, Mini, Porsche, Renault, Subaru, Suzuki, Volvo	433	26,92%
Astara	Alfa Romeo, BYD, Chery, Exeed Born For More, Ferrari, Fiat, Gac, Jeep, KGM, Maserati, Mitsubishi, RAM, Ssangyong	225	9,50%
Gildemeister	Baic, Brilliance, Hyundai, JAC, Mahindra, Shineray, SWM	97	10,30%
Stellantis	Citroen, DS, LeapMotor, Opel, Peugeot	106	10,17%
Indumotora	Dongfeng, Kia, Nammi	60	7,54%
Toyota	Lexus, Toyota	49	6,56%
General Motors	Chevrolet	31	5,99%
Porsche	Audi, Cupra, Seat, Skoda, Volkswagen	108	4,04%
SAIC	MG	47	4,04%
K Tres	Jetour, Kaiyi, Karry, Mercedes Benz, Maxus, MG, Neta, Smart	87	3,28%
Ford	Ford	29	2,93%
Chery	Jaecoo, Omoda	19	2,67%
Nissan	Nissan	25	2,08%
Geely	Geely	13	1,64%
DFMC	Dongfeng, Foton	27	1,07%
Honda	Honda	17	0,65%
Tesla	Tesla	8	0,39%
Tattersall	Faw, Jetour, KYC, Livan, Lynk Co, Riddara, Weltmeister, ZX Auto	21	0,26%
BYD	BYD	7	0,01%
León	Aston Martin	1	0,00%

Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2025 MTT.

Rendimiento de vehículos enchufables

La Ley incentiva la comercialización de vehículos enchufables, los cuales muestran una mejora sostenida en su rendimiento. En cambio, hay un estancamiento de los vehículos de combustión interna e híbridos convencionales de los últimos cinco años.

17% **Se ha incrementado el rendimiento de los enchufables** homologados de 2023 a 2025.

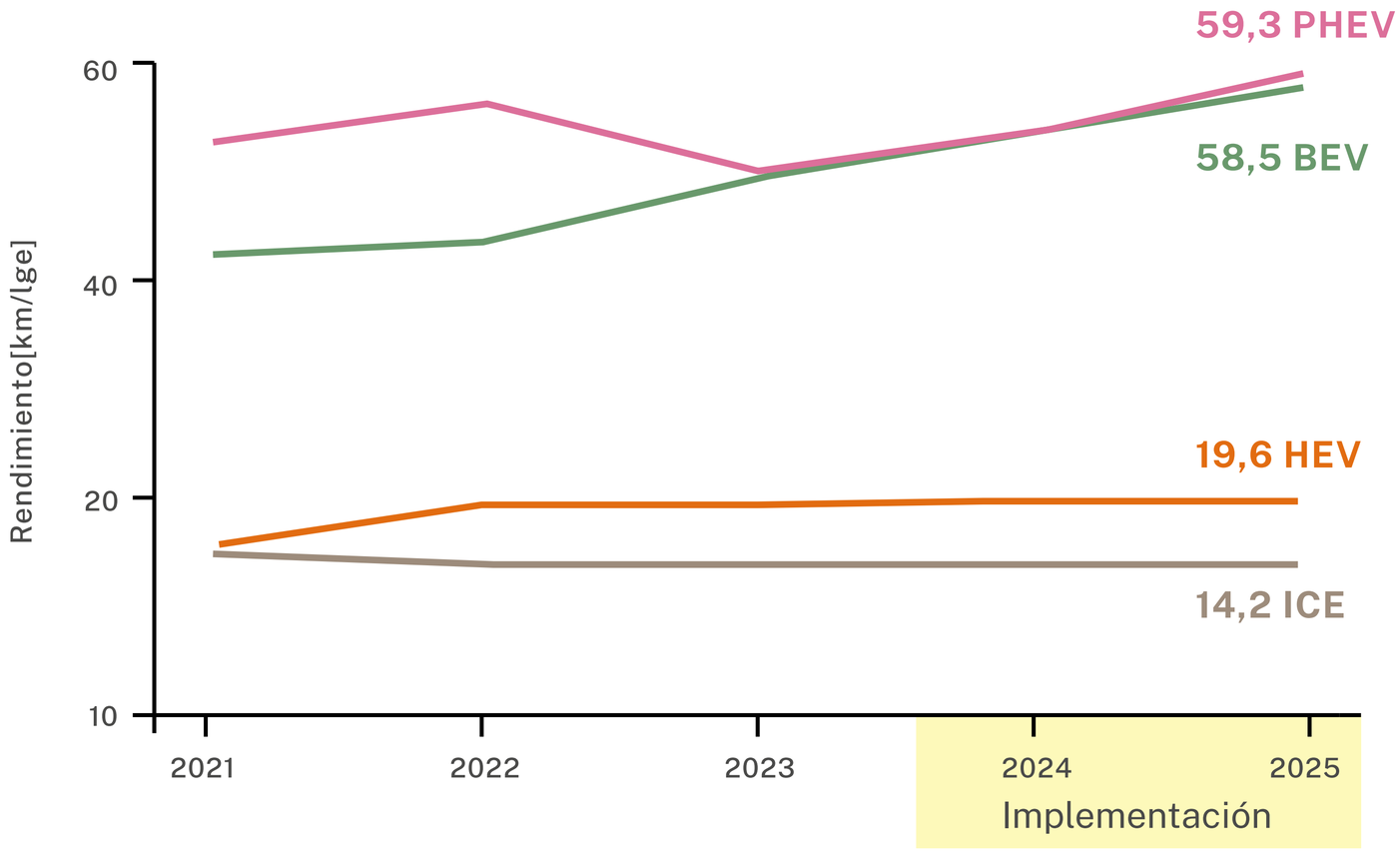
2% Se ha incrementado el rendimiento de los ICE y HEV homologados de 2023 a 2025.

Los altos valores de los PHEV se deben a la forma de medición de su rendimiento, recomendamos leer las críticas de ICCT y Transport & Environmet.

¿Qué es un vehículo homologado?

Es un vehículo que ha sido aprobado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para poder venderse y circular legalmente. En la práctica, representa los modelos que la industria puede ofrecer a los consumidores.

Evolución del rendimiento promedio de vehículos livianos homologados



Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT.

Participación de vehículos enchufables en el mercado (2025)

La Ley incentiva la importación de tecnologías más eficientes y si bien han crecido las ventas desde 2023, sólo el 3,2% de las ventas son vehículos enchufables: **los vehículos a combustión interna siguen liderando las ventas por amplio margen**. La mayoría de los consumidores en Chile siguen eligiendo tecnologías que no han mejorado su rendimiento en el tiempo.

Proporción de mercado por tecnologías

VENTAS DE COMBUSTIÓN INTERNA 210.796 (92,6%)

El importador líder es Derco, quien concentra el 27% de las ventas. Entre la alta variedad de marcas de la tecnología, lideran Suzuki (10%), Kia (8%), Hyundai (8%) y Peugeot (6%).

VENTAS DE HÍBRIDOS CONVENCIONALES 9.761 (4,3%)

Los líderes son Toyota y Gildemeister, con un 60% y 21% del mercado, respectivamente. Corolla Cross y Yaris Cross de Toyota, junto al Hyundai Kona de Gildemeister, son los modelos más vendidos, acumulando el 50% de ventas.

VENTAS DE ELÉCTRICOS A BATERÍA 4.971 (2,2%)

El mercado aumentó de 34 marcas en 2024 a 41 en 2025. Si bien la tecnología es liderada por Derco, con un 28% de las ventas, la marca más popular es Tesla, con un 18% de las comercializaciones.

VENTAS DE HÍBRIDOS ENCHUFABLES 2.199 (1,0%)

Es la tecnología menos comercializada. Derco y Astara tienen el 58% y 24% del mercado, respectivamente. Las marcas con más ventas corresponden a Changan (24%), BYD (20%) y Volvo (15%).

Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Centro de Movilidad Sostenible

3. Cumplimiento de los Estándares de Eficiencia Energética

Resultados iniciales, desempeño y estrategias de los importadores

La industria, en su conjunto, supera el estándar 2025 mediante el uso de multiplicadores para vehículos enchufables

El rendimiento reportado de 19,3 [km/lge] sobre-representa el desempeño real del parque. Dado que estos multiplicadores suelen reducirse progresivamente en otras regulaciones internacionales, lo relevante es mejorar el rendimiento efectivo.

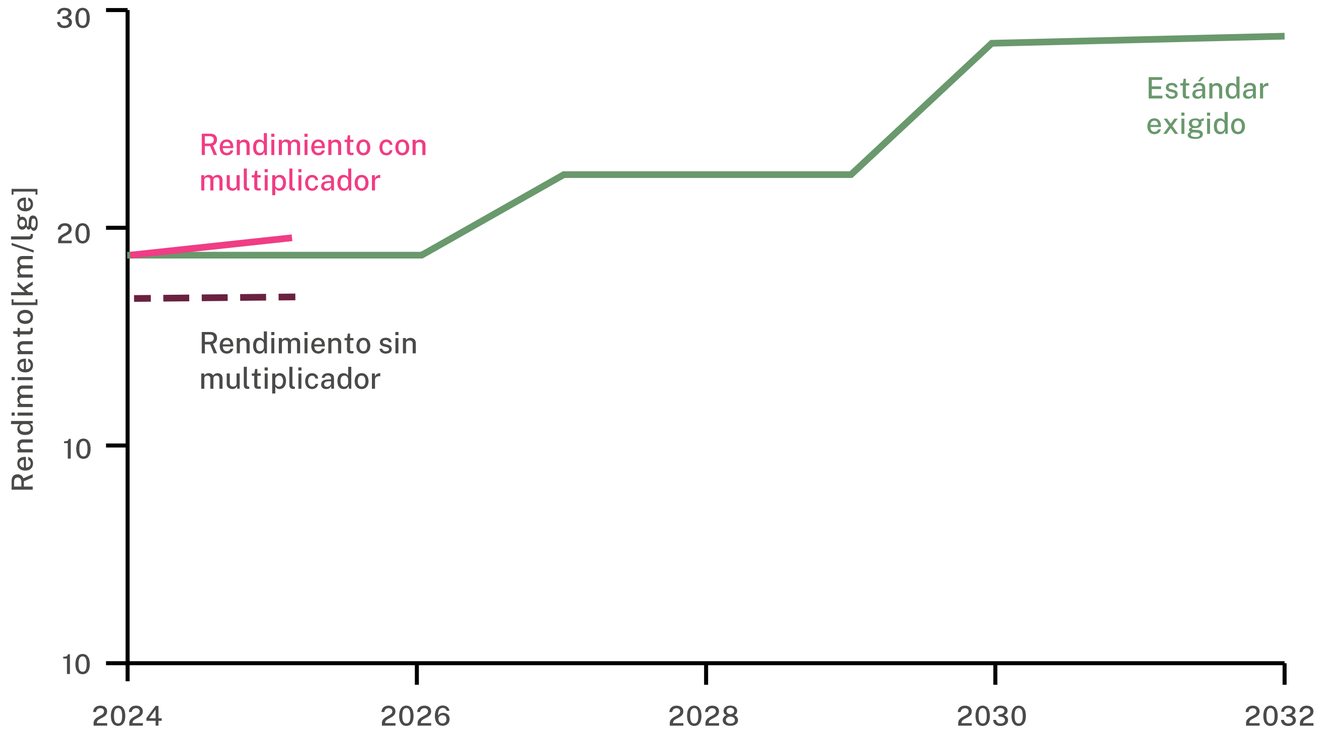
19,3 [km/lge] es el rendimiento logrado de 2025, superior al 18,8 [km/lge] exigido por la Ley.

16,9 [km/lge] es el rendimiento de la industria, pero sin multiplicadores de 3x para PHEV y BEV.

¿Qué es un multiplicador?
Es un incentivo que fomenta la comercialización de vehículos eléctricos a batería e híbridos enchufables, el que es positivo en un comienzo al habilitar el inicio de la transición a una movilidad sostenible.

¿Cómo afecta en la Ley Chilena?
El cálculo del rendimiento corporativo es un promedio ponderado por ventas, y éstos vehículos cuentan por tres.

Estándar exigido y rendimiento de vehículos livianos comercializados en Chile.



Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Los multiplicadores habilitan que el 45% de los importadores cumpla la Ley teniendo sólo el 17% de las ventas unitarias por sobre el estándar exigido

9 de 20 (45%) Importadores cumplen el estándar.

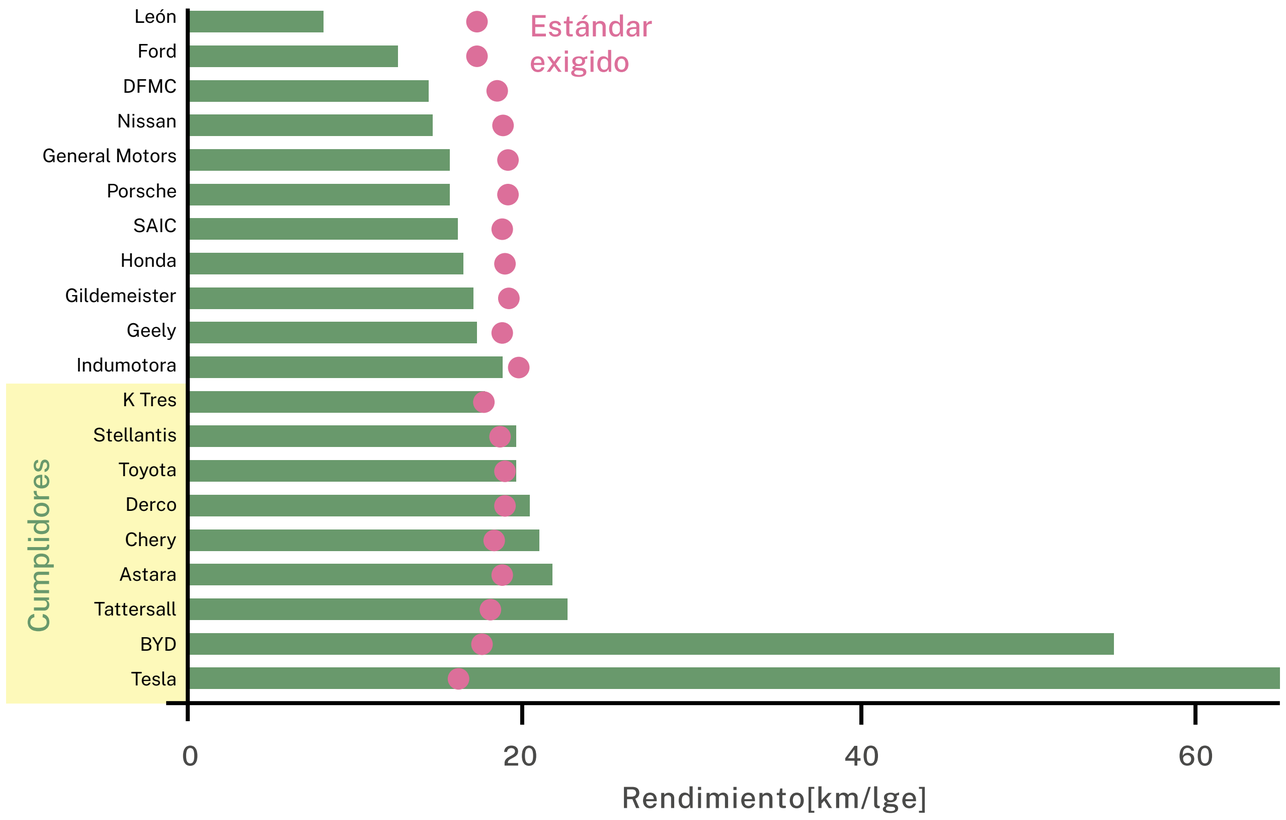
60% Del mercado es comercializado por los importadores cumplidores.

17% De las ventas unitarias han superado el estándar exigido.

¿Por qué varía la exigencia de cada importador?

Aquellos que venden vehículos más pesados se les exige menos por diseño de la Ley. Esto no es positivo porque puede invitar a comercializar vehículos menos eficientes.

Rendimiento logrado y estándar exigido por importador.



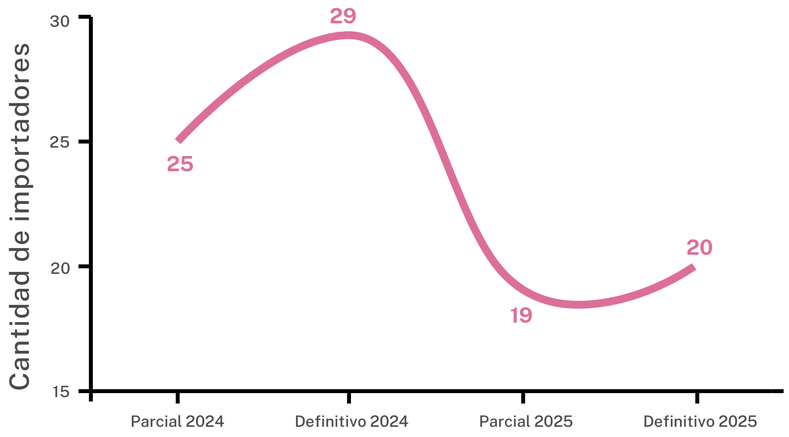
Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Cambios en el mercado: ha disminuido el número de importadores y la proporción de importadores que ha cumplido su estándar se ha mantenido

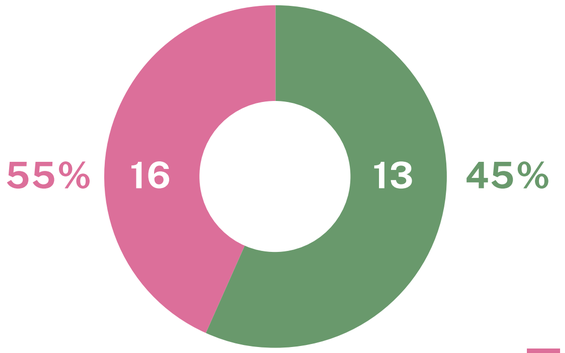
31% **Ha disminuido el número de importadores** de vehículos livianos de 2024 a 2025.

45% Es la **proporción de los importadores cumplidores,** tanto en 2024 como 2025.

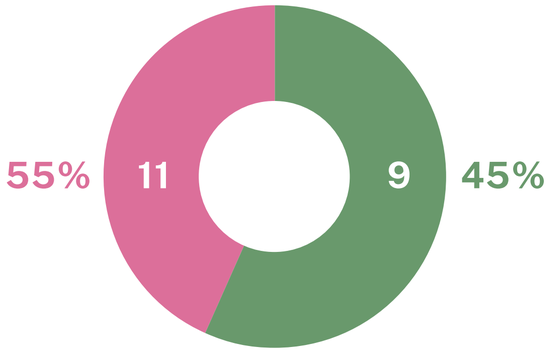
Evolución histórica de la cantidad de importadores ante la Ley.



Cumplimiento de 2024.



Cumplimiento de 2025.



Incumplidor

Cumplidor

Luego, más de la mitad de los importadores (55%) no ha dado cumplimiento a la norma y deberá enfrentar las multas que determine la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Fuente: Informe de Cumplimiento Parcial y Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Parcial y Definitivo 2025, MTT.

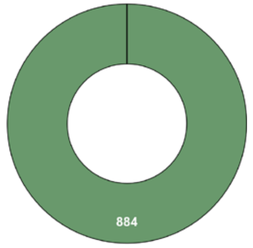
Estrategias comerciales de los nueve importadores cumplidores

ICE HEV BEV PHEV

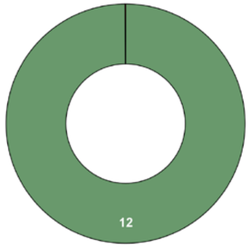
Estrategia 1:

Focalizar la totalidad de las ventas en vehículos eléctricos a batería.

Tesla



BYD

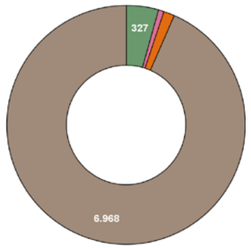


Implementada en 2025 por los dos líderes en rendimiento vehicular

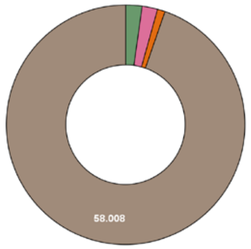
Estrategia 2:

Comercializar vehículos con las cuatro tecnologías, pero con foco principal y mayoritario de combustión interna.

K Tres



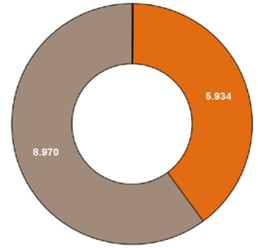
Derco



Estrategia 3:

Complementar ventas de ICE con HEV.

Toyota

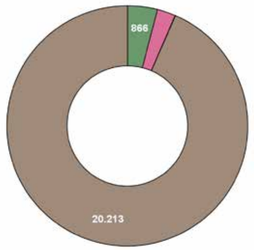


Implementada sólo por Toyota

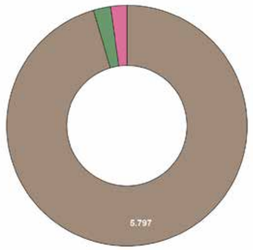
Estrategia 4:

Complementar las ventas mayoritarias de ICE con vehículos enchufables: BEV y PHEV.

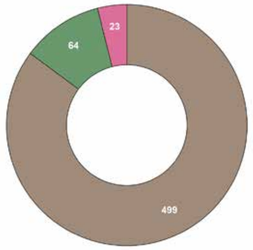
Astara



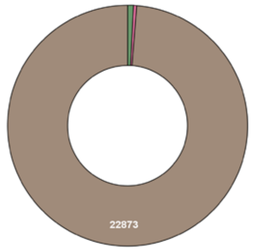
Chery



Tattersall



Stellantis



El número en cada gráfico representa la cantidad de ventas por propulsión del respectivo importador.

¿Cuál es la relevancia de estas estrategias?

Dado el rendimiento de los vehículos a combustión interna e híbridos enchufables, la Estrategia 3 difícilmente permitirá alcanzar el cumplimiento del estándar en la fase 2, prevista para 2027.
En ese escenario, la comercialización de vehículos enchufables será determinante.

Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Multas por incumplimiento del estándar según importador

CLP $17,9*

Mil millones es la **suma de la multa de todos los importadores incumplidores** de 2025.

USD $19,8

Millones, en equivalencia.

16%

Ha disminuido la multa teórica de 2024 a 2025, de 531 mil a 446 mil UF gracias al aumento del rendimiento, ya que las ventas de los incumplidores aumentaron en 26% (de 72,3 mil a 91,7 mil).

IMPORTADOR INCUMPLIDOR	MULTA TÉORICA 2025 [$MillonesCLP]	MULTA 2024 [$MillonesCLP]	SOBRECUMPLIMIENTO 2025 [$MillonesCLP]
Gildemeister	3.763	5.254	-
General Motors	3.610	4.116	-
Ford	2.354	2.026	-
Porsche	2.290	2.168	-
SAIC	1.918	2.790	-
Nissan	1.559	1.957	-
Indumotora	964	-	-
DFMC	779	201	-
Geely	359	16	-
Honda	271	551	-
León	1	5	-
Los Andes	-	823	-
Inchcape	-	646	-
Chery	-	396	1.412
Alameda	-	206	-
Tattersall	-	102	221
Kaufmann	-	27	-
Total	**17.868**	**21.285**	**1.633**

* Se utilizó valor de UF de CLP$40.106 del 29 de abril de 2026, y una tasa de conversión de CLP/USD de $898 del 29 de abril de 2026. La multa teórica fue calculada usando un factor máximo de 0,2 UF.

Fuente: Resolución 5 Exenta, BCN, Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

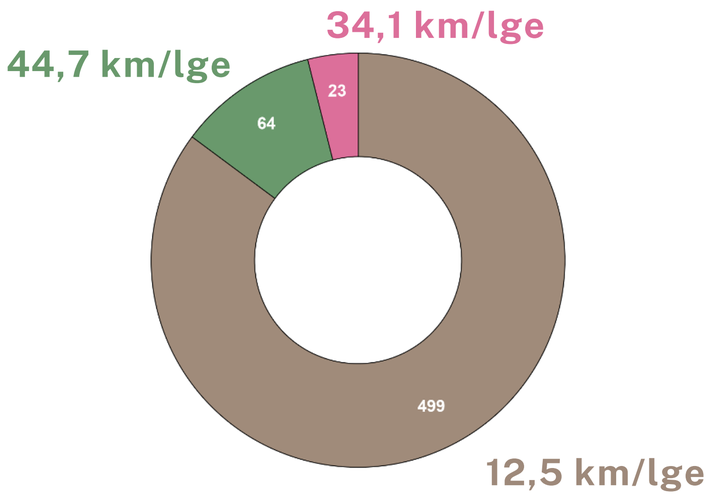
Dos de los dieciséis importadores (13%) que incumplieron en 2024 han logrado sobrecumplir en 2025 y anular totalmente su multa

ICE HEV BEV PHEV

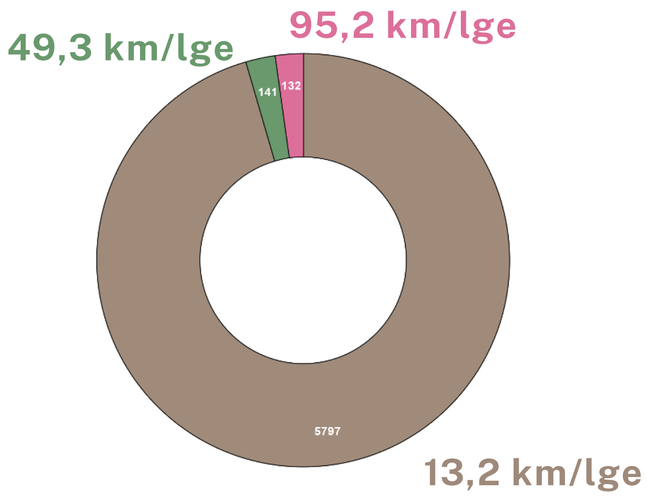
Tattersall ha incrementado el rendimiento de su flota de **14,9 km/lge a 22,6 km/lge (+52%).**

Chery ha incrementado el rendimiento de su flota de **16,5 km/lge a 21 km/lge (+27%).**

Ventas Tattersall, 2025



Ventas Chery, 2025



¿Cómo han logrado ambos aumentar su rendimiento corporativo?

Vendiendo vehículos enchufables.

Tattersall ha incrementado sus ventas de Riddara RD6 eléctricas de 10 en 2024 a 60 en 2025. Además ha incluido en su catálogo 3 modelos BEV y 2 PHEV.

Chery ha comercializado 54 Omoda E5 eléctricos en 2024, y 80 en 2025. Además ha importado un nuevo PHEV, el Jaecoo 7, que vendió 132 unidades, y un nuevo BEV, el Jaecoo 6, que comercializó 61 unidades.

¿Impacto?

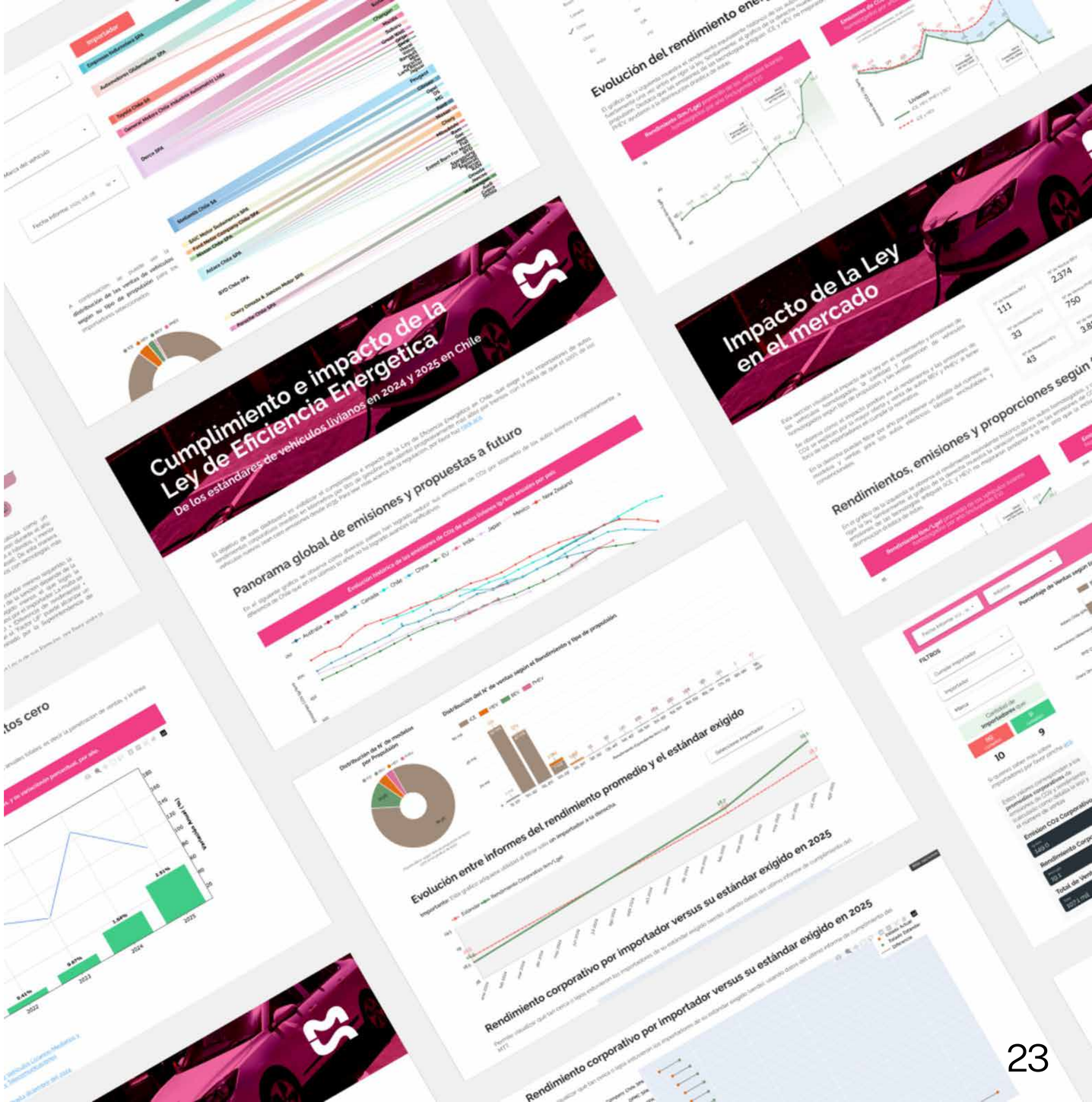
Si bien sólo dos los importadores han cumplido su rendimiento exigido y sobrecumplieron, las emisiones evitadas de CO_2 logradas son exponenciales al ser un efecto acumulado en el tiempo, luego el incentivo de sobrecumplimiento es bueno.

Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Centro de Movilidad Sostenible

Acceder al dashboard de cumplimiento detallado por importador.

O haz click en el siguiente enlace.



Centro de Movilidad Sostenible

4. Evolución del Mercado Automotriz desde la implementación de la Ley

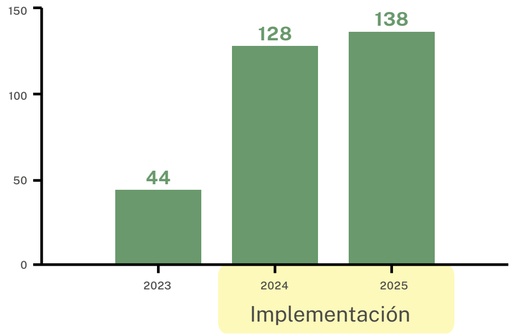
Cambios en homologaciones, disponibilidad, valores, rendimiento, emisiones de CO_2 y ventas

1. **Disponibilidad de modelos**
2. Precios (tasación fiscal)
3. Proporción de ventas
4. Rendimiento vehicular
5. Emisiones de CO_2

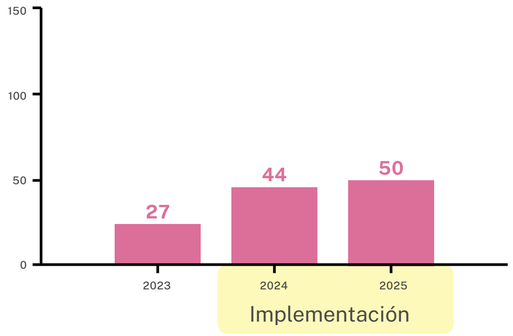
El mercado ha reemplazado la oferta de modelos de combustión interna, poco eficientes, por modelos enchufables más eficientes.

Luego de la implementación, los modelos disponibles* enchufables se han incrementado y los de combustión interna han disminuido considerablemente

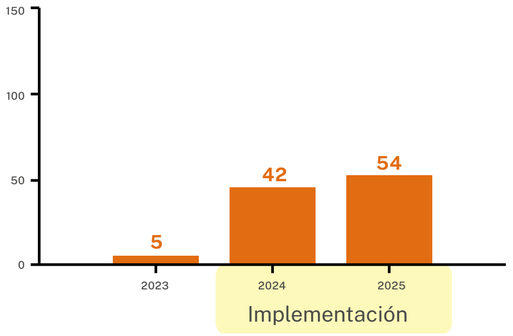
Modelos BEV Disponibles.



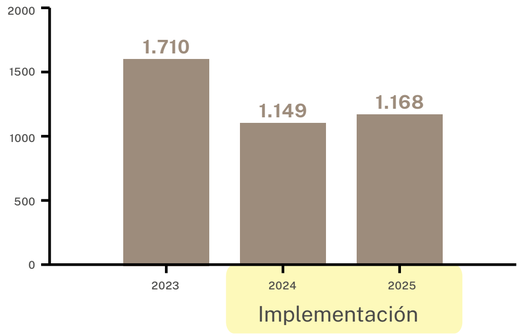
Modelos PHEV Disponibles.



Modelos HEV Disponibles.



Modelos ICE Disponibles.



200% Han aumentado los modelos BEV disponibles entre 2023 y 2025: de 44 a 138.

En 2024, con la entrada en vigencia del estándar de vehículos livianos, **se ha incrementado la oferta comercializada de vehículos eléctricos a batería, híbridos enchufables y convencionales**. Este comportamiento se ha mantenido en 2025 representando el cambio de oferta disponible para los consumidores del país.

32% Han disminuido los modelos ICE disponibles entre 2023 y 2025: de 1.710 a 1.168.

Esto indica que, entre 2024 y 2025, los importadores retiraron de su oferta algunos modelos a combustión, correspondiente a la tecnología más contaminante, e incorporaron al mismo tiempo modelos con mayor rendimiento en sus portafolios de venta.

Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT.

* Los modelos disponibles equivalen a modelos con, al menos, 1 unidad comercializada en el año.

1 de cada 10 modelos disponibles en 2025 ha sido eléctrico a batería

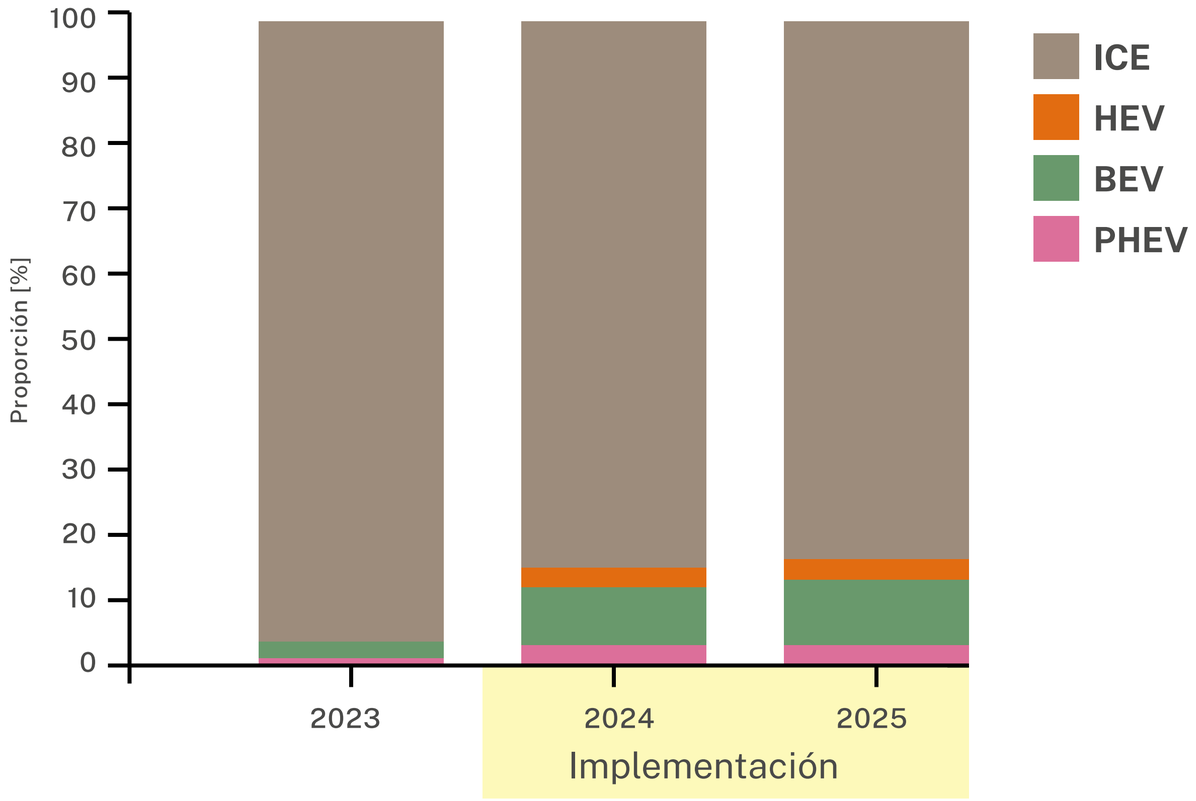
Estos cambios en la cantidad de modelos disponibles, también ha provocado un cambio en la proporción de la oferta del mercado total. **Los vehículos enchufables han crecido fuertemente, debido a la incentivación de la Ley a través de los multiplicadores.**

4X **Se ha cuadriplicado la proporción de modelos eléctricos a batería** disponibles en el mercado de 2023 a 2025: de 2,5% a 10% entre el total de modelos.

13 **Puntos porcentuales ha disminuido la proporción de modelos de combustión interna** disponibles en el mercado entre 2023 y 2025: de 96% a 83%.

Al haber más vehículos eléctricos disponibles aumentan las opciones para el consumidor y la probabilidad de nuevos comportamientos de compra según sus necesidades.

Proporción de modelos disponibles por tecnología, 2023 a 2025.



Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT, Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

1. Disponibilidad de modelos
2. **Precios (tasación fiscal)**
3. Proporción de ventas
4. Rendimiento vehicular
5. Emisiones de CO_2

Los valores de los eléctricos a batería e híbridos enchufables, han disminuido a partir de la implementación del estándar.

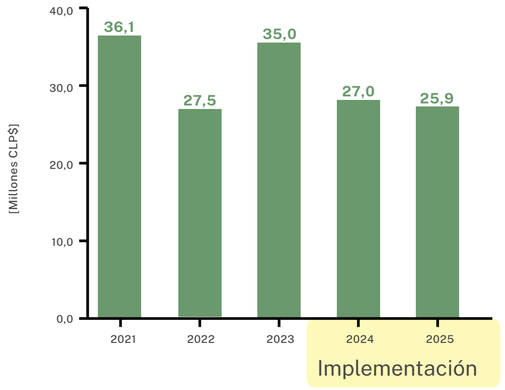
Los 10 enchufables más vendidos muestran tendencia a la baja en valor, y los híbridos convencionales alcanzan valores promedio similares

Aunque los HEV más comercializados cuestan lo mismo o más y tienen peor rendimiento, registran mayores ventas que los PHEV y BEV. Incluso cuando existen alternativas de precio similar, los consumidores siguen optando por opciones más contaminantes. Esto sugiere falta de información, resistencia al cambio por hábitos profundamente instalados o que prefieren tecnologías maduras.

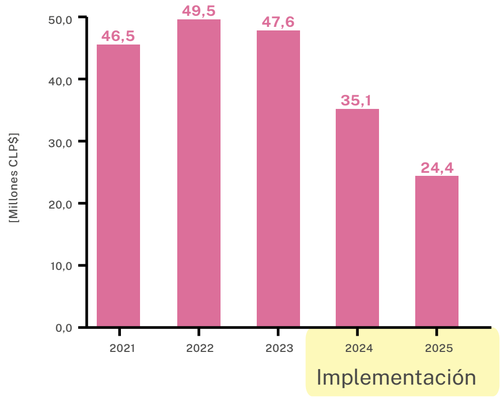
26% Ha disminuido del valor promedio en los BEV más vendidos de 2023 a 2025. **49% en el caso de los PHEV.**

5% Menor es el valor de los 10 modelos PHEV más vendidos en 2025 en comparación a los HEV. Asimismo, los BEV presentan un promedio 1,5% mayor a los HEV

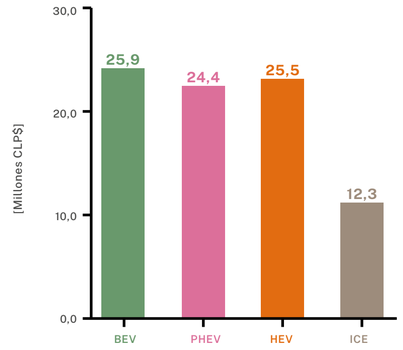
Variación de valor top 10 modelos BEV más vendidos.



Variación de valor top 10 modelos PHEV más vendidos.



Valor del top 10 modelos más vendidos por tecnología en 2025.



* Según estimaciones del CMS, la tasación fiscal es en promedio un 72% del valor comercial para vehículos livianos y medianos. Esta información se presenta a partir del cruce de información entre bases de datos de tasación vehicular del Servicio de Impuestos Internos y ventas por modelo vehicular en 2023 y 2024.

Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT, Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT, Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT & Tasación de Vehículos, SII.

1. Disponibilidad de modelos
2. Precios (tasación fiscal)
3. **Proporción de ventas**
4. Rendimiento vehicular
5. Emisiones de CO_2

3 de cada 100 vehículos vendidos durante 2025 son enchufables. Previo a la implementación de la Ley era menos de uno.

La proporción de ventas de vehículos enchufables se ha cuadruplicado en dos años, no obstante, la proporción de BEV en 2025 no aumenta

4x En 2023, previo a la implementación de la Ley, sólo el 0,8% de las ventas eran enchufables. **En 2025, se ha alcanzado un 3,2%.**

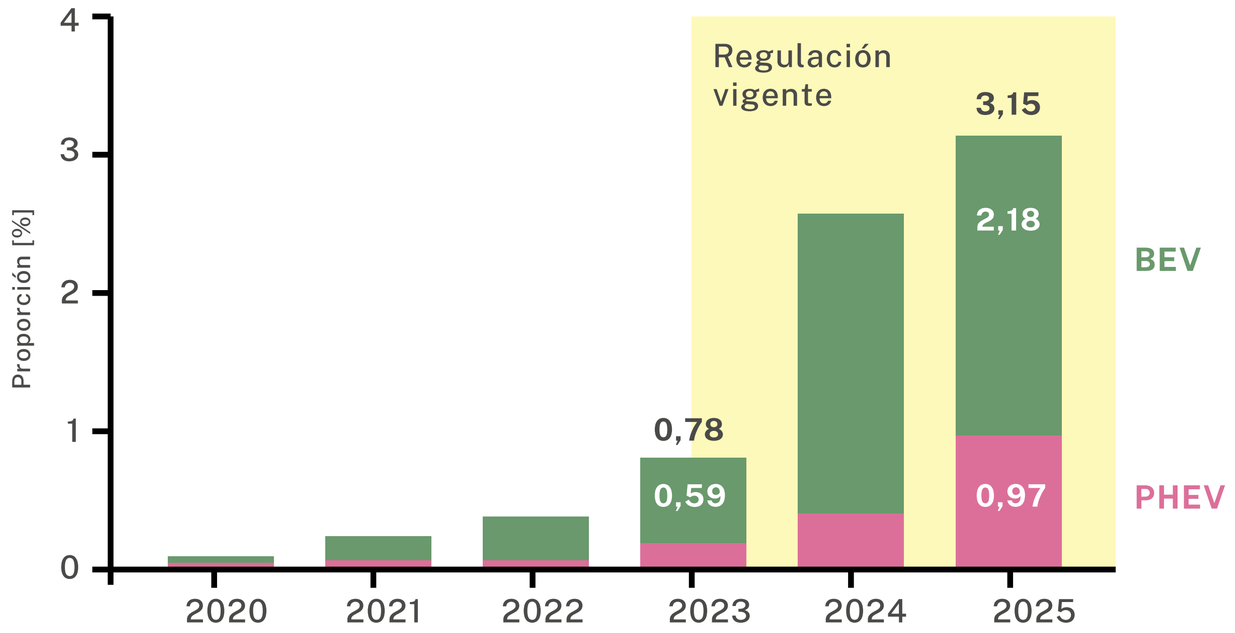
0,6 Puntos porcentuales ha aumentado la proporción de ventas de los híbridos enchufables entre 2024 y 2025, de 0,4% a 1%.

No **hay mejora en la proporción de ventas de eléctricos a batería puros** entre 2024 y 2025, que es la tecnología más limpia y eficiente.

¿Cual es la meta?
La Estategia Nacional de Electromovilidad, establece como objetivo lograr que el 100% de ventas de vehículos livianos sean eléctricos a batería en 2035.

¿Qué significa esto?
Que debemos acelerar los esfuerzos para descarbonizar el transporte en Chile.

Proporción de ventas de BEV y PHEV (enchufables) del total, por año.



Fuente: Consejo de Transparencia (información detallada de ventas y homologaciones), MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

1. Disponibilidad de modelos
2. Precios (tasación fiscal)
3. Proporción de ventas
4. **Rendimiento vehicular**
5. Emisiones de CO_2

2025 fue el año con el mejor rendimiento de la flota comercializada en la historia de Chile, principalmente gracias a los enchufables.

El rendimiento vehicular promedio de los vehículos comercializados ha logrado un récord histórico en 2025: 16,9 [km/lge]

Aunque las nuevas homologaciones muestran menor rendimiento en 2025, **la eficiencia promedio de los vehículos vendidos ha aumentado desde 2023.**

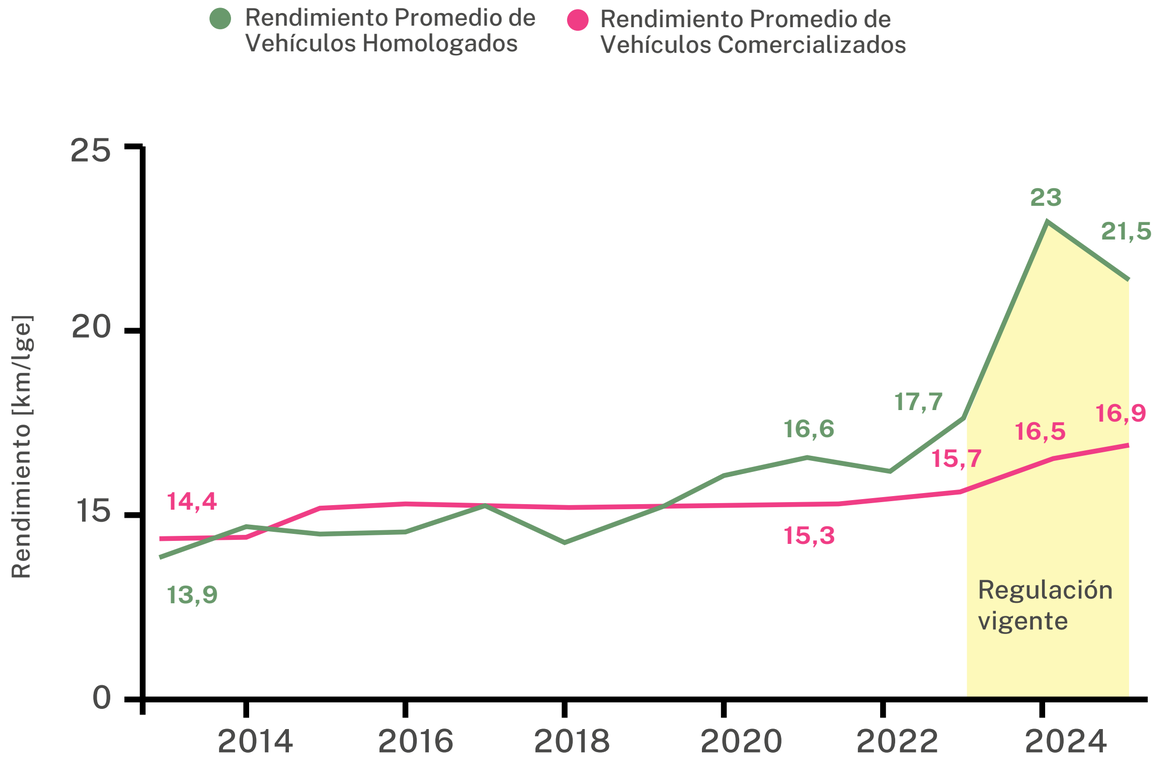
3% Ha **aumentado** el rendimiento de las ventas de 2021 a 2023, en los **dos años previo a la implementación del estándar.**

8% Ha aumentado el rendimiento de las ventas, de 2023 a 2025, en **dos años tras la implementación.**

¿Por qué los vehículos homologados han disminuido su rendimiento en 2025?

Porque se ha aumentado la proporción de vehículos a combustión en las homologaciones (de 78% a 84%), lo que elevó el peso de opciones menos eficientes y redujo el rendimiento promedio.

Evolución del rendimiento de vehículos livianos.

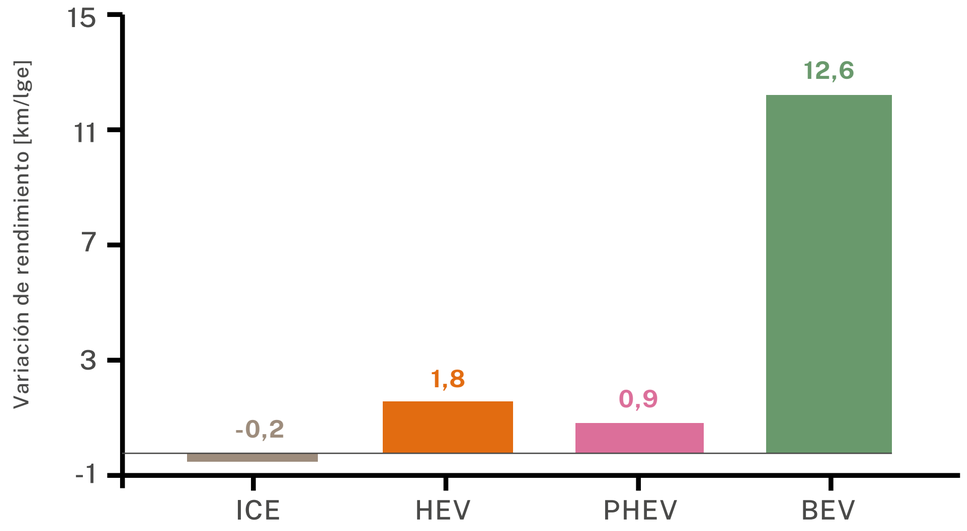


Fuente: Homologación de Vehículos Livianos, MTT.

Este récord histórico ha sido gracias a la a venta de vehículos de nuevas tecnologías más eficientes y la mejora en rendimiento de los eléctricos a batería

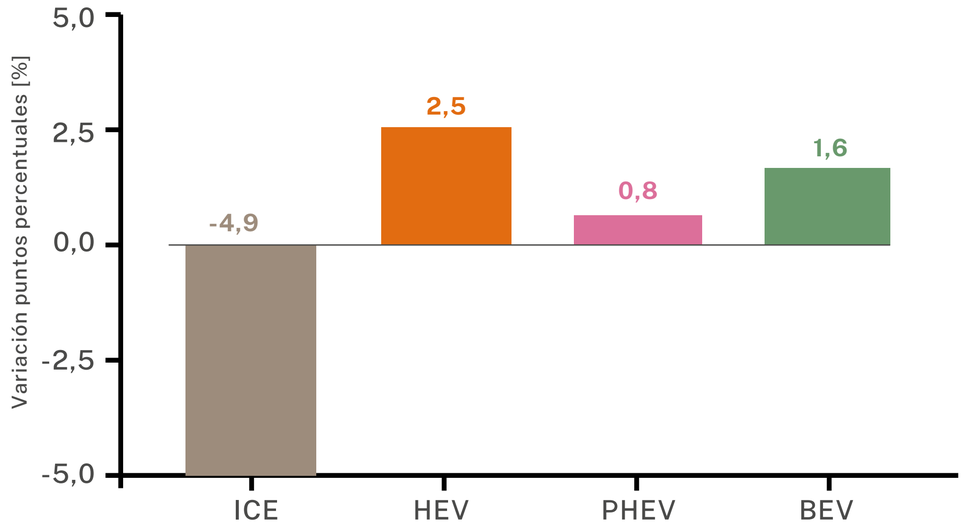
Entre 2023 y 2025:

Variación del rendimiento ponderado por ventas por tecnología.



58 [km/lge] ha sido el rendimiento promedio de los BEV en 2025, mientras que las ventas ICE han reducido el rendimiento, promediando 15,2 [km/lge].

Variación porcentual de la proporción de ventas por tecnología.

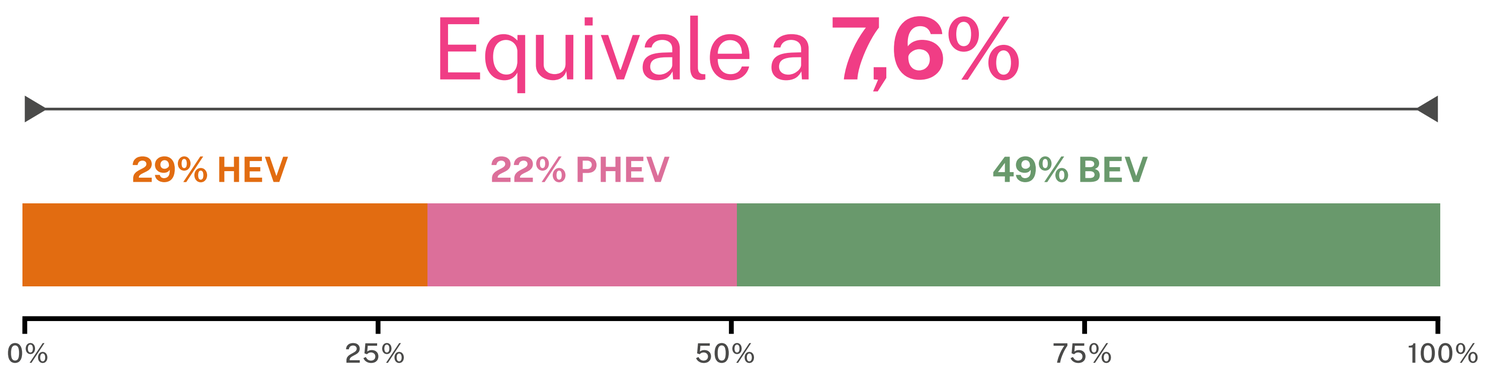


5 puntos porcentuales ha disminuido la venta de ICE, mientras que el valor se ha incrementado en las otras tecnologías.

Fuente: Consejo de Transparencia (información detallada de ventas y homologaciones), MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Al considerar el cambio en ventas y el rendimiento, los vehículos eléctricos a batería explican cerca del 50% de la mejora lograda

Contribución por tecnología al aumento del rendimiento de vehículos nuevos.



El incremento del rendimiento de 7,6% entre 2023 y 2025, se debe totalmente a los HEV, PHEV y BEV.

Por el contrario, los **vehículos de combustión interna** al disminuir su rendimiento y proporción de ventas, **no contribuyen a esta mejora.**

Fuente: Consejo de Transparencia (información detallada de ventas y homologaciones), MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

La mejora en eficiencia de los vehículos comercializados ha reducido la demanda de combustibles en 9,1 millones de litros de gasolina desde 2024

Esta reducción es equivalente* a:

CLP

$14.800

Millones de ahorro en combustible.

4.600

Tractocamiones viajando de Arica a Punta Arenas.

210.000

Cargas completas de combustible del vehículo liviano más vendido de 2025.

¿Por qué es importante?

Frente a posibles crisis internacionales de comercialización de combustibles, Chile necesita reducir su dependencia. En ese contexto, electrificar el transporte y mejorar su eficiencia es clave. Aunque el porcentaje de cumplimiento ha sido bajo, es posible estimar una disminución en la demanda de combustibles de vehículos, siendo un primer avance hacia la independencia energética.

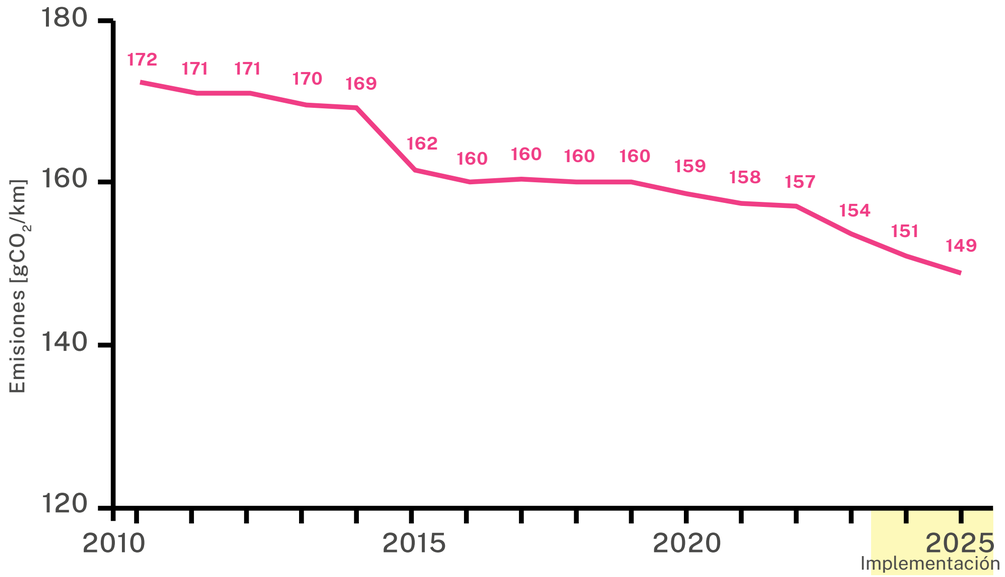
* En anexos se encuentra el detalle y supuestos de los cálculos.

1. Disponibilidad de modelos
2. Precios (tasación fiscal)
3. Proporción de ventas
4. Rendimiento vehicular
5. **Emisiones de CO_2**

Las emisiones promedio de la flota comercializada en 2025 es el más bajo de la historia. Principalmente gracias a los vehículos enchufables.

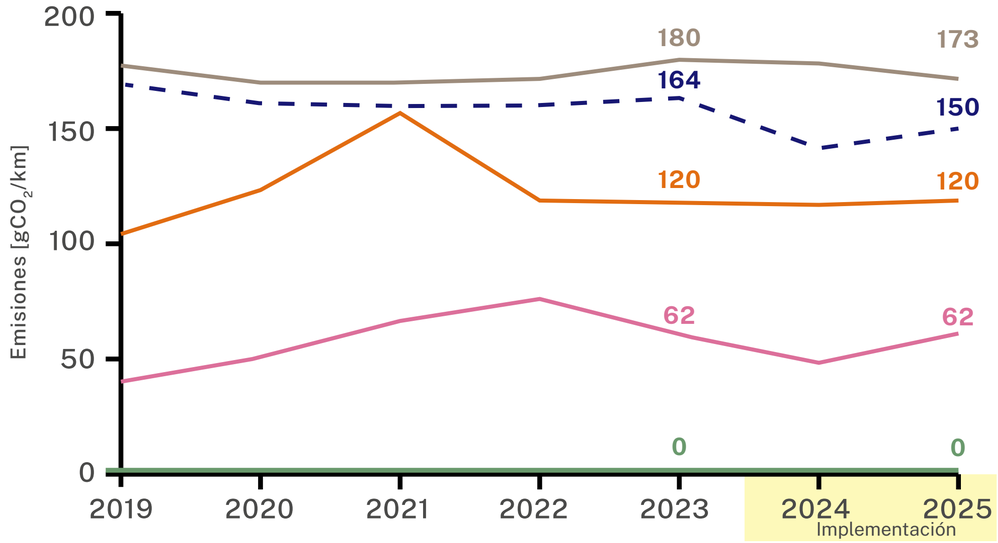
Las emisiones de CO_2 de la flota comercializada se han reducido en un 3% desde 2023, principalmente gracias a los vehículos eléctricos a batería

Evolución de emisiones promedio ponderada por ventas.



2025 contó con la flota comercializada menos contaminante en términos de gramos de CO_2 por kilómetro recorrido.

Evolución de emisiones promedio de los vehículos livianos homologados por tecnología.



El aumento de ventas de vehículos eléctricos a batería, con sus 0 [grCO_2/km] de emisión en el tubo de escape, **han permitido el descenso sostenido.**

¿Cual es la meta?
La meta de la Estategia Nacional de Electromovilidad en 2035 es equivalente a que la flota comercializada emita 0 [gCO_2/km], lo que debe realizarse en 10 años

Fuente: Consejo de Transparencia (información detallada de ventas y homologaciones), MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Cumplimiento a metas ambientales de Chile: fijación de estándares ha evitado la emisión de cerca de 21 mil toneladas de CO_2 desde 2024

Equivalente a una de las siguientes medidas:

9.400

Vehículos livianos fuera de circulación en un año.

25.600

Personas se bajen del auto y se suban al Metro por un año.

135

Vuelos comerciales llenos de Santiago a Miami.

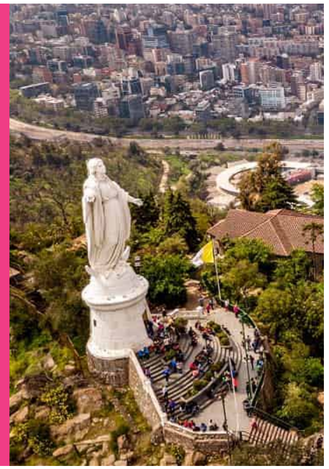
370 mil

Peumos fijando CO_2 un año.

Más del

150%

De la fijación anual de CO_2 del Parque Metropolitano de Santiago.



En anexos se encuentra el detalle y supuestos de los cálculos.

Centro de Movilidad Sostenible

5. Conclusiones

Cumplimiento de los objetivos, comparación respecto al primer año de la implementación y desafíos presentes y futuros

Los estándares vehiculares muestran avance en sus objetivos, pero se necesita reducir distorsiones, como los multiplicadores, y aumentar la exigencia

¿Ha mejorado la eficiencia energética del sector transporte? (Objetivo A)

Significativo

16,9 [km/lge] es el récord histórico de rendimiento de la flota comercializada en 2025. Desde 2015 a 2023 promedió 15,3, lo que es un aumento por sobre el 10%.

¿Ha aumentado la seguridad energética? (Objetivo B)

Parcial

9,1 Millones de litros de gasolina se han economizado en 2024 y 2025. **Ahorro marginal** comparado al consumo nacional anual de **gasolina de motor** en vehículos livianos, de 1.889 millones de litros (2024*). Una **reducción del 0,48%**.

¿Han reducido las emisiones de CO_2? (Objetivo D)

Parcial

21,4 Mil toneladas de CO_2 se ha evitado emitir. **Esto es marginal**, corresponde a un **0,26% de la emisión anual** de CO_2-Eq de vehículos livianos dentro del segmento de transporte terrestre (2022**).

Estos resultados se lograron con solo 45% de cumplimiento, por lo que hay amplio margen de mejora.
Para cumplir la meta, es clave acelerar la venta de vehículos cero emisiones.

Nota: el reporte no aborda la reducción de costos de generación de energía ni de contaminación local, pero esta última se relaciona directamente con el rendimiento: a mayor eficiencia, menor es la emisión de NO_X, CO, $MP_{2.5}$ y MP_{10}.

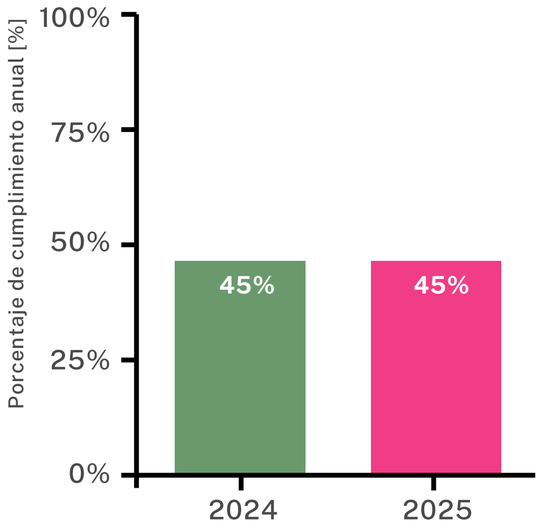
* Balance Energético 2024, Cuadro 13, Derivados de Petróleo. Se utiliza proporción de emisiones de vehículos livianos entre las emisiones totales para, de igual manera, determinar que el 36% de la gasolina de motor se emplea en este segmento.

** Emisiones GEI Sector Energía, segmento de Transporte, subsegmento de transporte terrestre, 2022. Entre el transporte terrestre, un 36% equivalen a emisiones provenientes de vehículos livianos, MTT (p.52).

El estándar avanza en su segundo año, aunque el estancamiento en ventas BEV y cumplimiento ralentiza el progreso

Entre 2024 y 2025:

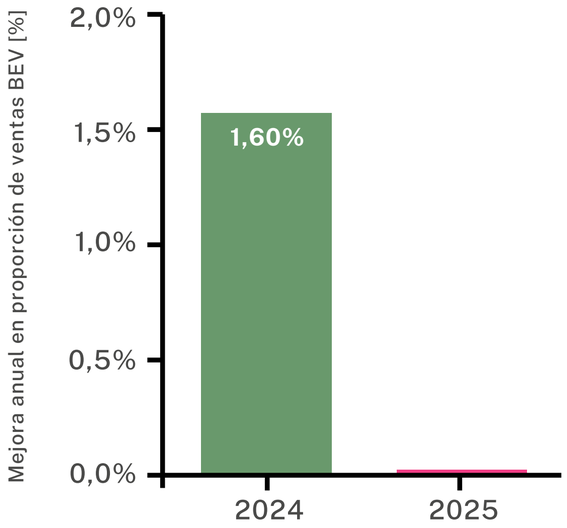
Proporción de importadores cumplidores de su exigencia.



0%

No mejora la proporción de importadores cumplidores.

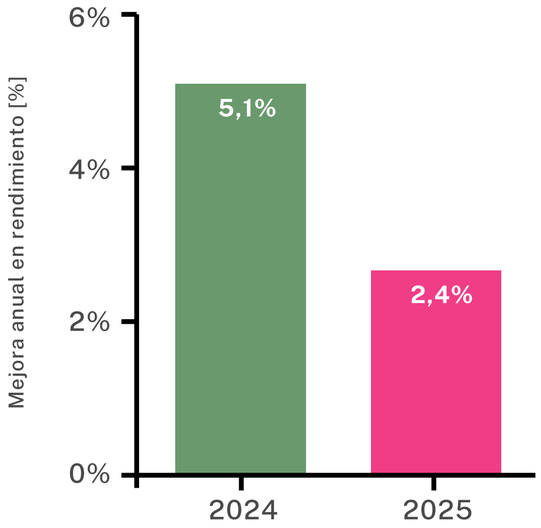
Variación interanual de proporción de ventas BEV.



0,01%

Es la mejora porcentual de la proporción de ventas de BEV.

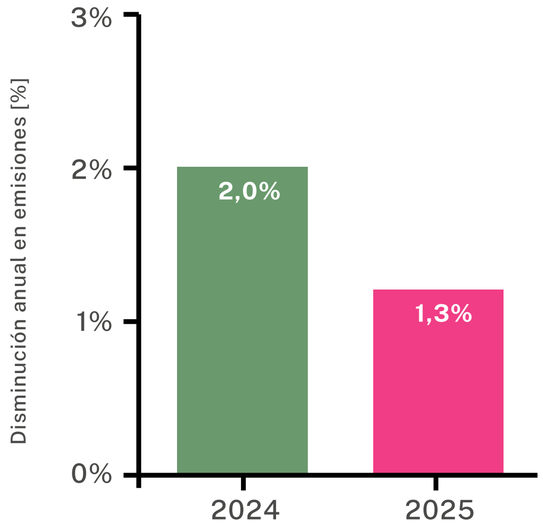
Variación interanual de rendimiento en flota comercializada.



2,4%

Es la mejora en rendimiento de la flota comercializada.

Variación interanual de emisiones de CO_2 en flota comercializada.



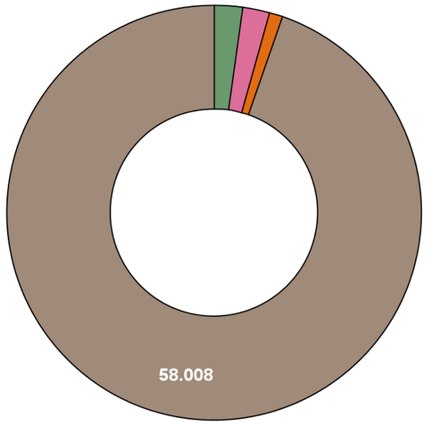
1,3%

Es la reducción de emisiones de CO_2 de la flota comercializada.

La industria debe preparar la segunda fase del estándar que empieza en 2027, y transformar sus ventas en enchufables para cumplir: ejemplo de simulación

Distribución de ventas Derco, 2025.

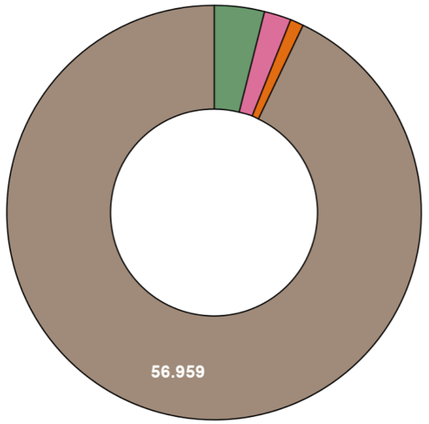
Propulsión	Ventas
BEV	1.368
PHEV	1.272
HEV	652
ICE	58.008
TOTAL	**61.300**



20,5 [km/lge] fue el rendimiento ponderado de Derco en 2025.

Re-distribución de ventas, para cumplir con estándar en 2027.

Propulsión	Ventas
BEV	2.417
PHEV	1.272
HEV	652
ICE	56.959
TOTAL	**61.300**



22,9 [km/lge] sería el rendimiento ponderado con las nuevas ventas.

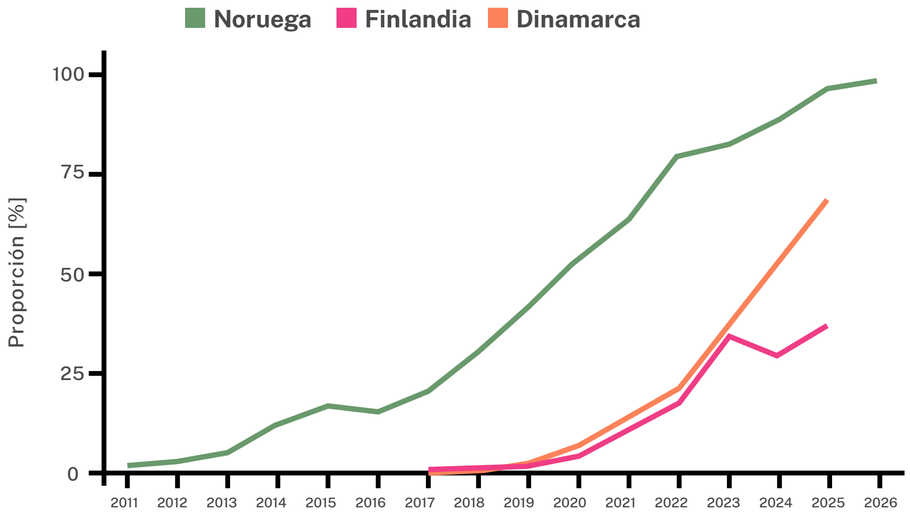
Nota: Derco es el mayor importador de vehículos en Chile, con 27% de las ventas totales. **¿Cómo puede cumplir Derco la fase 2 del estándar?** Si logra intercambiar 1.049 ventas (1,7%) de combustión interna a eléctricos a batería, lograría aumentar su rendimiento en 2,4 [km/lge].

* En Anexos se encuentra el detalle y supuestos de los cálculos.

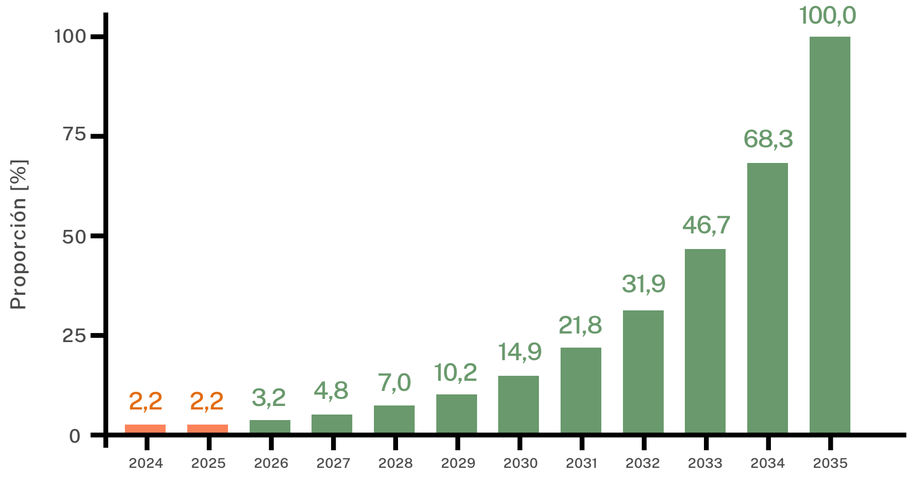
Fuente: Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

Alcanzar la meta de que el 100% de las ventas de vehículos livianos sea cero emisiones es un desafío complejo, pero posible con condiciones de transición

Proporción histórica de ventas de BEV en Noruega, Finlandia y Dinamarca.



Simulación de proporción de ventas de BEV con tasa de crecimiento anual fija única para lograr el 100% en 2035.



68 Puntos porcentuales incrementó Dinamarca la proporción de ventas de BEV en **8 años**: de 0,5% en 2017 a 68,5% en 2025.

Nota: Chile, en su NDC de 2025, se comprometió a alcanzar el máximo de emisiones *(peak)* de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en transporte al año 2030, lo que se debe relacionar de manera directa con la electrificación del segmento.

Fuente: *Norway EV Sales and Related Data*, Robbie Andrew, *Denmark's EV Market Accelerates in 2025*, European Commission, *Finland: Nearly 60% of Finland's New Car Market was Rechargeable in 2025*, European Commission, Informe de Cumplimiento Definitivo 2024, MTT & Informe de Cumplimiento Definitivo 2025, MTT.

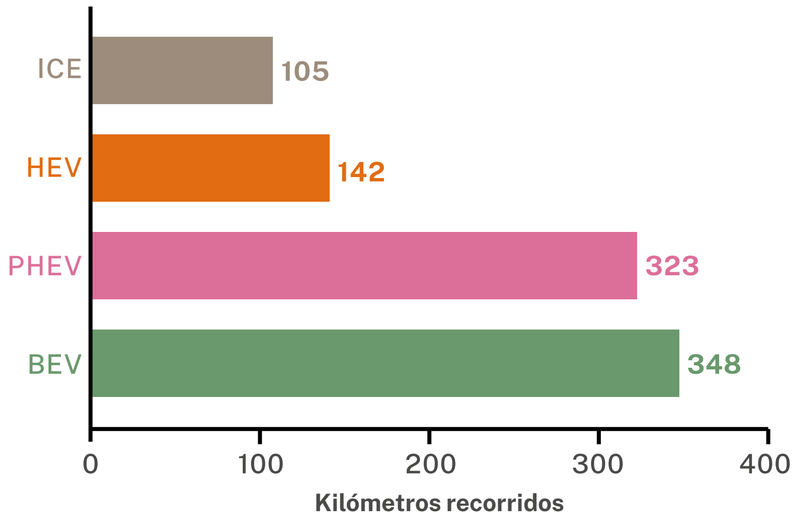
La electromovilidad es una solución costo efectiva a los compromisos ambientales y de seguridad energética de Chile

70% Es la reducción de costo por kilómetro entre un ICE y BEV.

Propulsión	Valor $/Km	Respecto a ICE
ICE	$95,5	-
HEV	$70,6	-26%
PHEV	$31,0	-68%
BEV	$28,8	-70%

Con CLP$10.000 un BEV recorre en promedio 3,3 veces más kilómetros que un vehículo ICE.

Kilómetros recorridos con una carga de CLP$10.000 en combustible o electricidad, por tecnología.



Nota: en el primer reporte de monitoreo, la reducción de costo por kilómetro de los BEV respecto a los ICE era de 57%. Ahora ha aumentado a 70%, principalmente por el alza histórica en el precio de los combustibles de marzo de 2026.

En anexos se encuentra el detalle y supuestos de los cálculos.

Fuente: elaboración propia.

Centro de Movilidad Sostenible

6. Calendario Normativo

Ley 21.305 para vehículos livianos, medianos y pesados

Calendario normativo y retrasos en la implementación

2021
Publicación de la ley 21.305

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034

2022
Publicación estándares de livianos

2024
Implementación del primer estándar

2027
Implementación del segundo estándar

2030
Implementación del tercer estándar

2024
Publicación del estándar original de medianos

2026
Implementación original del primer estándar

2029
Implementación original del segundo estándar

2032
Implementación original del tercer estándar

2026
Publicación de nuevo y más débil estándar

2028
Implementación del nuevo primer estándar

2031
Implementación del nuevo segundo estándar

2034
Implementación del nuevo tercer estándar

Ley 21.455 de Cambio Climático-Carbono Neutralidad al 2050

2026
Publicación estándares de pesados*

2028
Implementación primer estándar

2030
Peak emisiones de transporte (NDC 2025)

*Según lo publicado en 2021, se espera que en 2026 debiese ser publicados y en 2028 implementados.

Centro de Movilidad Sostenible

7. Fuentes de datos

Utilizadas para los cálculos y abreviaturas utilizadas para las razones sociales de los importadores

Fuentes de datos

Informes de cumplimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

Detallan para cada importador: (1) vehículos homologados, su rendimiento, emisiones y cantidad de certificados de homologación individual; y (2) el rendimiento corporativo, el estándar de rendimiento exigido y la conclusión si cumple o no su estándar exigido.

1. Definitivo de 2024
2. Definitivo de 2025

Base de datos de homologaciones del Centro de Control y Certificación Vehicular del MTT

Nómina de las homologaciones de vehículos livianos y medianos. Para cada modelo declara: propulsión, combustible, fecha de homologación, emisiones de CO_2, rendimiento de combustible, rendimiento eléctrico, peso bruto vehicular, entre otras variables.
Link: Sección E1.

Base de datos de Tasaciones Vehiculares del SII

Nómina de la tasación fiscal de cada modelo vehicular según año de fabricación.
Link: Tasación de vehículos, bajada de datos.

Anexos para detalle de cálculos y metodología

Por favor accede al documento usando este link.

Abreviaturas de importadores

RAZÓN SOCIAL	IMPORTADOR
Ford Motor Company Chile SpA	Ford
DFMC SpA	DFMC
Nissan Chile SpA	Nissan
Honda Motor de Chile SA	Honda
Porsche Chile SpA	Porsche
General Motors Chile Industria Automotriz LTDA	General Motors
SAIC Motor Sudamérica SpA	SAIC
Importadora y Comercializadora K Tres SpA	K Tres
Automotores Gildemeister SpA	Gildemeister
Geely Motor Chile SpA	Geely
Stellantis Chile SA	Stellantis
Toyota Chile SA	Toyota
Empresas Indumotora SpA	Indumotora
Derco SpA	Derco
Chery Omoda & Jaecoo Motor SpA	Chery
Astara Chile SpA	Astara
Tattersall Automotriz SA	Tattersall
BYD Chile SpA	BYD
Tesla Chile SpA	Tesla
Comercial Motores de Los Andes SpA	Los Andes
Inchcape Automotriz Chile SA	Inchcape
Importadora y Distribuidora Alameda SpA	Alameda
Comercial y Arrendamientos León Ltda	León

Centro de
Movilidad
Sostenible
www.cmsostenible.org
Junio de 2026