

BRÚJULA

MACROECONÓMICA N°34

Operación del MEPCO en el primer trimestre de 2025

Junio 2025

Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el primer trimestre de 2025

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular en Chile en el primer trimestre del año, se redujo levemente en el caso de las gasolinas 95 y 97, así como para el diésel, el cual bajó 3,5% anual. En el caso del precio mayorista de las gasolinas 93 aumentó marginalmente 0,8% anual.
- Al descomponer los factores que determinan el precio promedio al consumidor final para la gasolina 93, durante el primer trimestre de 2025, se observa una caída anual en el Precio en Maipú e IVA en 6,3%, y del margen de comercialización en 5,1%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumentó un 16,9% anual en el mismo periodo.
- En el caso del precio promedio en el primer trimestre de la gasolina 93, por cada \$100 pesos por litro, \$42 por litro fueron impuestos, \$52 por litro corresponden al precio en Maipú y \$6 por litro, fue por margen de comercialización.
- Para el diésel la caída anual de 3,5%, se descompone en una incidencia a la baja de 6,1% para el precio en Maipú y 1,2% para el IVA, y un aumento de 0,4% y 3,4% para el margen de comercialización, y el impuesto específico a los combustibles, respectivamente.
- En el primer trimestre, el MEPCO suavizó la variación del precio, primero por medio de un subsidio en enero para la gasolina 93 y entre enero y mediados de febrero para la gasolina 97 y el diésel; para el resto del periodo el MEPCO otorgó un impuesto, lo cual permitió contener la caída del precio mayorista en dicho periodo. Así, el componente variable promedio durante el primer trimestre fue -\$5,2 por litro para la gasolina 93, mientras que para la gasolina 97 y diésel fue del -\$8,2 y -\$10,9 por litro, respectivamente.
- Para el primer trimestre se estima un costo fiscal bruto del MEPCO por USD 21 millones. Esta proyección solo incluye el impacto fiscal asociado al consumo vehicular de gasolina y diésel. Por lo tanto, este cálculo no incluye la estimación asociada al 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 marzo para el impuesto a los combustibles aumentó 27,7% anual respecto al mismo periodo en el año 2024. Este mayor recaudo obedece principalmente a las mayores ventas de combustibles tanto para el diésel como las gasolinas y un nivel más alto de subsidio en el primer trimestre de 2024 frente al 2025.
- Para principios de junio se estima una variación acotada del precio mayoristas de las gasolinas y una nueva caída en el caso del diésel. A partir de un precio del petróleo Brent en torno a los USD 65 el barril y un tipo de cambio en niveles de \$940 por dólar.

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 las gasolinas varía levemente durante el primer trimestre de 2025, respecto al mismo periodo del año previo, aumentando un 0,8% anual para la gasolina 93, mientras que para la gasolina 95 y 97 los precios se reducen en 0,2% y 1,5%, respectivamente. En el caso del diésel la variación del precio anual fue del -3,5%.

Al descomponer los factores que determinan el precio promedio al consumidor final para la gasolina 93, durante el primer trimestre de 2025, respecto a un año atrás, se observa una caída anual en el Precio en Maipú² e IVA en 6,3%, así como una reducción anual en el margen de comercialización en 5,1%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumento un 16,9% anual en el mismo periodo. En el caso del diésel, el Precio en Maipú y el IVA caen 8,5% anual, cada uno de ellos, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumenta 62,9%, en tanto el margen de comercialización se incrementa 4% anual en el mismo periodo.

La fuerte alza anual del Impuesto Específico de los Combustibles es esperable, toda vez que en el primer trimestre del año de 2024 se gatillo subsidio promedio de \$56,1 por litro para la gasolina 93 y \$49,3 por litro para el diésel, lo cual redujo el impuesto específico a lo combustibles en dicho periodo, mientras que, para el primer trimestre de este año, el subsidio promedio para la gasolina 93 y el diésel fue significativamente menor, llegando a ser solo de \$5,2 y \$10,9 por litro, respectivamente. Por lo cual, en resumen, la base de comparación es baja, frente a un Impuesto Específico total mayor en este año, asociado a un menor subsidio, lo cual lleva a una variación anual sea relevante.

El Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) sigue suavizado la variación del precio, primero por medio de un componente variable que ha sido negativo (subsidio) en enero para la gasolina 93 y entre enero y mediados a de febrero para la gasolina 97 y el diésel; para el resto del periodo el MEPCO otorgo un impuesto, es decir un componente variable positivo, lo cual permitió contener la caída del precio mayorista en dicho periodo.

² El precio en Maipú se construye a partir de la suma del precio FOB, fletes y seguros y costos de internación.

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), se mantuvo relativamente estable entre el primer trimestre de 2024 y el primer trimestre de 2025. El precio mayorista de la gasolina 93 fue \$1.178 por litro, en el primer trimestre del año, similar a lo observado un año atrás, cuando el precio promedio fue \$1.179 por litro entre enero y marzo de 2024. En el caso del diésel para el mismo periodo, el precio mayorista sin componente variable se redujo de \$936,6 por litro en el primer trimestre de 2024 a \$894,3 por litro para el primer trimestre de 2025, es decir una caída anual del 4,5%.

Para el primer semestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un costo bruto del MEPCO de USD 21,3 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. Por lo cual, esta cifra no debe considerarse como el costo o ingreso fiscal neto completo por la operación del MEPCO.

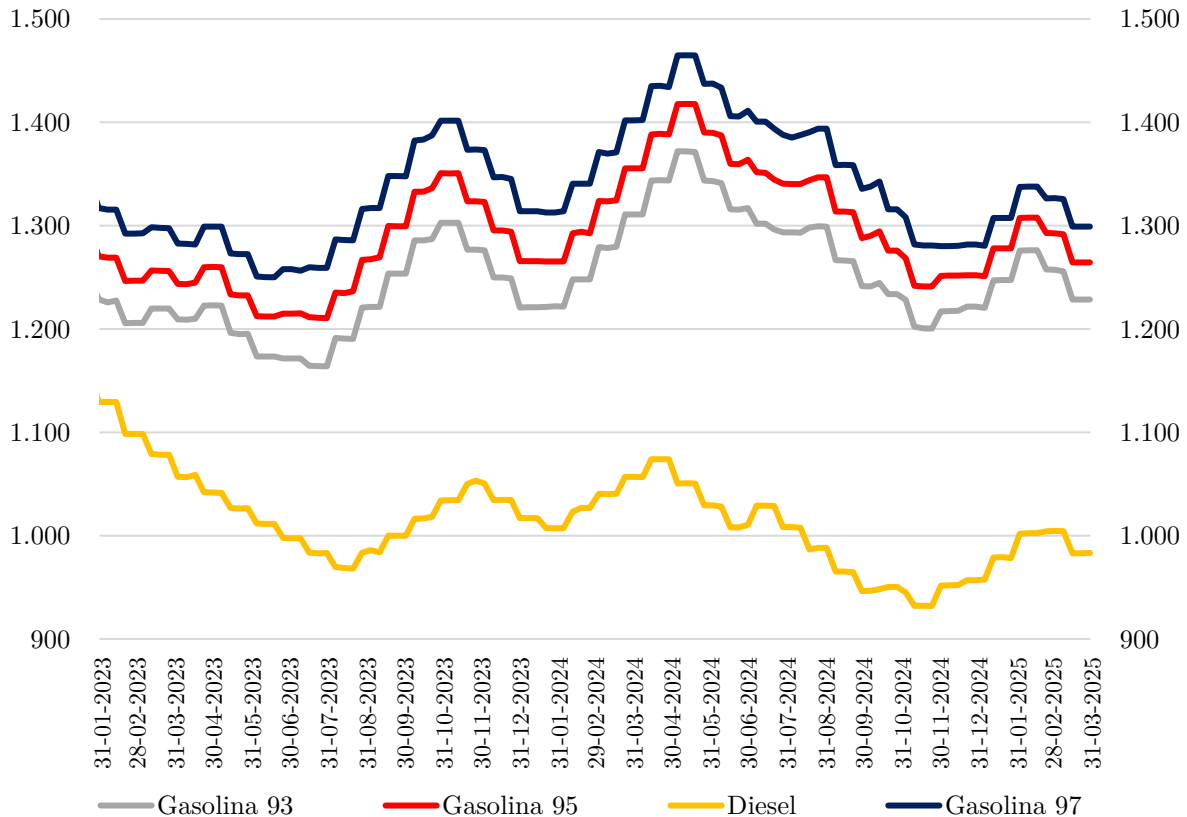
Es importante indicar que la información publicada por el Ministerio de Hacienda es el costo o ingreso fiscal neto del MEPCO, como la suma del costo fiscal bruto más el costo asociado al crédito IVA del diésel más la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. La última información disponible hace referencia al año 2024. Por otra parte, las ventas acumuladas de gasolina entre enero y marzo se aumentaron 1,1% anual, mientras las ventas de diésel para consumo vehicular se incrementaron en 3,7% 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 tuvo un comportamiento disímil, entre el primer trimestre del año, respecto al mismo periodo del año anterior. El precio de la gasolina 93 se mantuvo sobre los \$1.200 por litro, con un alza marginal del 0,8%, mientras que la gasolina 97 registro un precio promedio levemente sobre los \$1.300 tanto en el primer trimestre de 2024 como en el primer trimestre de 2025, con una reducción acotada de 1,5%. Para el diésel en cambio la caída del precio anual fue más pronunciada con una reducción del 3,5%,

situándose en el primer trimestre del año, por debajo de los \$1.000 por litro, llegando en promedio a \$987,9 por litro (Figura 1). Por fundamentales el tipo de cambio promedio en los tres primeros meses del año, aumento 2% en términos anuales. Por su parte, el precio del petróleo Brent vario en -8,4% en el mismo periodo.

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

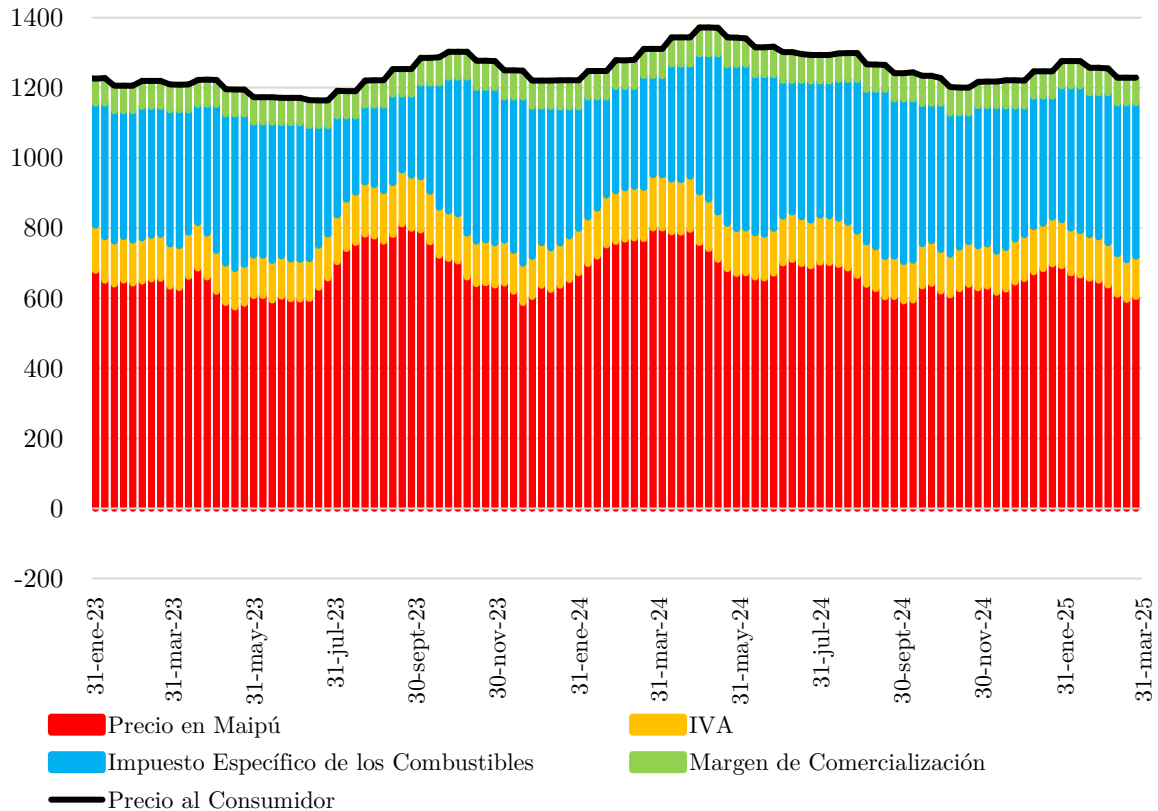


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

Frente a la descomposición del precio al consumidor final entre sus diversos componentes, es decir la suma del Precio en Maipú, IVA, Impuestos específico a los combustible (el cual incluye el componente fijo y el componente variable), así como el margen de comercialización, se puede observar que para la gasolina 93 en promedio para el primer trimestre un 52,3% del precio al consumidor final corresponde al precio en Maipú, mientras que el margen de comercialización asciende a un 5,7%, por lo cual un 42% del precio al consumidor final en promedio corresponde a impuestos, de los cuales un 9,9% es por IVA y 32% obedece al Impuesto específico a los combustibles

(Figura 2). Es decir, de cada \$100 pesos por litro, del precio de la gasolina 93 durante el primer trimestre, \$42 por litro fueron impuestos, \$52 por litro asociado al precio en Maipú y \$6 por litro, es por margen de comercialización.

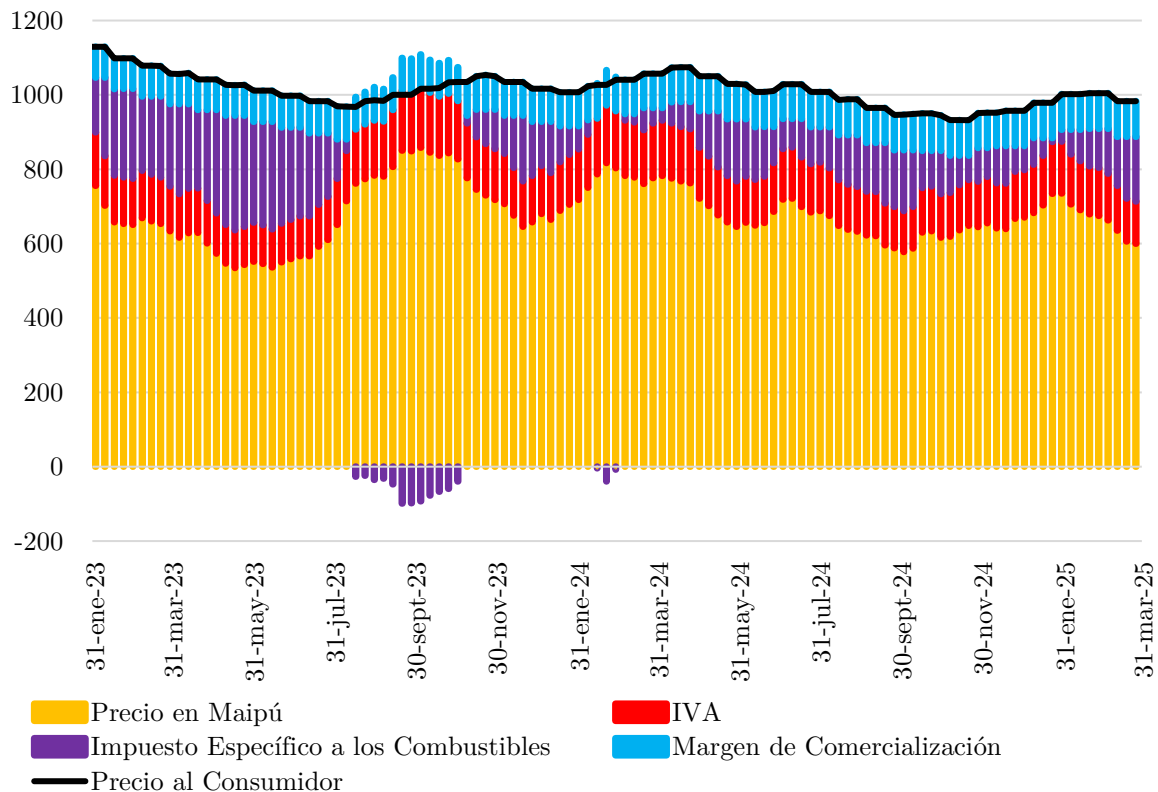
Figura 2
Descomposición del Precio de venta al público de la gasolina 93 en la Región Metropolitana (\$/litro)



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

Al considerar la incidencia en la variación anual del precio al consumidor final durante el primer trimestre, por las diversas variables que determinan el precio al consumidor final, la variación anual se descompone en -3,5% por Precio en Maipú, -0,7% asociado al IVA, y -0,3% por margen de comercialización. En tanto, la incidencia al alza se explica por el Impuesto Específico de los Combustibles en un 4,7%.

Figura 3
Descomposición del Precio de venta al público del diésel en la Región Metropolitana
 (\$/litro)

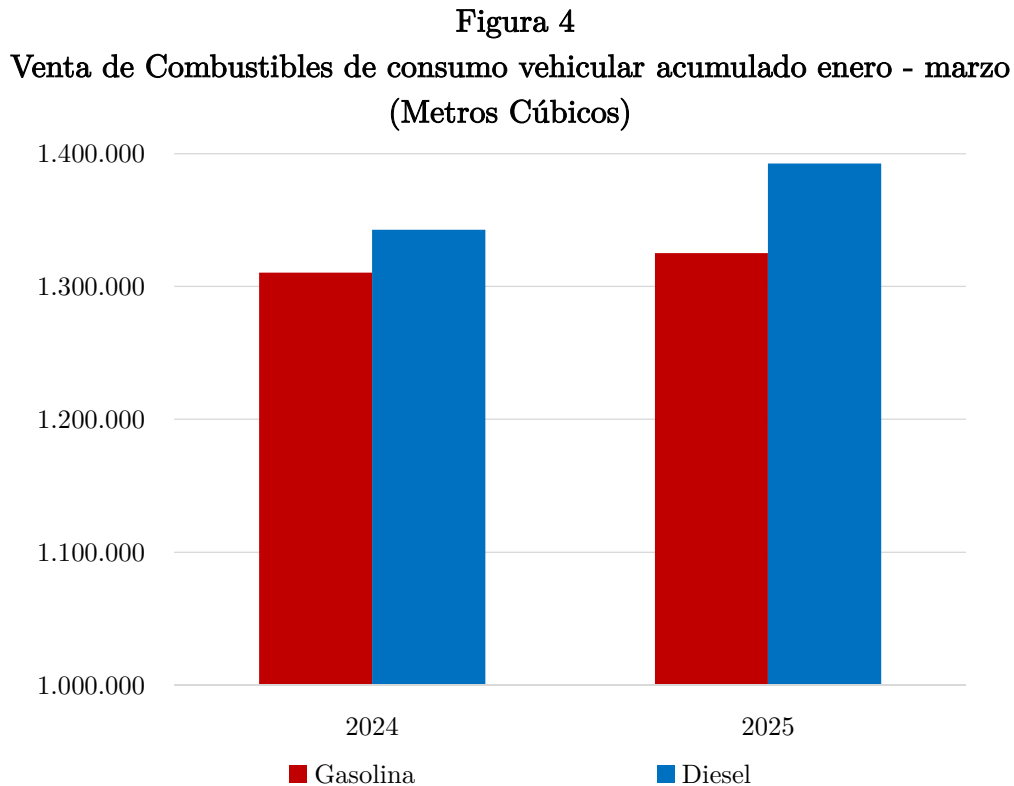


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE) y Ministerio de Hacienda.

En el caso del diésel, al tener un impuesto específico de 1,5 UTM por m³, inferior a los 6 UTM por m³ para las gasolinas, implica que, al descomponer el precio del diésel, el peso relativo de los impuestos es menor respecto a las gasolinas. Así un 68,3% en promedio del precio del primer trimestre para el diésel, corresponde al Precio en Maipú, mientras que los impuestos ascienden a un 22,1% en promedio del precio al consumidor final. Por último, un 9,6% corresponde al margen de comercialización. En tanto, la reducción de 3,5% anual en el precio al consumidor final entre el primer trimestre de 2025 frente al mismo periodo el año previo, se descompone en una incidencia a la baja de -6,1% para el precio en Maipú, -1,2% para el IVA, 0,4% para el margen de comercialización. En el caso del impuesto específico a los combustibles la incidencia al alza es de 3,4% anual.

3. Consumo vehicular

La venta de diésel acumulado para consumo vehicular entre enero y marzo aumento 3,7% anual. Por su parte, la venta de gasolina se incrementó 1,1% anual, en el mismo periodo (Figura 4).



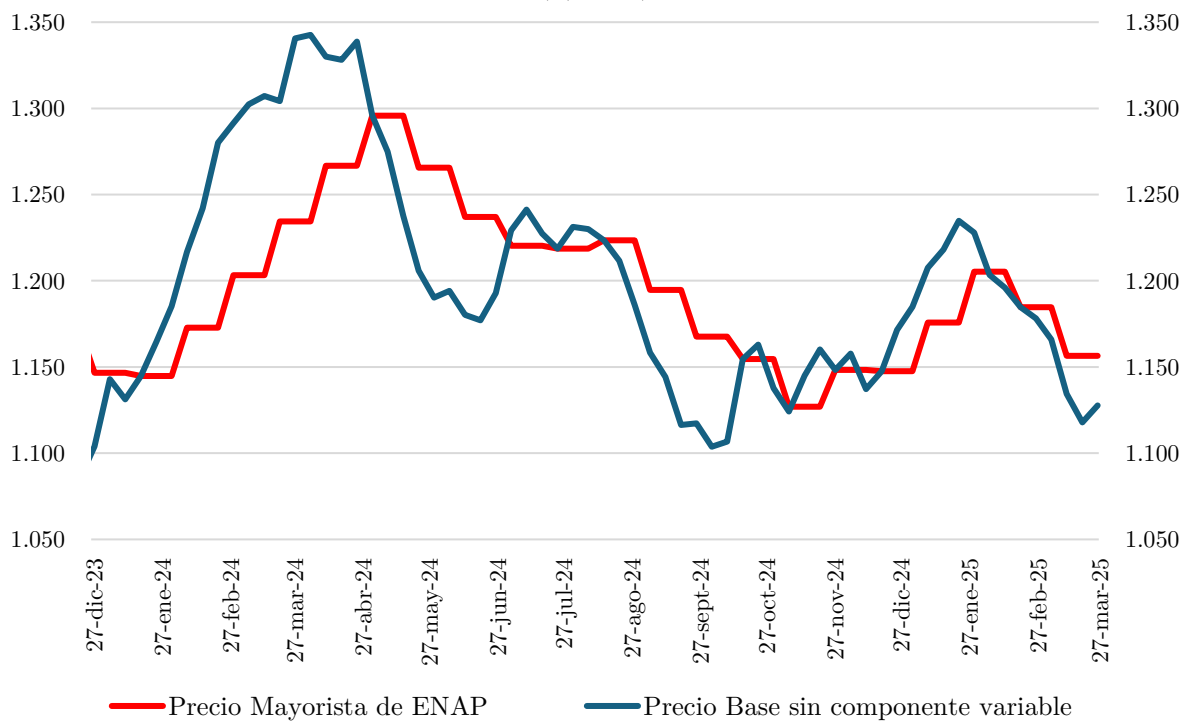
Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

Por tipo de gasolina, la caída se concentró en la gasolina 93, con una contracción anual del 6,1%, mientras la gasolina 97 se redujo 3,1%. Por su parte, la gasolina 95 aumento en 19,1%. Por lo tanto, parte de la caída de la gasolina 93 y 97 obedece a un efecto sustitución respecto a la gasolina 95. En todo caso, la gasolina 93 es la de mayor consumo, su participación en el total se redujo pasando de un 60% en el primer trimestre de 2024 a 54% en el mismo periodo del año en curso, mientras que la gasolina 95 aumento de 27,2% a 32% en el mismo periodo. Por su parte, el consumo de la gasolina 97 registro un menor cambio, al pasar de 12,8% del total de consumo de gasolina en el primer trimestre de 2024 a 13,6% este año.

4. Operación del MEPCO en 2024

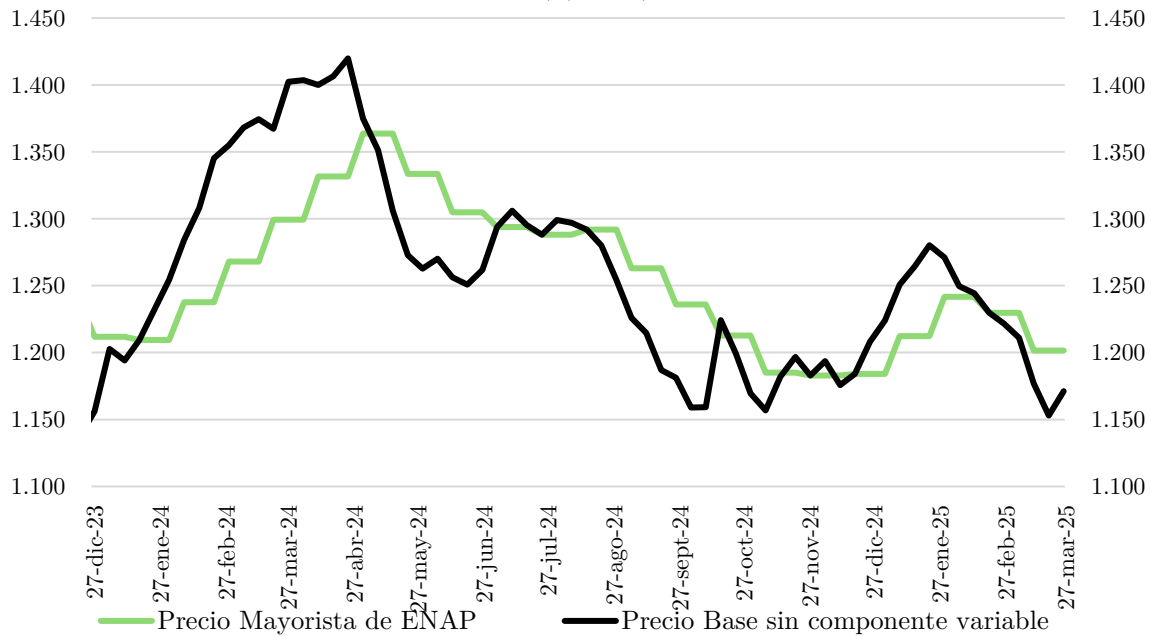
El MEPCO otorgo durante enero y marzo tanto subsidios como impuestos para suavizar la variación del precio mayorista cada tres semanas. Para la gasolina 93 se gatillo un subsidio el primer mes del año y las dos primeras semanas de febrero, mientras que en el resto del trimestre opero con un impuesto. En el caso de la gasolina 97 y diésel el subsidio se registró durante enero, en tanto en febrero y marzo se gatillo un impuesto. (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)



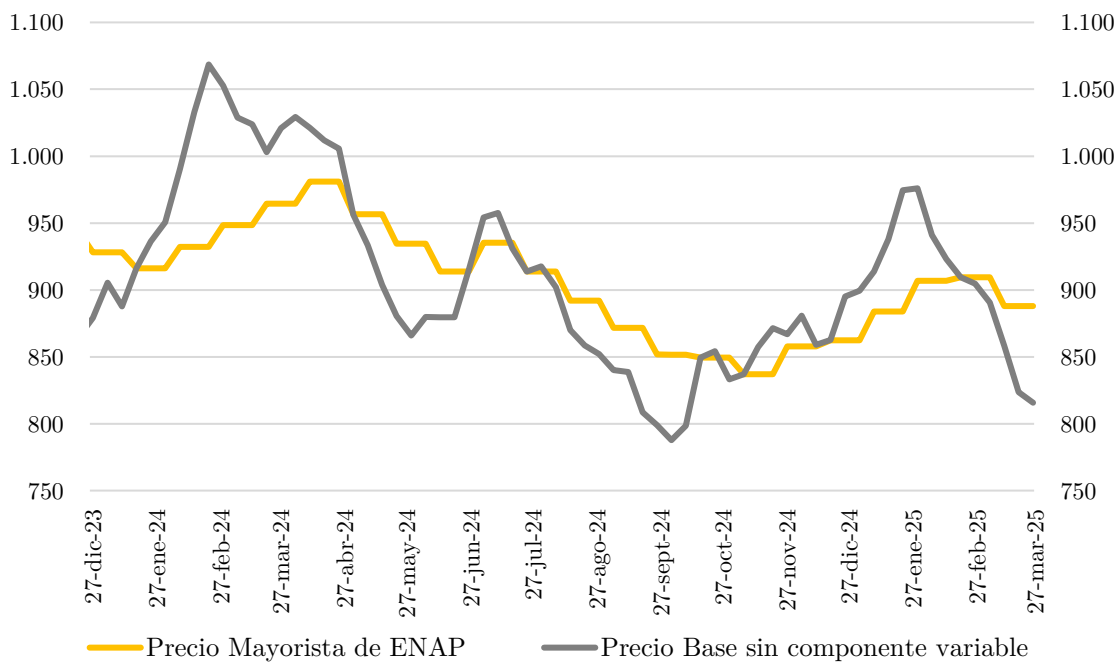
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

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



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

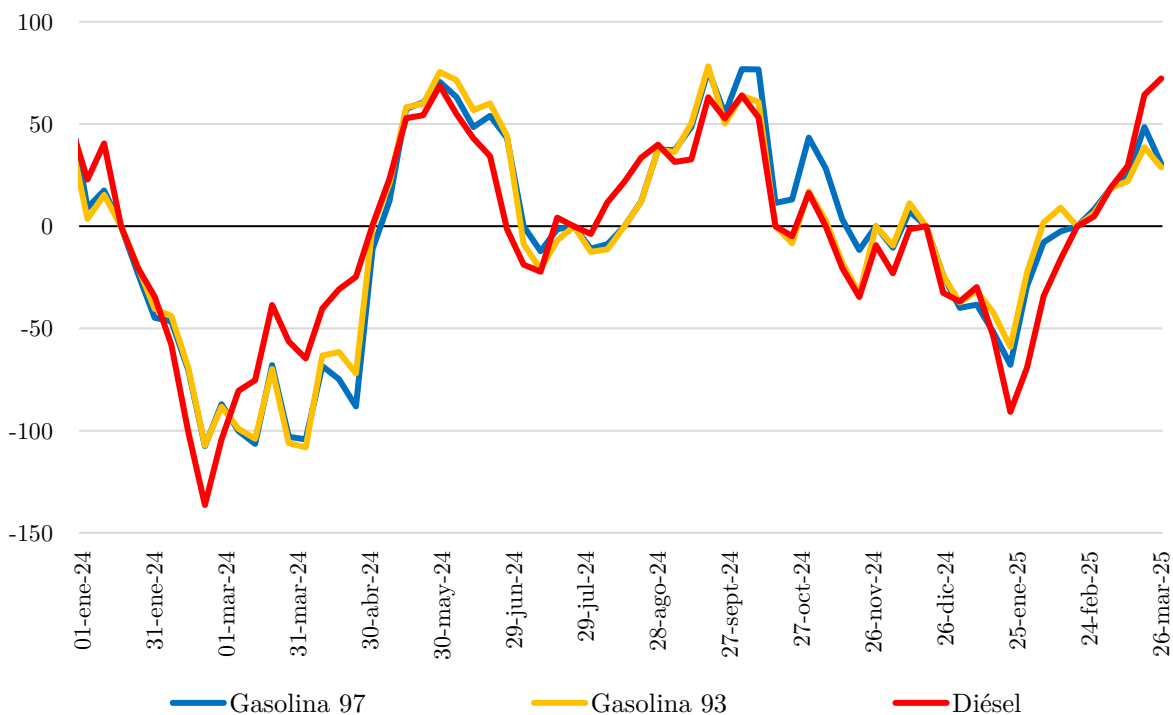
Figura 7
Precio Mayorista diésel
 (\$/litro)



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

El componente variable - CV promedio durante el primer trimestre fue -\$5,2 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y diésel el CV promedio fue -\$8,2 y \$10,9 por litro, respectivamente. El nivel más alto se subsidio se registró en la tercera semana de enero con niveles de \$59,1 por litro para la gasolina 93 y \$67,8 y \$90,7 por litro para la gasolina 97 y diésel, cada uno de ellos. Lo cual, contrasta con impuestos desde principios de febrero para la gasolina 93, con un nivel máximo de \$38,6 para la gasolina 93 en la tercera semana de marzo, misma semana para la gasolina 97 con un impuesto de \$48,5 por litro. Por último, el mayor nivel de impuesto por medio de componente variable fue de \$74,2 por litro para el diésel en la última semana de marzo. (Figura 8).

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



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

En 2025 en medio del alza de los subsidios durante las primeras semanas del año, para posteriormente tener impuestos en su mayor parte del tiempo hasta fines de marzo, lleva a una estimación del costo fiscal bruto de USD 21,3 millones en el primer semestre del año. Es importante indicar que esta estimación no incluye el

costo fiscal por la operación del MEPCO asociado al crédito especial³ y a la recuperación del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga⁴. (Figura 9).

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



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

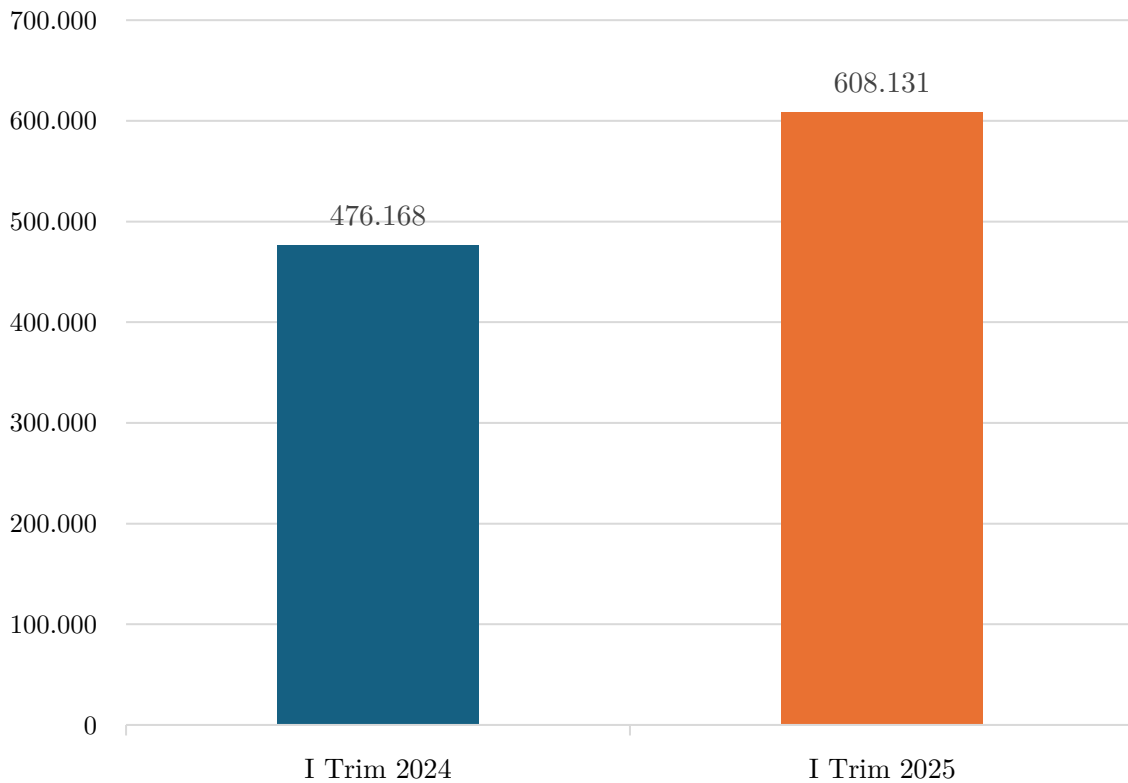
Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles acumulado al mes

³ 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

⁴ 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.

de marzo aumento 27,7% anual (Figura 10), en medio de un alza del consumo de combustibles de consumo vehicular tanto para el diésel como para la gasolina.

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



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

5. Perspectivas de Corto plazo

En el mes de abril sufrió un shock de precio, producto de la decisión de Estados Unidos de imponer aranceles recíprocos a todos los socios comerciales. La decisión inicial incluía aranceles de 20% para la Unión Europea, 24% en Japón y 26% para India. En el caso de China el incremento del arancel inicial de 34%, mientras que en el caso de los países de Sudamérica el arancel recíproco se estableció en un 10%. Posteriormente, EE.UU anuncio el 9 de abril una pausa de 90 días para los países que tienen un arancel superior al 10%, reduciendo en forma temporal el arancel a un 10% en este periodo. Es decir, en el caso de la Unión Europea, Japón o India el arancel vigente actualmente es del 10%. El cambio más importante es el caso de

China, donde la retaliación por parte de este país con aranceles hacia Estados Unidos, implicó un alza de los aranceles hacia China, situándose en 145%, para posteriormente reducirse a principios de mayo en más de un 100%.

Estos cambios generaron un shock negativo en las perspectivas de crecimiento mundial y por ende en la demanda de crudo en el mercado internacional. Así el precio del petróleo Brent cayó de USD 75 el barril el 2 de abril a USD 65,6 el barril el 4 de abril. En este sentido, el precio promedio desde principios de abril al mes de mayo se ubica en niveles en torno a USD 65 el barril. En medio de este shock el tipo de cambio se ha depreciado levemente en el mismo periodo. Así mismo, recientemente las negociaciones entre Estados Unidos e Irán han presionado el precio a la baja en el mercado internacional.

En el corto plazo, con un precio del petróleo Brent en torno a USD 65 el barril, y un tipo de cambio en niveles que fluctúen entre los \$940 y \$930 por dólar, el precio mayorista debería tender a estabilizarse. Por lo cual, se estima que en las próximas jornadas el precio tenga fluctuaciones acotadas en el caso de las gasolinas, mientras que en el caso del diésel se proyecta una nueva reducción, explicado en el MEPCO acumulado para este tipo de combustible.



FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

 **CEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico