

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Squella, Celis, Edwards, Ibáñez y Macaya, que autoriza la importación de vehículos usados, en los casos que indica.

I. DIAGNÓSTICO

LA BRECHA DE ACCESO A LA ELECTROMOVILIDAD EN CHILE

El precio de entrada de los vehículos eléctricos nuevos en Chile se ubica muy por sobre el de un vehículo a combustión equivalente, lo que constituye un obstáculo estructural para la masificación de la electromovilidad en el segmento privado.

Incluso los modelos de entrada más accesibles del mercado chileno de vehículos eléctricos nuevos se ubican significativamente por sobre el precio de un vehículo a combustión de segmento equivalente, lo que determina que la electromovilidad privada siga siendo, en la práctica, una opción reservada para hogares de ingresos medios-altos.

Penetración de mercado: la meta de 2035 en riesgo

La Estrategia Nacional de Electromovilidad (2021) fijó como meta que el 100% de las ventas de vehículos nuevos livianos y medianos sean cero emisiones al año 2035. Las cifras actuales revelan una brecha crítica respecto de dicho objetivo:

- Participación VE + bajas emisiones (abril 2025): 9,2% *fuentes: BCI Estudios /IEA*
- Tasa de crecimiento anual necesaria para meta 2035: 33% sostenido *según análisis BCI Estudios*

El informe BCI Estudios (2025) advierte que, de mantenerse el ritmo actual, la penetración de vehículos eléctricos hacia 2035 quedaría muy por debajo de lo proyectado por la política pública, especialmente si la base de adopción sigue concentrada en los segmentos de mayor poder adquisitivo.

El transporte privado como fuente dominante de emisiones

El sector transporte representa el 25,77% de las emisiones totales de CO₂ de Chile (112 millones de toneladas, año base 2018, fuente: UNFCCC). Al interior de este sector, la distribución es contundente:

- Emisiones CO2 de automóviles y motocicletas particulares en Santiago: ~90% del total del transporte *fuentes: DTPM, Informe de Electromovilidad 2024*

El impacto ambiental del transporte privado supera con creces al del transporte público, que ya ha sido masivamente electrificado. Esto evidencia que la política pública debe priorizar instrumentos que aceleren la electrificación del parque vehicular privado, segmento que concentra las emisiones, pero donde la adopción sigue siendo marginal.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

Vehículos eléctricos usados como vector de acceso

El principal efecto de la prohibición vigente de importar vehículos con uso previo (art. 21, Ley N° 18.483) es que la electromovilidad privada queda reservada exclusivamente al mercado de vehículos nuevos, cuyo precio de entrada resulta prohibitivo para una proporción significativa de la población.

La apertura a la importación de vehículos eléctricos, híbridos enchufables (plug-in) y de rango extendido usados generaría, en lo inmediato, las siguientes consecuencias económicas favorables para el consumidor:

- Ampliación del rango de precios de acceso hacia segmentos actualmente excluidos del mercado eléctrico.
- Mayor competencia entre importadores y distribuidores, que presionaría a la baja los precios de los vehículos nuevos.
- Generación de un mercado secundario doméstico de vehículos eléctricos, que permitiría la renovación y movilidad descendente de modelos de mayor antigüedad hacia sectores de menor ingreso.

Coherencia sistémica con la Estrategia Nacional de Electromovilidad

La Estrategia Nacional de Electromovilidad (2021) tiene como objetivo explícito que los beneficios de la transición energética lleguen a todos los chilenos. Sin embargo, la prohibición de importar vehículos eléctricos usados genera una contradicción regulatoria: mientras el Estado asume compromisos de descarbonización al 2035 y 2050, la legislación vigente restringe artificialmente la oferta de vehículos eléctricos al mercado de nuevos, desacelerando la penetración que se necesita para cumplir dichas metas.

El proyecto resuelve esta inconsistencia al ampliar la oferta disponible sin comprometer los

estándares de seguridad vial y eficiencia energética, que quedan delegados al reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Simetría regulatoria con excepciones ya existentes

La Ley N° 18.483 en su artículo 21, ya reconoce excepciones fundadas en la naturaleza especial de la tecnología o el uso del vehículo que fueron modificadas por la ley N° 20.811 en sus incisos 3° y 4° señalando trolebuses eléctricos usados y vehículos históricos de 50 o más años. El presente proyecto extiende esa misma lógica diferenciadora a los vehículos de propulsión eléctrica enchufable, cuya tecnología justifica un tratamiento regulatorio diferenciado en razón de sus externalidades ambientales positivas y de los compromisos climáticos del país.

Idoneidad técnica de las categorías seleccionadas

La excepción se circunscribe a las categorías definidas en Las letras a), b), c) y d) del art. 1° del DS N° 145/2018 NTT (vehículos eléctricos puros, vehículos híbridos, híbridos enchufables y de rango extendido). Esta distinción no es arbitraria:

- Los vehículos incluidos pueden operar total o parcialmente mediante energía almacenada y recargada desde la red eléctrica, reduciendo directamente las emisiones derivadas del uso de combustibles fósiles.
- La distinción es coherente con la clasificación técnica establecida por el propio Ministerio de Transportes en el DS N° 145/2018, evitando incertidumbre interpretativa.

Habilitación reglamentaria como salvaguarda técnica

El inciso sexto propuesto encomienda a un reglamento del MTT La determinación de condiciones específicas de importación, incluyendo estándares de eficiencia energética, antigüedad máxima y demás requisitos técnicos para la seguridad vial y la protección ambiental. Este diseño ofrece cuatro ventajas:

- Flexibilidad adaptativa: el reglamento puede actualizarse con la evolución tecnológica sin necesidad de nueva ley.
- Proporcionalidad: permite calibrar las exigencias según el tipo y antigüedad del

vehículo, evitando restricciones indiscriminadas.

- Certeza jurídica: la habilitación legales expresa y delimitada, lo que descarta la actuación administrativa ultra vires.
- Plazo de implementación acotado: la disposición transitoria obliga al MTT a dictar el reglamento dentro de seis meses desde la publicación de la Ley.

III. EXPERIENCIA COMPARADA

Nueva Zelanda: el modelo más relevante

Nueva Zelanda constituye el caso de referencia más directo para el proyecto. Su mercado automotriz carece de producción local relevante y ha operado históricamente sobre la base de vehículos nuevos y usados importados, en particular de Japón. Esta estructura ha permitido una experiencia singular con la importación de vehículos eléctricos usados:

- Participación de VE usados importados sobre total de ingresos eléctricos (2023): -20%
fuelle: IEA, Global EV Outlook 2024
- Participación de vehículos usados importados sobre total del parque (general):
-50% *fuelle: IEA, Global EV Outlook 2024*
- Flota total VE eléctricos puros circulando (mayo 2026): ~95.700 unidades *fuelle: EVDB.nz*
- Modelo más popular: Nissan Leaf (usado importado de Japón): ~80% del volumen de VE usados importados *fuelle: EVDB.nz*

El éxito del modelo neozelandés descansa en tres factores que el proyecto chileno replica: (i) apertura regulatoria para la importación de vehículos usados, (ii) exigencias técnicas de homologación individual para resguardar la seguridad vial, y (iii) un esquema de incentivos (el Clean Car Discount) que complementa la mayor oferta con subsidios a la demanda.

España y la Unión Europea: mercado de VE usados transfronterizo consolidado

En el mercado único europeo, la importación de vehículos eléctricos usados entre Estados miembros opera libremente bajo el principio de libre circulación de mercancías. España, en particular, ha desarrollado un mercado activo de importación de VE usados desde Alemania, Países Bajos y Bélgica.

El marco europeo demuestra que la regulación de la importación de VE usados no requiere una apertura indiscriminada: la combinación de homologación técnica (ITV de importación

con verificación del sistema de alta tensión), beneficios fiscales diferenciados y transparencia del historial vehicular genera un mercado seguro y competitivo.

Mercado global: tendencia hacia la expansión del comercio de VE usados

La Agencia Internacional de Energía (IEA) ha documentado la creciente relevancia del comercio internacional de vehículos eléctricos usados como un vector de democratización de la electromovilidad en economías emergentes:

- **Ventas VE nuevas globales (2024): 18 millones de unidades** *1 de cada 5 autos nuevos vendidos en el mundo (IEA)*
- **Crecimiento exportaciones VE usados de Japón (2023 vs. 2022): +30%** *alcanzando 20.000 unidades exportadas (IEA)*

La IEA señala expresamente que, en las economías emergentes, las políticas locales juegan un papel determinante en promover o limitar el comercio de vehículos usados. Chile, con su prohibición legal vigente, se ubica actualmente en el extremo restrictivo del espectro, precisamente cuando el mercado global de VE usados comienza a expandirse de manera acelerada.

IV. POSIBLES OBJECIONES

Riesgo de deterioro del parque vehicular por ingreso de VE obsoletos o en mal estado

Esta objeción es la que con mayor frecuencia fundamenta Las prohibiciones de importación de vehículos usados. En el caso de los vehículos eléctricos, el riesgo es mitigable de manera más precisa que con Los vehículos a combustión, por las siguientes razones:

- El reglamento del MTT puede establecer antigüedad máxima y estándares mínimos de estado de batería (State of Health, SoH), que son parámetros objetivamente medibles mediante diagnóstico electrónico.
- La homologación individual (CHI o equivalente) garantiza que el vehículo cumple los estándares de seguridad chilenos con independencia de su origen o antigüedad.
- La experiencia comparada (Nueva Zelanda, España) muestra que estos requisitos técnicos son suficientes para prevenir el ingreso de vehículos en condiciones inaceptables.

Perjuicio a la industria distribuidora de vehículos eléctricos nuevos

La competencia de vehículos eléctricos usados importados presionará a la baja los precios de los VE nuevos, lo que puede afectar los márgenes de los importadores actuales. Sin embargo, este efecto es precisamente uno de los objetivos de política pública del proyecto: generar competencia efectiva en un mercado que hoy opera con oferta artificialmente restringida, en beneficio del consumidor.

Problemas de infraestructura de carga

Chile cuenta ya con más de 3.700 puntos de carga instalados a nivel nacional (datos BCI Estudios, 2025). El ingreso de vehículos eléctricos usados adicionales aumenta la demanda por infraestructura de carga, lo que genera incentivos de mercado para expandirla.

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO ÚNICO.- Agréguese los siguientes incisos quinto y sexto, nuevos, en el artículo 21 de la ley N° 18.483:

"Tampoco se aplicará lo dispuesto en el inciso primero a los vehículos usados correspondientes a las categorías definidas en las letras a), b), c) y d) del artículo 1° del decreto supremo N° 145, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, siempre que cumplan con los siguientes requisitos: 1) acreditar el estado de la batería de tracción al momento de su importación; 2) tener una antigüedad no superior a 5 años, contados desde el año de fabricación; 3) cumplir estándares de seguridad vial no inferiores a los exigidos al resto del parque vehicular conforme a la normativa vigente; 4) haber sido homologados conforme a los procedimientos aplicables a vehículos usados; 5) cumplir los estándares de eficiencia energética vigentes; 6) asegurar la gestión ambientalmente racional de la batería al término de su vida útil, de acuerdo con la ley N° 20.920; y 7) entregar al adquirente la información sobre el historial del vehículo y el estado de la batería.

El cumplimiento y acreditación de los requisitos señalados en el inciso anterior se sujetará a las normas técnicas que dicte la autoridad competente en ejercicio de sus atribuciones legales. En ningún caso podrán importarse vehículos que no acrediten los estándares mínimos de seguridad exigidos por la normativa vigente."

ARTÍCULO TRANSITORIO. - Para efectos de la determinación de los requisitos técnicos a que se hace referencia en el artículo único de la presente ley, estas no entrarán en vigencia sino hasta 6 meses después de su publicación en el Diario Oficial.