Boletín N° 18.821-08

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señora Provoste y señores Castro, Huenchumilla, Núñez y Trisotti, que modifica la Ley General de Servicios Eléctricos para facilitar la conexión de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y su acceso al régimen de precios libres.

La electromovilidad constituye una transformación relevante del sistema de transporte y del sector energético. Su desarrollo permite disminuir el consumo de combustibles fósiles, reducir las emisiones locales y aprovechar de manera más eficiente la generación eléctrica proveniente de fuentes renovables. Sin embargo, su expansión no depende únicamente de la disponibilidad de vehículos eléctricos. Requiere también infraestructura de recarga suficiente, conexiones oportunas a las redes de distribución y condiciones de suministro que reconozcan las características propias de esta nueva demanda eléctrica.

Chile ha registrado avances importantes durante los últimos años. De acuerdo con la Asesoría Técnica Parlamentaria de la Biblioteca del Congreso Nacional, entre enero y mayo de 2026 se comercializaron 7.802 vehículos enchufables livianos y medianos, cifra equivalente al 6,1 por ciento de las ventas de vehículos nuevos del segmento y que representa un crecimiento acumulado de 162,9 por ciento respecto del mismo período de 2025. A abril de 2026, el país contaba con 517 instalaciones de acceso público, que reunían 1.854 puntos de carga. Si se considera conjuntamente la infraestructura pública y privada, existían 7.149 cargadores, con una potencia instalada total de 291,7 megawatts.

La incorporación de buses eléctricos al transporte público también ha demostrado que la transición tecnológica es posible cuando existen planificación, infraestructura y demanda suficiente. Durante 2026, la flota de RED Movilidad alcanzó aproximadamente 4.400 buses eléctricos. Fuera de la Región Metropolitana operaban cerca de 396 unidades y se encontraban adjudicados nuevos buses para su incorporación durante 2026 y 2027. Este progreso, sin embargo, no se ha distribuido de manera uniforme. La infraestructura de carga continúa concentrada en la zona central y en los principales centros urbanos, mientras numerosas comunas y rutas interurbanas todavía presentan cobertura insuficiente.

La experiencia de los programas destinados a taxis, colectivos y transporte menor ha mostrado que las dificultades no se limitan al precio de adquisición del vehículo. Los tiempos de tramitación ante las empresas distribuidoras, la necesidad de ejecutar obras para aumentar la potencia disponible, la falta de información anticipada sobre la capacidad de las redes y la

disponibilidad limitada de instaladores capacitados pueden retrasar o impedir la puesta en servicio de los cargadores. Estas barreras afectan especialmente a actividades que podrían obtener mayores beneficios económicos y ambientales de la electromovilidad, como el transporte público menor, la distribución urbana y las flotas de última milla.

Durante la jornada temática celebrada por la Comisión de Minería y Energía del Senado en julio de 2026 se identificaron dos restricciones regulatorias principales. La primera se relaciona con la capacidad de las redes de distribución y con los plazos necesarios para conectar nueva infraestructura de recarga. La segunda corresponde a la imposibilidad que enfrentan las instalaciones de menor potencia para acceder al régimen de precios libres y contratar energía en condiciones adaptadas a los perfiles de consumo propios de la electromovilidad.

El artículo 147 de la Ley General de Servicios Eléctricos dispone que determinados usuarios finales pueden optar entre un régimen de tarifa regulada y uno de precio libre cuando su potencia conectada supera el límite establecido por la legislación. Aunque el umbral legal corresponde a 500 kilowatts, el Ministerio de Energía lo rebajó a 300 kilowatts mediante la resolución exenta número 58, de 2024, dictada previo informe del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. La resolución exenta número 10, de 2025, ajustó posteriormente la forma en que esa decisión debía armonizarse con las reglas generales aplicables a la potencia conectada y a los empalmes.

A pesar de esa rebaja, una gran cantidad de instalaciones de recarga continúa bajo el umbral de 300 kilowatts. Esto ocurre incluso cuando su consumo anual puede ser significativo o cuando atienden vehículos de uso intensivo. En consecuencia, permanecen sujetas al régimen de precios regulados y no pueden negociar contratos que reflejen adecuadamente los horarios en que realizan la carga, la disponibilidad de generación solar o las condiciones particulares de una flota.

Esta situación demuestra que la potencia conectada, utilizada como regla general para distinguir entre clientes regulados y clientes libres, no representa completamente la realidad de la electromovilidad. Una estación puede mantener una potencia inferior al umbral y, al mismo tiempo, concentrar una demanda relevante durante determinadas horas. También puede disponer de sistemas capaces de programar o modular la carga, desplazando el consumo hacia períodos en que existe mayor disponibilidad de energía renovable y menor exigencia sobre las redes.

La posibilidad de contratar a precio libre permitiría que los operadores negocien condiciones diferenciadas según el horario de consumo, el volumen de energía o los atributos de su suministro. Las estimaciones presentadas ante la Comisión indican que un vehículo de uso intensivo, con un recorrido anual cercano a 91.000 kilómetros y un consumo aproximado de 16,4 megawatts hora,

podría reducir entre 30 y 40 por ciento sus costos de energía bajo determinados perfiles de contratación. Para un vehículo de uso regular, con un recorrido anual de 15.000 kilómetros, el ahorro estimado podría situarse entre 30 y 50 por ciento. Estas cifras constituyen escenarios referenciales y no una garantía, pues el resultado efectivo dependerá del contrato, del perfil de carga, de los cargos de red y de las condiciones del mercado.

La presente moción propone, por tanto, crear la categoría de empalme de electromovilidad. Esta figura comprenderá el conjunto de elementos y equipos eléctricos mediante los cuales se conecta a la red una instalación destinada exclusivamente a suministrar energía para la recarga de vehículos eléctricos. Para utilizar el régimen especial será necesario que la puesta en servicio de la infraestructura haya sido comunicada a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles mediante el procedimiento TE6, o aquel que lo reemplace, y que el consumo se registre mediante un sistema de medición separado e independiente.

La referencia al procedimiento TE6 debe entenderse en su exacto sentido jurídico. Se trata de la comunicación de energización y puesta en servicio efectuada por un instalador autorizado ante la Superintendencia, y no de una autorización previa otorgada por dicho organismo. Su utilización como antecedente habilitante permite identificar la infraestructura, verificar sus características y mantenerla sujeta a las exigencias técnicas y de seguridad del Pliego Técnico Normativo RIC número 15 y de las demás normas sectoriales aplicables.

La medición independiente cumple una función igualmente relevante. La excepción sólo puede justificarse respecto de la energía efectivamente destinada a la recarga de vehículos eléctricos. No resulta admisible que la existencia accesoria de un cargador permita trasladar al régimen libre los demás consumos de una vivienda, comercio o industria. La separación del consumo permite identificar la demanda beneficiada, aplicar correctamente los peajes y cargos regulados, y fiscalizar que se mantenga el destino exclusivo del empalme.

La propuesta se aplica tanto a empalmes nuevos como a instalaciones existentes. Limitar el beneficio únicamente a inversiones futuras produciría una diferencia difícil de justificar y perjudicaría a quienes contribuyeron tempranamente al desarrollo de la electromovilidad. Las instalaciones existentes podrán ejercer la opción una vez que acrediten la separación y trazabilidad de su consumo, sin necesidad de reemplazar físicamente el empalme cuando las condiciones técnicas permitan alcanzar el mismo resultado mediante medición independiente.

La moción también adapta los plazos para ejercer la opción. La obligación general de permanecer cuatro años en cada régimen y comunicar el cambio con doce meses de anticipación

fue concebida para clientes elegibles de mayor tamaño. Aplicarla sin modificaciones a un empalme nuevo impediría contratar a precio libre desde el comienzo de su operación y reduciría considerablemente la utilidad de la reforma. Por esta razón, se propone que los empalmes nuevos puedan ejercer la opción desde su primera energización, previa comunicación, y que las instalaciones existentes dispongan de un período de aviso abreviado.

El acceso al régimen libre no significa eximir a estos usuarios de las obligaciones generales del sistema eléctrico. Los titulares deberán pagar los cargos correspondientes al uso de los sistemas de transmisión y distribución, servicios complementarios y demás componentes regulados. La opción tampoco podrá afectar la seguridad del sistema ni dar lugar a subsidios cruzados entre el empalme de electromovilidad y otros consumos.

La apertura del régimen libre a instalaciones de menor potencia exige, además, resguardar a usuarios que pueden tener una capacidad de negociación inferior a la de los grandes clientes eléctricos. Por ello, quienes ofrezcan estos contratos deberán entregar información precontractual clara y comparable sobre el precio, la fórmula de indexación, los cargos regulados, la duración, las condiciones de renovación y término, las garantías y los riesgos asociados al horario y volumen de consumo. Las estimaciones de ahorro deberán indicar sus supuestos y no podrán presentarse como resultados garantizados.

Junto con la barrera tarifaria, la moción aborda la conexión a las redes de distribución. Las empresas concesionarias deberán disponer de un procedimiento electrónico y trazable para las solicitudes relacionadas con infraestructura de recarga. La respuesta deberá informar oportunamente la factibilidad técnica, la capacidad disponible, las obras necesarias, su costo y el plazo de ejecución. Cuando la conexión requiera refuerzos o ampliaciones relevantes de la red, la empresa podrá establecer un plazo superior, pero deberá justificarlo mediante un informe técnico y comprometer las etapas de ejecución.

Este proyecto no establece subsidios, beneficios tributarios ni obligaciones de gasto fiscal. Su propósito es remover barreras regulatorias y facilitar que la inversión privada pueda desplegarse bajo condiciones de competencia, seguridad y transparencia. Las políticas destinadas a financiar infraestructura en zonas rezagadas, crear franquicias tributarias, apoyar la adquisición de vehículos o establecer programas públicos deberán discutirse separadamente y contar con la iniciativa del Presidente de la República cuando corresponda, conforme al artículo 65 de la Constitución Política.

Desde el punto de vista de su admisibilidad, el núcleo de la moción regula condiciones aplicables a la contratación eléctrica y establece obligaciones para agentes privados, sin crear

servicios públicos, empleos, tributos, exenciones ni beneficios financiados por el Estado. Las referencias a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles se efectúan dentro de sus atribuciones legales vigentes y no tienen por objeto crear nuevas competencias administrativas. Sin perjuicio de ello, durante la tramitación será conveniente mantener una coordinación técnica con el Ministerio de Energía, la Comisión Nacional de Energía y la propia Superintendencia, especialmente respecto de los plazos de aviso, las licitaciones de suministro regulado y los procedimientos de conexión.

La electromovilidad ofrece una oportunidad para reducir emisiones, mejorar la independencia energética del país y generar una demanda flexible que acompañe el crecimiento de las energías renovables. Para aprovecharla es necesario que la regulación reconozca las particularidades de la infraestructura de recarga. La presente iniciativa entrega una respuesta concreta y acotada: permite contratar energía bajo condiciones más flexibles, mantiene la seguridad y trazabilidad del suministro y establece reglas más transparentes para la conexión.

Por estas consideraciones, sometemos a la aprobación del Honorable Congreso Nacional el siguiente proyecto de ley:

Proyecto de ley

Proyecto de ley que facilita el desarrollo de la electromovilidad y el acceso de la infraestructura de recarga al régimen de precios libres

"Artículo primero. - Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto con fuerza de ley número 4/20018, de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley número 1, de Minería, de 1982, Ley General de Servicios Eléctricos.

1. Incorporase, a continuación del artículo 126, el siguiente artículo 126 bis:

"Artículo 126 bis. - Las empresas concesionarias de servicio público de distribución deberán disponer de un procedimiento electrónico, trazable y no discriminatorio para las solicitudes de conexión, nuevo empalme o aumento de potencia destinadas a infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, en conformidad con la definición del artículo 225 letra d).

Dentro de los diez días hábiles siguientes a la recepción de una solicitud, la empresa deberá informar al solicitante la factibilidad técnica, la capacidad disponible en el punto de conexión, las obras necesarias, el presupuesto desagregado y el plazo estimado de ejecución. Los costos asociados a

estos presupuestos deberán ser públicos, eficientes, a valor de mercado, no discriminatorios, e incluir el costo del medidor como parte integral del Empalme de Electromovilidad.

Si faltaren antecedentes, deberá requerirlos por una sola vez dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud.

Aceptado el presupuesto y cumplidas las obligaciones del solicitante, la conexión deberá ejecutarse dentro de sesenta días corridos. Cuando se requieran obras de refuerzo, ampliación o extensión que excedan el área inmediata del empalme, la empresa podrá establecer un plazo mayor mediante un informe técnico fundado que identifique las obras críticas, sus etapas y la fecha comprometida de término.

La empresa deberá publicar información agregada y actualizada sobre capacidad disponible y tiempos medios de tramitación por zona, resguardando la seguridad del sistema, los datos personales y la información comercial sensible."

2. Agréguese el siguiente artículo 147 bis:

"Artículo 147 bis: Sin perjuicio del límite de potencia conectada establecido en el literal d) del artículo anterior o de aquel que determine el Ministerio de Energía según lo dispone dicha norma, los titulares de empalmes de electromovilidad tendrán derecho a optar por un régimen de tarifa regulada o de precio libre, cualquiera sea su potencia conectada.

Para ejercer esta opción, la infraestructura de recarga deberá haber comunicado su puesta en servicio a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles mediante el procedimiento TE6 o aquel que lo reemplace, y su consumo deberá registrarse mediante un sistema de medición separado e independiente de los demás consumos del inmueble o instalación. El titular deberá mantener el destino exclusivo del empalme y cumplir las exigencias técnicas, de seguridad y de medición establecidas en la normativa vigente.

Tratándose de un empalme nuevo, la opción por precio libre podrá ejercerse desde su primera energización, siempre que se comunique a la empresa concesionaria de distribución con, a lo menos, treinta días de anticipación y se acompañen los antecedentes que acrediten el cumplimiento de los requisitos señalados en el inciso precedente. Tratándose de un empalme existente sujeto a regulación de precios, la opción se comunicará con una anticipación de seis meses. No será aplicable a estos empalmes el período mínimo de permanencia de cuatro años, el que será de doce meses, sin perjuicio de las obligaciones válidamente pactadas en el respectivo contrato de

suministro.

Los cargos por uso de los sistemas de transmisión y distribución, servicios complementarios y demás cargos regulados serán pagados de conformidad con las reglas generales. Asimismo, el ejercicio de la opción no podrá afectar la seguridad del sistema ni autorizar subsidios cruzados entre el empalme de electromovilidad y otros consumos.

Para efectos de lo dispuesto en la presente Ley, los Empalmes de Electromovilidad, que optaren por acogerse al régimen de precio libre, deberán sujetarse a la respectiva coordinación del Coordinador Eléctrico Nacional."

3. En el artículo 225, incorpórese la siguiente definición, como literal d), pasando el actual literal d) a ser e) y así sucesivamente.

"d) Empalme de electromovilidad: conjunto de elementos, medidor y equipos eléctricos mediante los cuales se conecta a la red de distribución una instalación destinada exclusivamente a suministrar energía a infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que dispone de medición separada e independiente y cuya puesta en servicio ha sido comunicada a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles mediante el procedimiento TE6 o aquel que lo reemplace."

Artículo segundo.- Los suministradores que ofrezcan contratos de precio libre a titulares de empalmes de electromovilidad cuya potencia conectada no exceda el límite general previsto en la letra d) del artículo 147 de la Ley General de Servicios Eléctricos deberán entregar, antes de la contratación, una ficha que informe, de manera clara y comparable, el precio y su fórmula de indexación, los cargos regulados, el plazo, las condiciones de renovación y término, las garantías, las penalidades, el origen o los atributos de la energía cuando se anuncien, y los riesgos asociados a la variación del consumo o del horario de carga.

El contrato requerirá aceptación expresa de dicha ficha. Toda estimación de ahorro deberá indicar sus supuestos y no podrá presentarse como un resultado garantizado. Las infracciones se sujetarán a las competencias y procedimientos de los organismos fiscalizadores que correspondan conforme a la naturaleza del contrato y del usuario.

Artículo primero transitorio. - Los Empalmes de Electromovilidad existentes a la fecha de publicación de esta ley podrán ejercer la opción establecida en el artículo 147 de la Ley General de Servicios Eléctricos una vez cumplidos los requisitos técnicos y de medición, sin necesidad de reemplazar físicamente el empalme cuando la separación y trazabilidad del consumo puedan

acreditarse conforme a la normativa técnica.

Artículo segundo transitorio. - Las disposiciones sobre opción tarifaria y empalmes de electromovilidad entrarán en vigencia seis meses después de la publicación de esta ley.”.”.