



Sesión: 30
Fecha: 15-05-2023
Hora: 0:00

Proyecto de Resolución N° 803

Materia:

Solicita a S. E el Presidente de la República ampliar la franquicia para incentivar la adquisición de vehículos de bajas emisiones.

Votación Sala

Estado: Aprobado
Sesión: 37
Fecha: 31-05-2023
A Favor: 129
En Contra: 0
Abstención: 0
Inhabilitados: 0

Autores:

- 1 **Sofía Cid Versalovic**
- 2 **José Miguel Castro Bascañán**
- 3 **Andrés Celis Montt**
- 4 **María Luisa Cordero Velásquez**
- 5 **Catalina Del Real Mihovilovic**
- 6 **Jorge Durán Espinoza**
- 7 **Camila Flores Oporto**
- 8 **Paula Labra Besserer**
- 9 **Carla Morales Maldonado**
- 10 **Ximena Ossandón Irrarrázabal**



Adherentes:

1



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

SOLICITA A S.E EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA AMPLIAR LA FRANQUICIA PARA INCENTIVAR LA ADQUISICION DE VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES EN CHILE

Antecedentes:

1. Chile está avanzando hacia la descarbonización de su matriz energética sumándose así a la tendencia mundial de las grandes economías del mundo. Ese fue precisamente uno de los ejes de la Ruta Energética 2018-2022, específicamente el Eje N° 4 “Energía baja en emisiones: Hacia un mundo más limpio”.¹ Asimismo, uno de los compromisos de la cartera ha sido “la introducción de medidas concretas en electromovilidad”² que fue recogido expresamente en el Eje N° 5 de la Ruta Energética: “Transporte eficiente: Energía en movimiento”. Se trata de una política de estado, iniciada por el gobierno del Presidente Sebastián Piñera que ha sido continuada por la actual administración del Presidente Gabriel Boric.

2.- La ley N° 21.305 sobre Eficiencia Energética tuvo por objetivo promover el uso racional y eficiente de los recursos energéticos, toda vez que la eficiencia energética es la forma más segura, económica y sustentable de cubrir las necesidades energéticas del país.

3.- Con posterioridad, la Ley N° 21.505 que Promueve el Almacenamiento de Energía Eléctrica y la Electromovilidad, identificó nuevas oportunidades que existen en el almacenamiento y la electromovilidad, para avanzar por medio de ellas hacia la carbono-neutralidad.

En materia de electromovilidad, existe un amplio consenso en torno a los beneficios que tienen los vehículos eléctricos: (i) mayor eficiencia energética al operar y (ii) menores costos operacionales y de mantenimiento. A estos beneficios se agregan la menor emisión de ruido, y la no generación de emisiones contaminantes por no existir el proceso de combustión interna de combustibles. Las características de los vehículos eléctricos los convierten en piezas claves para combatir el cambio climático, disminuir la intensidad energética del sector transporte y alcanzar las metas de carbono neutralidad del país al 2050.

¹ Documento *Ruta Energética 2018-2022. Liderando la modernización con sello ciudadano*. Ministerio de Energía, Gobierno de Chile (Mayo 2018).

² Documento *Ruta Energética 2018-2022. Liderando la modernización con sello ciudadano*. Ministerio de Energía, Gobierno de Chile (Mayo 2018).



Por lo mismo diversos países están enfocando parte de su agenda para combatir el cambio climático en realizar una transición en la ciudadanía desde vehículos convencionales que operan con combustibles fósiles a vehículos eléctricos. Por ejemplo, recientemente el Parlamento Europeo aprobó proyecto de reglamentación que pone fin a la venta de vehículos nuevos con motor a gasolina y diésel en 2035.³

4.- Desde esta perspectiva, en el Mensaje de la Ley N° 21.505 se contempla expresamente como objetivo del proyecto “c) *Conducir a Chile hacia los niveles de venta de vehículos eléctricos existentes a nivel internacional, equiparando el valor de sus permisos de circulación al de los autos a combustión interna equivalentes; y la habilitación para participar del mercado eléctrico como sistemas de almacenamiento*”.⁴

Uno de los mecanismos implementados para incentivar la compra de este tipo de vehículos fue la rebaja transitoria en el permiso de circulación de vehículos eléctricos. En efecto la Ley N° 21.505 dispuso que “*los vehículos eléctricos e híbridos con recarga eléctrica exterior, así como también otros calificados como cero emisiones por resolución exenta del Ministerio de Energía, cuyo año de fabricación corresponda al de la publicación de la ley, a los posteriores o al año anterior a ella, estarán exentos del pago del impuesto anual por permiso de circulación dentro del plazo de dos años contados desde el 1 de febrero posterior a la publicación de la presente ley*”. Adicionalmente, una vez expirado el plazo de 2 años, durante los próximos 6 años estos vehículos pagarán menor valor del permiso de circulación: (i) durante el tercer y cuarto año, el 25% del impuesto anual por permiso de circulación; (ii) durante el quinto y sexto año, el 50% del impuesto anual por permiso de circulación; y (iii) durante el séptimo y octavo año, pagarán el 75% del impuesto anual por permiso de circulación.⁵

5.- Debido a un sinnúmero de consideraciones de carácter económico y logístico, el elevado valor del precio del dólar en los últimos años, la adquisición de vehículos eléctricos no ha crecido a la velocidad que se requiere para lograr que ocupen un parte importante del parque de vehículos a nivel nacional. En lo que dice relación con los vehículos destinado al uso de los particulares, los vehículos eléctricos tienen en el mercado un precio mayor que los híbridos, por lo que muchas personas y familias deciden adquirir un vehículo híbrido por dos razones, por un menor costo de adquisición, así como para controlar el presupuesto familiar ante la presión que generan los precios de los combustibles en el país. Esto es importante a considerar, pues la gran mayoría considera estos criterios y no la emisión cero para efectos de tomar la decisión de adquirir uno de estos vehículos, con la excepción de los llamados “*millenials*”.

³ <https://www.dw.com/es/parlamento-europeo-aprueba-prohibici%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-de-gasolina-y-di%C3%A9sel-en-2035/a-64697286>

⁴ Historia de la Ley N° 21.505, Mensaje N° 393-369 disponible en <https://www.bcn.cl/historiadelaLey/nc/historia-de-la-ley/8082/>

⁵ Artículo Segundo Transitorio Ley N° 21.505



6.- La realidad que muestra el catálogo de vehículos híbridos con recarga exterior del Ministerio de Energía⁶ es poco alentadora: del total de 62 catalogados para acceder a los incentivos de la ley N° 21.505, 58 de ellos corresponde a vehículos de marcas de lujo: BMW, Ferrari, Land Rover, Mercedes Benz, Mini, Porsche y Volvo. Esto, el 94% de las unidades incluidas corresponde a vehículos de marcas de lujo, cuyo precio excede ampliamente el presupuesto y no se encuentran entre las marcas de vehículos con mayor presencia en Chile.

De acuerdo con la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC) en los tres primeros meses de 2023 se acumularon 91.397 unidades vendidas de vehículos livianos y pequeños⁷, mientras que en igual periodo de tiempo se vendieron 1631 unidades en total de vehículos eléctricos, híbridos convencionales, híbridos con recarga exterior, etc.⁸

Esta información entregada por la industria no solo refuerza la idea que la compra de vehículos eléctricos y vehículos híbridos con recarga externa es muy limitada todavía en el mercado nacional. Adicionalmente, permite entender que la población se inclina más bien por vehículos de bajas emisiones más que por vehículos de cero emisiones: durante el primer trimestre 2023 los vehículos eléctricos y los híbridos con recarga exterior representan solo un tercio de las ventas de este tipo de vehículos, quedando concentrado el 37% en vehículos híbridos convencionales y un 24% en vehículos denominados “*mild hybrid*”.

7.- Sin perjuicio del objetivo loable de carbono neutralidad a 2050, resulta interesante evaluar las medidas y políticas adoptadas para ello periódicamente. En este sentido, parece prudente evaluar entregar algún incentivo para incrementar la adquisición de vehículos que no sean considerados como “cero emisiones”, pero que efectivamente tengan una mayor eficiencia y por tanto generen menores emisiones producto de la combustión de combustibles fósiles. En concreto se trata de reconocer el impacto positivo en la transición que tienen los vehículos de baja emisión, como herramienta para lograr que la sociedad opte por tecnologías limpias a largo plazo.

Es por ello que es necesario considerar incentivos a la compra de: (ii) Vehículo Híbrido Convencional (HEV), combina dos fuentes de potencia, con un motor principal a combustión y una batería y motor eléctrico que sirven de apoyo en diversas situaciones, (ii) Vehículo Microhíbrido (MHEV) de hibridación ligera que combina el motor a combustión con un pequeño motor eléctrico, que asiste a la conducción en momentos puntuales y como motor de arranque, y (iii) Vehículo Eléctrico de Rango Extendido (EREV) impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, y que cuenta con un motor de combustión interna para

⁶ Disponible en <https://energia.gob.cl/electromovilidad/catalogo>

⁷ Informe del Mercado Automotor Marzo 2023 disponible en <https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2023/04/03-ANAC-Mercado-Automotor-Marzo-2023-dmb.pdf>

⁸ Informe de Ventas Vehículos Cero y Baja Emisiones Marzo 2023 disponible en <https://www.anac.cl/wp-content/uploads/2023/04/03-ANAC-Informe-vehiculos-cero-y-bajas-emisiones-Marzo-2023.pdf>



proveer de energía eléctrica al sistema de almacenamiento o batería. Vehículo Híbrido Convencional (HEV), combina dos fuentes de potencia, con un motor principal a combustión y una batería y motor eléctrico que sirven de apoyo en diversas situaciones, (ii) Vehículo Microhíbrido (MHEV) de hibridación ligera que combina el motor a combustión con un pequeño motor eléctrico, que asiste a la conducción en momentos puntuales y como motor de arranque, y (iii) Vehículo Eléctrico de Rango Extendido (EREV).⁹

Como se trata de vehículos de bajas emisiones y no cero emisiones, perfectamente es posible generar un incentivo para la adquisición de este tipo de vehículos que no tiene por qué ser idéntico al establecido para los vehículos eléctricos y cero emisiones. Esto en especial si se considera que sus valores de mercado son menores y están presentes con modelos en marcas ampliamente difundidas en el mercado nacional y que no se asocian con el segmento de lujo o súper lujo (Toyota, Nissan, Suzuki, etc.).

Por lo anteriormente expuesto, es que venimos en solicitar lo siguiente:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Solicitar a S.E el Presidente de la República Sr. Gabriel Boric Font, que en uso de sus atribuciones, **encomiende al Ministro de Energía, la realización de estudios para ampliar la franquicia contemplada en Artículo Segundo Transitoria de la Ley N° 21.505 a vehículos híbridos sin recarga externa, sean estos Vehículo Híbrido Convencional (HEV), Vehículo Microhíbrido (MHEV) o Vehículo Eléctrico de Rango Extendido (EREV).**

SOFÍA CID VERSALOVIC

H. DIPUTADA

⁹ Detalle de los vehículos híbridos sin recarga externa se trabajó en base a la información disponible en el sitio web del Departamento de Energía del Gobierno de Estados Unidos, https://afdc.energy.gov/vehicles/electric_basics_hev.html



FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. SOFIA CID V.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. CARLA MORALES M&D.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
MARIA LUISA CORDERO V.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. ANDRÉS CELIS M.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. XIMENA OSSANDÓN I.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. CATALINA DEL REAL M.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. JOSÉ MIGUEL CASTRO B.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. CAMILA FLORES O.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE DURÁN E.

FIRMA
FIRMAO DIGITALMENTE:
H.D. PAULA LABRA B.

