

BRÚJULA MACROECONÓMICA N°29

Operación del MEPCO en el tercer
trimestre 2024

Octubre 2024

Juan Ortiz



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el tercer trimestre 2024

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile en 2024, alcanzó su mayor nivel en mayo, para posteriormente reducirse en el margen en los meses siguientes. Así para fines de septiembre el precio fue similar a lo observado en enero de este año. Esta dinámica responde al comportamiento de precio mayorista (precio ENAP).
- El precio de venta al público promedio de las gasolinas y el diésel durante el tercer trimestre fue menor a lo registrado en el trimestre previo, pero levemente superior a lo observado en el primer trimestre del año y mayor a lo observado un año atrás.
- El precio por fundamentales, (es decir el precio sin incluir la operación del MEPCO) ha tendido a reducirse durante el tercer trimestre, explicado principalmente por la caída del precio del petróleo Brent en el mercado internacional, donde una mayor oferta de crudo junto con perspectivas de una demanda más débil ha presionado el precio a la baja. Este hecho sumado a una leve apreciación del tipo de cambio, explican la dinámica del precio.
- En julio el componente variable fue negativo (subsidio), para posteriormente ser positivo (impuesto), lo cual mitigó la caída del precio mayorista. Así el componente variable en promedio fue positivo en este periodo, tanto para las gasolinas como para el diésel.
- Para el tercer trimestre estimamos un recaudo fiscal bruto del MEPCO por USD 46 millones. Esta estimación solo incluye el impacto fiscal asociado al consumo vehicular de gasolina y diésel. Por lo tanto, este cálculo no incluye la estimación asociado crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga.
- El recaudo acumulado de enero a agosto para el impuesto a los combustibles se redujo 22,3% anual respecto al mismo periodo en el año 2023. Este menor recaudo obedece a: i) el impacto del costo fiscal de la operación del MEPCO durante 2024 frente al recaudo neto del MEPCO en el mismo periodo del año pasado y ii) a la reducción de la venta de gasolina en un 1,3% anual, en el periodo acumulado de enero a agosto.
- Para principios de noviembre se estima una caída mínima en el precio de los combustibles de consumo vehicular. Este escenario considera un precio del petróleo Brent en torno a los USD 75 el barril y un tipo de cambio que fluctuó entre los \$940 a \$930 dólar. El precio del petróleo se ha reducido en el margen, explicado por un menor riesgo geopolítico y por el comportamiento de sus fundamentales. La tendencia a la baja del precio está pronto a finalizar, es decir el precio tenderá a estabilizarse en el corto plazo.

¹ Economista Senior del Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC UDP)

1. Introducción

El precio de venta al público semanal de los combustibles de consumo vehicular durante el tercer trimestre se redujo respecto a lo observado en el segundo semestre. El menor precio obedece a la caída del precio del petróleo Brent a nivel internacional en medio de una apreciación del tipo de cambio en el margen. Es decir, por fundamentales la dinámica de precio es una reducción. Sin embargo, entre el tercer trimestre de este año y el mismo periodo del año previo, el precio mayorista promedio de las gasolinas 93 y 97 aumento un 6,8% y 6,4% respectivamente, mientras que para el diésel el alza anual fue de solo 0,9%.

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) ha suavizado la variación del precio, primero por medio de un componente variable que ha sido negativo entre julio y la primera semana de agosto para las gasolinas y posteriormente se ha generado un impuesto, el cual permitió contener la caída del precio mayorista.

Por su parte, el precio mayorista sin componente variable (es decir el que se determina por fundamentales e incluye el IVA y el impuesto específico, pero sin el MEPCO), registra una tendencia a la baja. Para la gasolina 93 el precio paso de \$1.192,9 por litro el 27 de junio, es decir a fines del segundo trimestre a \$1.117,3 por litro el 26 de septiembre, última semana del tercer trimestre. En el caso de la gasolina 97 para el mismo periodo, el precio mayorista sin componente variable se redujo de \$1.261,7 por litro el 27 de junio a \$1.181,1 por litro el 26 de septiembre.

Para el tercer semestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un recaudo bruto del MEPCO de USD 46 millones. Este cálculo no incluye la estimación asociado crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. Es decir, la estimación incluye solo el impacto fiscal bruto respecto al consumo vehicular del diésel y la gasolina dado el componente variable. Así el impacto fiscal bruto entre enero y septiembre de 2024 se estima en un costo de USD 67 millones aproximadamente.

En este sentido, la única información publicada por el Ministerio de Hacienda es el costo fiscal neto acumulado al primer semestre de 2024, el cual asciende a USD

6 millones². El costo fiscal neto del MEPCO es la suma del costo fiscal bruto más el costo asociado al crédito IVA del diésel recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga.

Por otra parte, la DIPRES informa un costo fiscal neto de \$142.917 millones, según se informó en la ejecución presupuestal durante el primer semestre del año. Esta cifra son USD 153,8 millones aproximadamente³. Es decir, hay una diferencia no menor entre el Ministerio de Hacienda y la DIPRES. Por lo tanto, para el análisis del costo fiscal del MEPCO, se realiza la estimación únicamente del costo fiscal bruto asociado exclusivamente al componente variable del impuesto específico para el consumo de gasolinas y diésel.

Por otra parte, las ventas acumuladas de gasolina entre enero y agosto se redujeron 1,3% anual, mientras las ventas de diésel para consumo vehicular aumentaron 2,8% anual, en el mismo periodo.

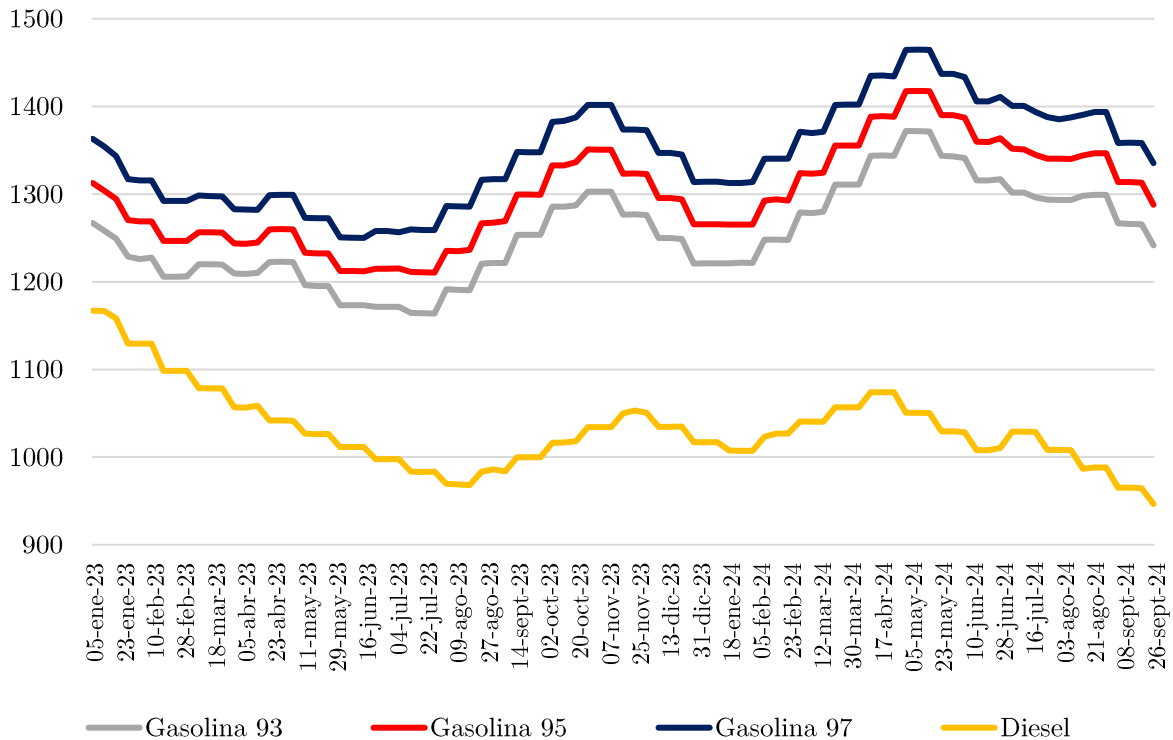
2. Precios de los combustibles de consumo vehicular

El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular el Chile se redujo durante el tercer trimestre respecto al trimestre previo. El precio de la gasolina 93 paso de \$1.254,5 por litro en el primer trimestre hasta \$1.343,1 por litro en el segundo trimestre, reduciendo posteriormente a \$1.286 por litro en el tercer trimestre. En el caso del diésel a diferencia de la gasolina donde el precio del tercer trimestre es mayor a lo observado en el primer trimestre del año, el precio al consumidor final es el menor registrado en el año, toda vez que el precio promedio se ubica en \$993,5 por litro, cifra que es menor al promedio del primer semestre del año (Figura 1). Esta reducción se explica fundamentalmente por el menor precio del petróleo Brent, mientras que la leve apreciación del tipo de cambio incide, pero en forma mucho más acotada.

² El Ministerio de Hacienda indica que para el primer semestre de 2024 el costo del MEPCO corresponde a un subsidio por USD 12 millones y un recaudo por USD 6 millones.

³ Para el cálculo del costo fiscal neto en dólares, utiliza el tipo de cambio mensual que reporta el Banco Central de Chile.

Figura 1
Precio de venta al público en la Región Metropolitana
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

En 2024 para el primer trimestre el precio promedio del petróleo Brent fue de USD 81,8 el barril, aumentado hasta los USD 85,1 el barril en el segundo trimestre. En tanto, para el tercer trimestre se alcanza la cifra más baja en promedio a lo largo del año, con un precio promedio de USD 78,6 el barril. Donde los factores estructurales han explicado dicha caída. Entre los cuales destaca una mayor oferta de países no OPEP, especialmente Estados Unidos y una demanda relativa más débil en medio de un crecimiento menos auspicioso por parte de China. En Medio de la volatilidad del precio asociado principalmente al conflicto en Oriente medio.

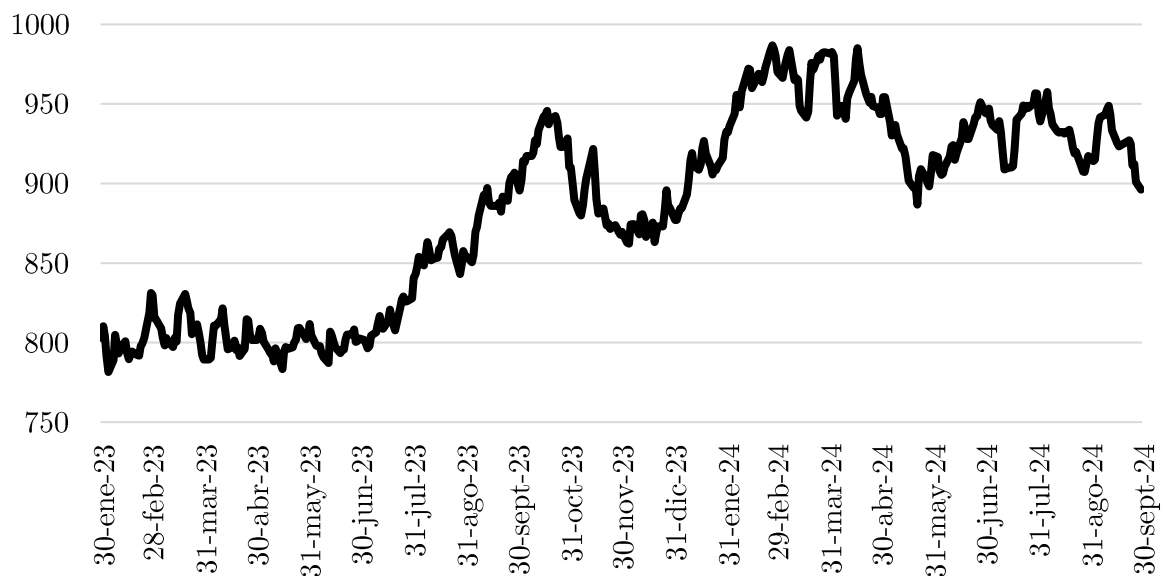
Figura 2
Precio del petróleo Brent
(USD/barril)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos de Investing.

Por su parte, el tipo de cambio nominal fue \$931,2 por dólar para el tercer trimestre, con un alza anual del 9,6% (Figura 3).

Figura 3
Tipo de cambio nominal
(Pesos por dólar)

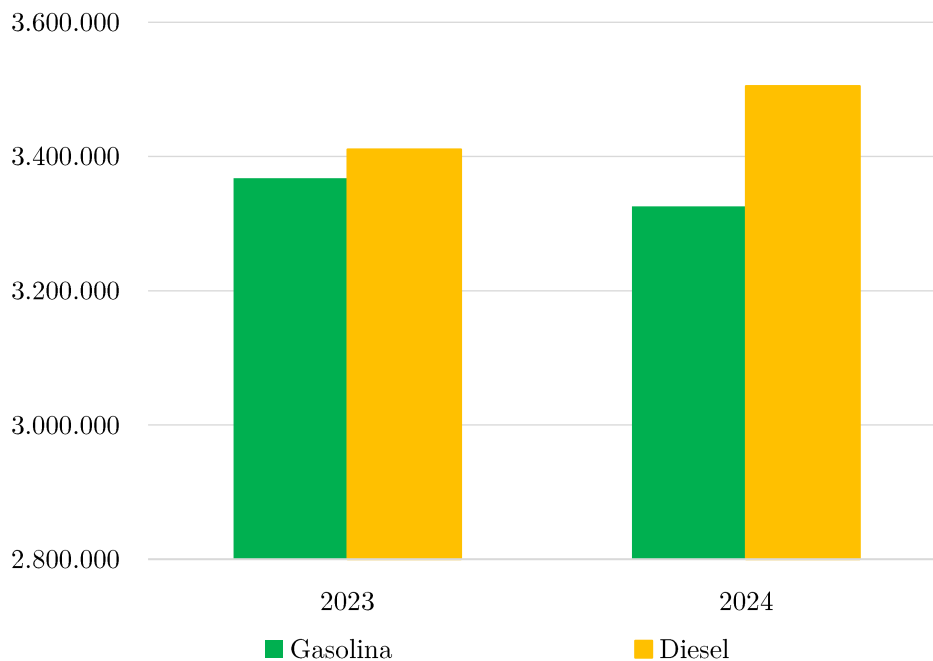


Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

3. Consumo vehicular

La venta de diésel acumulado para consumo vehicular entre enero y agosto aumento 2,8% anual. Por su parte, la venta de gasolina se redujo 1,3% anual, en el mismo periodo (Figura 4).

Figura 4
Venta de Combustibles de consumo vehicular acumulado enero - mayo
(Metros Cúbicos)



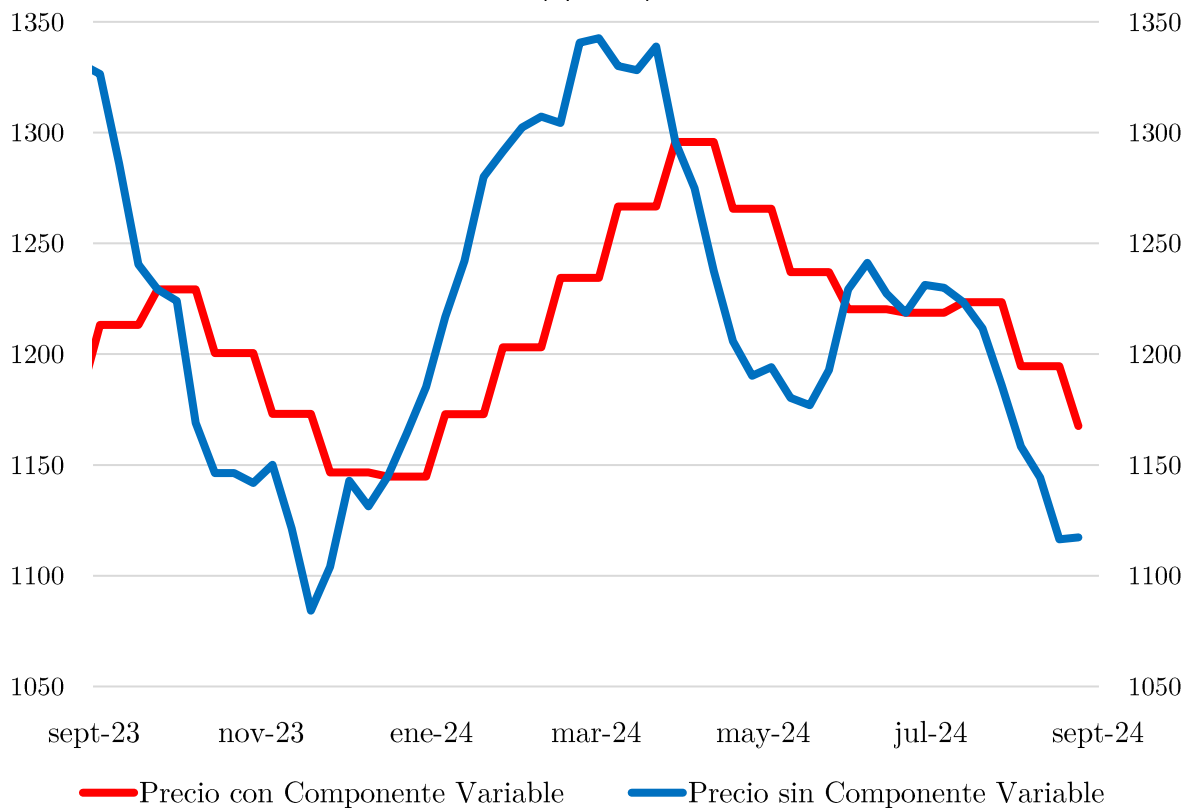
Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Por tipo de gasolina, la caída se concentró en la gasolina 97, con una contracción anual del 14,8%, mientras la gasolina 93 se redujo 2,4%. Por su parte, la gasolina 95 aumento en 7,5%. Por lo tanto, parte de la caída de la gasolina 97 obedece a un efecto sustitución respecto a la gasolina 95. Donde la relación entre el consumo de la gasolina 93 y la gasolina 97, se ha incrementado, pasando de 5,4 veces el consumo de la gasolina 93 respecto a la gasolina 97 en 2023 a 6,1 veces entre enero y agosto de 2024. Por lo tanto, en términos relativos el consumo de la gasolina 93 ha aumentado a una tasa mayor respecto a la gasolina 97.

4. Operación del MEPCO en 2024

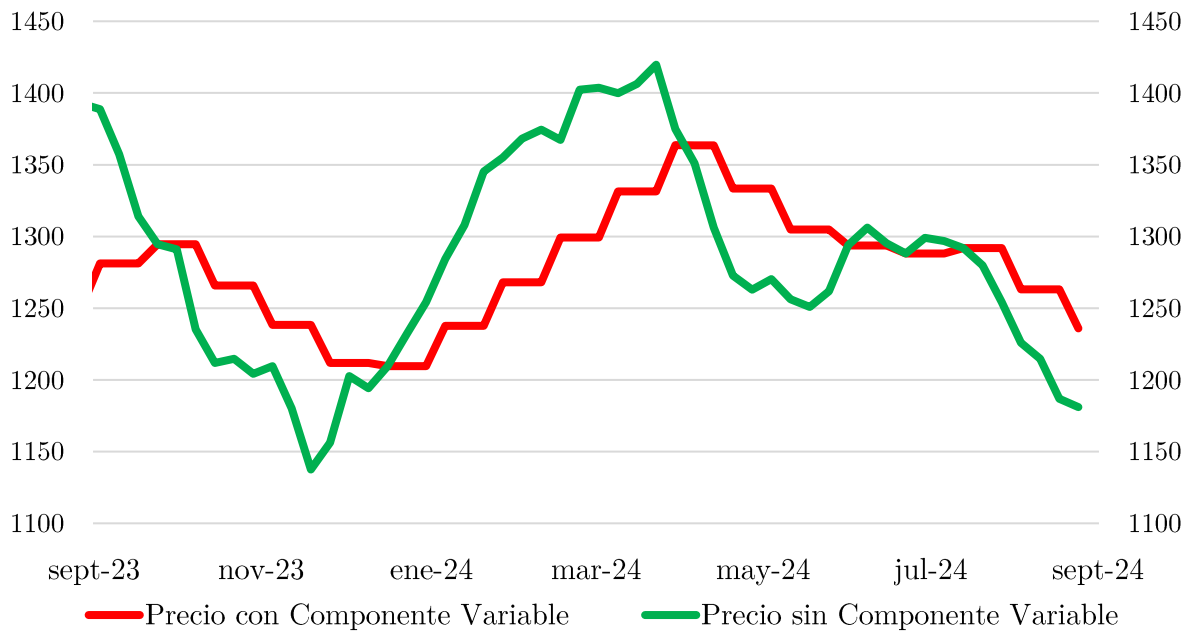
El MEPCO otorgo durante julio y la primera semana de agosto un subsidio para contener el alza del precio en el caso de las gasolinas y hasta fines de julio en el caso del diésel. Para posteriormente gatillar un impuesto en el componente variable del impuesto específico. Esto ha permitido suavizar la variación del precio mayorista cada tres semanas (Figuras 5, 6 y 7). Cuando el precio sin componente variable se ubica sobre el precio con componente variable (precio mayorista de ENAP), se gatilla un subsidio, en caso contrario cuando el componente variable es positivo opera un impuesto, para mitiga la caída del precio ENAP o precio mayorista.

Figura 5
Precio Mayorista gasolina 93
(\$/litro)



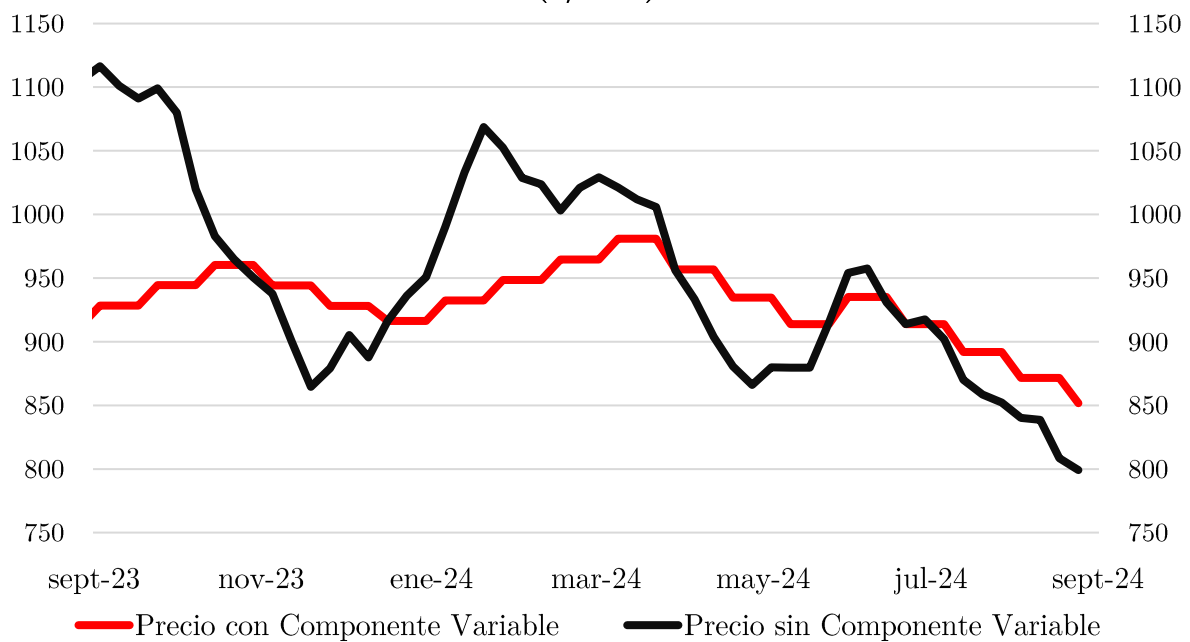
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

Figura 6
Precio Mayorista gasolina 97
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

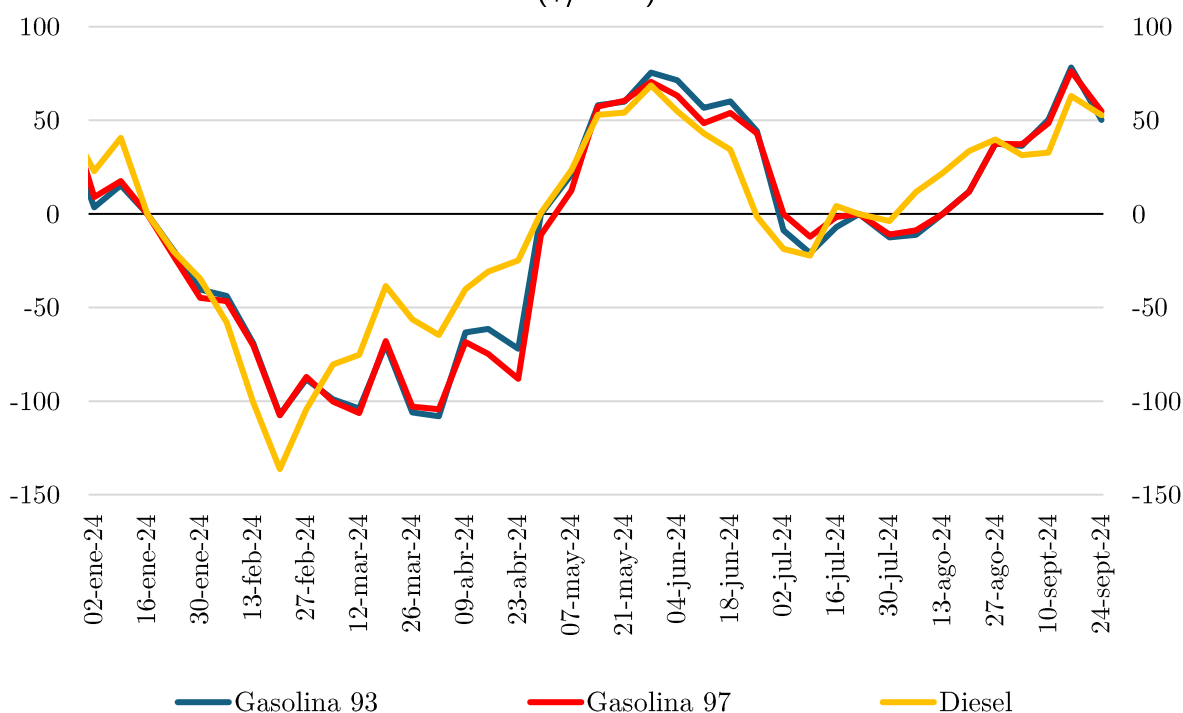
Figura 7
Precio Mayorista diésel
(\$/litro)



Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

El componente variable - CV promedio durante el tercer trimestre fue \$15,7 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y diésel el CV promedio fue \$17,9 y \$18,9 por litro, respectivamente. Así en el tercer trimestre el componente variable fue negativo desde principios de julio hasta el 7 de agosto para las gasolinas y hasta fines de julio para el diésel. Para el resto del tercer trimestre, el componente variable fue positivo (impuesto). Por lo tanto, en el neto para el tercer trimestre, la operación del MEPCO logro en el margen un recaudo bruto. (Figura 8).

Figura 8
Componente Variable del Impuesto Específico final
(\$/litro)

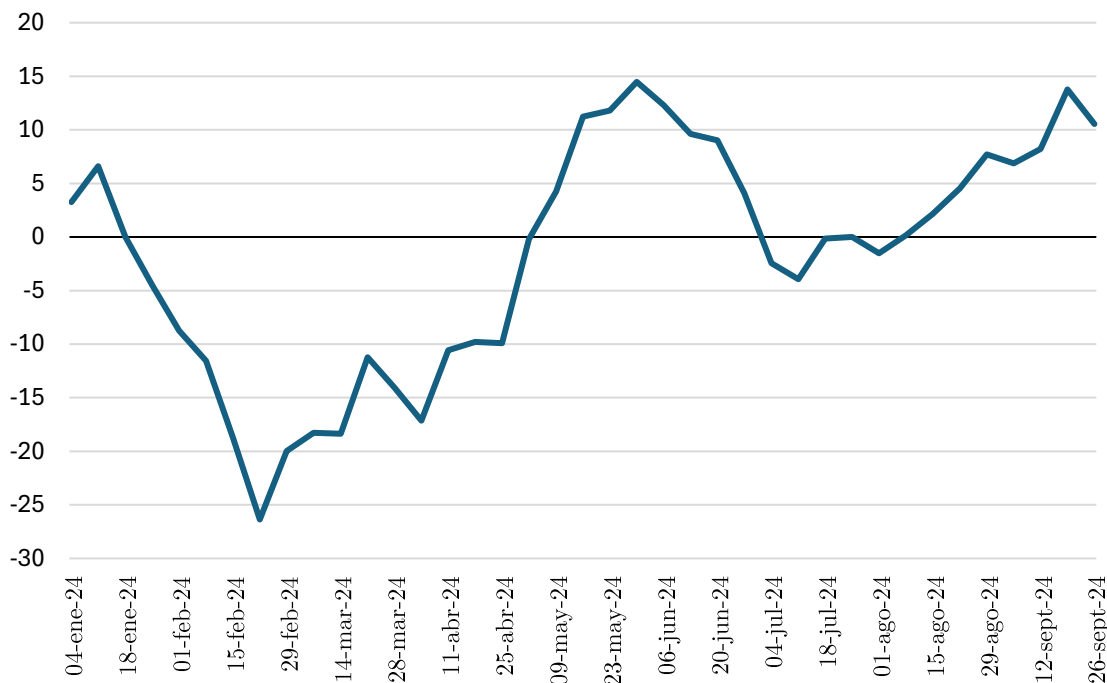


Fuente: OCEC-UDP en base a información del Diario Oficial.

En 2024 en medio del alza de los subsidios durante los primeros meses del año, para posteriormente tener impuestos en su mayor parte del tiempo desde mayo, lleva a una estimación del costo fiscal bruto de USD 113 millones en el primer semestre del año. Para posteriormente dado que durante el tercer trimestre el CV fue positivo en promedio (impuesto), se estima un recaudo bruto de USD 46 millones. Así para el acumulado en 2024 se estima un costo fiscal bruto de USD 67 millones entre enero y septiembre de este año. Es importante indicar que esta estimación no incluye el

costo fiscal por la operación del MEPCO asociado al crédito especial⁴ y a la recuperación del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga⁵. (Figura 9).

Figura 9
Costo Fiscal Bruto del MEPCO en 2024
(Millones de dólares)



Fuente: Cálculos del OCEC-UDP en base a información del diario oficial, el Banco Central de Chile y la SEC.

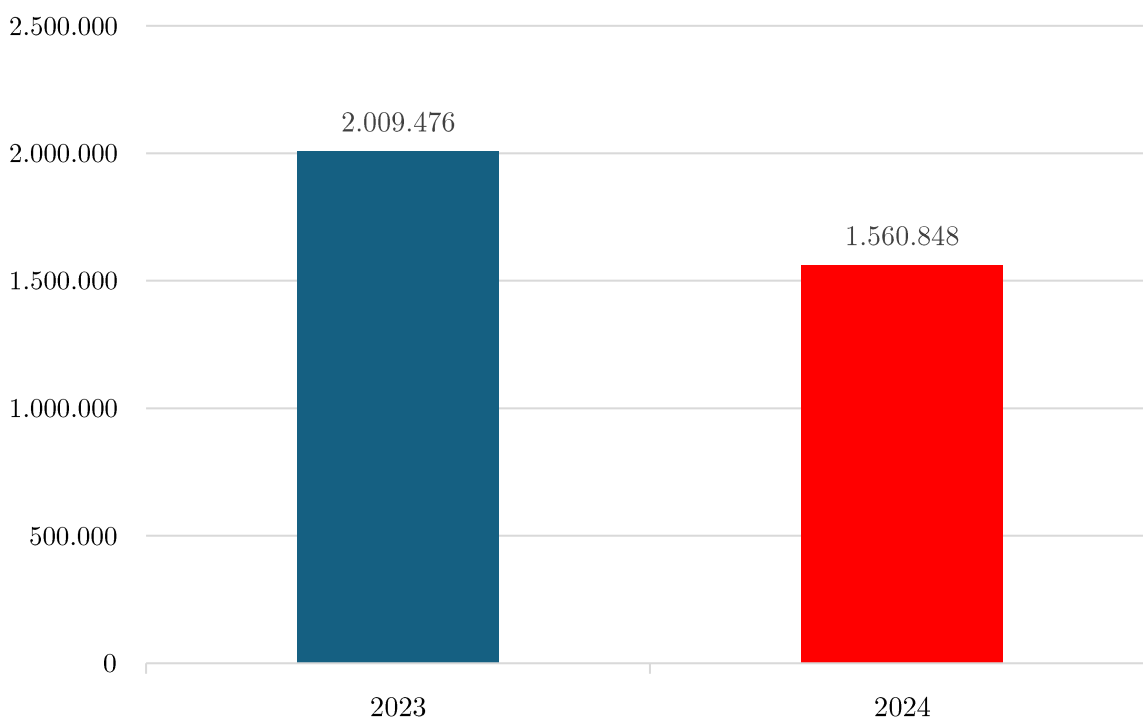
Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes de agosto se redujo 22,3% anual (Figura 10). El menor recaudo obedece en parte al mayor costo fiscal proveniente del MEPCO entre enero y agosto de 2024 frente al

⁴ El Artículo 7° de la Ley N° 18.502 faculta al Presidente de la República para que, dentro de un año, mediante decretos expedidos a través del Ministerio de Hacienda, pueda establecer para las empresas afectas al IVA y para las empresas constructoras, que usen petróleo diésel, que no esté destinado a vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general, la recuperación del impuesto de dicha Ley (18.502) soportado en la adquisición de dicho producto, como crédito fiscal del IVA del período tributario correspondiente, o mediante su devolución

⁵ La Ley N° 19.764 del año 2001 establece un mecanismo de devolución o recuperación de parte del Impuesto Específico al Petróleo Diesel establecido en el artículo 6° de la Ley N° 18.502, para empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, sin perjuicio de porcentajes y fechas señalados en otras leyes.

mismo periodo del año pasado. En 2023 el componente variable promedio fue positivo (impuesto), llegando a un recaudo estimado bruto de USD 240 millones entre enero y septiembre. Además del mayor costo fiscal bruto producto del MEPCO en 2024, la base gravable también incidió en un menor recaudo, debido a las menores ventas de gasolina para consumo vehicular en lo corrido del año al mes de agosto, frente a lo observado el año pasado.

Figura 10
Ingresos Tributarios de los Combustibles Acumulados enero - agosto
(Millones de pesos)



Fuente: OCEC-UDP en base a datos del Banco Central de Chile.

5. Perspectivas de Corto plazo

En el mes de octubre el mercado sufrió un shock de precio, producto de las tensiones geopolíticas en el medio oriente, producto de la escala de violencia entre Israel y grupos terroristas como Hezbolá. El 1 de octubre Irán atacó a Israel lo cual desencadenó un alza del precio del petróleo Brent, producto del alza de la primera de riesgo en el precio del petróleo. En este sentido, el precio del petróleo Brent el 30 de septiembre se ubicó en USD 71,8 el barril, aumentado una semana después hasta los

USD 80,9 el barril el 7 de octubre. Sin embargo, el precio ha tendido a moderarse llegando a mediados del mes de octubre a niveles en torno a los USD 75 el barril, en medio de una contención de la escalada militar en medio oriente y el anuncio respecto a que la esperada retaliación de Israel contra Irán no tendría como objetivo su industria petrolera. Para la semana del 17 de octubre, en medio de una fuerte alza del precio base sin componente variable, el MEPCO acumulado, permitió contener dicha alza. Así el precio mayorista se redujo para las gasolinas y el diésel.

En el corto plazo, en la practica el MEPCO se redujo significativamente, por lo que serán los factores fundamentales los que determinen el precio para el mes de noviembre. En este sentido, si bien el precio del petróleo se redujo respecto a las primeras semanas de octubre; con un precio del petróleo Brent en torno a los USD 75 el barril y un tipo de cambio relativamente más depreciado en niveles que fluctúen entre los \$940 y \$930 por dólar, el precio mayorista debería tender a reducirse en el margen, si dichas condiciones se mantienen para la primera semana de noviembre. En todo caso para fines de noviembre el precio mayorista debería tender a estabilizarse, es decir que la tendencia a la baja observada de la gasolina y el diésel durante el tercer trimestre estaría pronto a terminar.



 **OCEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico