

BRÚJULA

MACROECONÓMICA N°37

Operación del MEPCO en el segundo trimestre de 2025

Septiembre 2025

Juan Ortiz

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA



Observatorio del Contexto Económico

Operación del MEPCO en el segundo trimestre de 2025

Juan Ortiz¹

Resumen

- El precio de venta al público de combustibles de consumo vehicular el Chile durante el segundo trimestre, se redujo respecto al mismo periodo del año anterior. Para las gasolinas 93 y 97, el precio cayó 9,7% y 10,3%, respectivamente. Mientras que para el diésel el precio se redujo 8,8%.
- El precio se ha reducido fundamentalmente por la caída del precio del petróleo Brent. Así en el segundo trimestre el precio promedio del petróleo Brent fue USD 67,8 el barril, inferior en 17,3% anual respecto al mismo periodo de 2024, cuando el precio alcanzó los USD 84,9 el barril.
- La caída obedeció principalmente al shock producido por la decisión de EE. UU de imponer aranceles recíprocos a principios de abril a sus socios comerciales, lo cual lastro a la baja las perspectivas de crecimiento de la demanda de crudo. Así mismo, la decisión de los países OPEP+ de incrementar la oferta también impulsó a la baja del precio. En medio de la volatilidad en el mercado por la guerra de 12 días entre Israel e Irán en el mes de junio.
- La incidencia en la variación anual -9,7% del precio al consumidor final para la gasolina 93 durante el segundo trimestre, se descompone en -8,5% (precio en Maipú), -1,6% (IVA), 0,6% (Impuesto Específico de los Combustibles – IEC) y -0,5% (margen de comercialización).
- Para el segundo trimestre del año, por cada \$100 por litro del precio al consumidor final para la gasolina 93, \$51 es precio en Maipú, \$12 es IVA, \$34 corresponde al IEC y \$6 es margen de comercialización. En el caso del diésel, por cada \$100 pesos por litro, \$63 es el precio en Maipú, \$12 es IVA, \$15 corresponde al IEC y \$10 es margen de comercialización.
- En abril el componente variable del IEC fue negativo (subsidio) en su mayor parte para las gasolinas, para posteriormente ser positivo (impuesto), lo cual mitigó la caída del precio mayorista. En el caso del diésel, durante todo el periodo excepto la última semana de junio se gatillo un impuesto. Es decir, en la última semana de junio, se otorgó nuevamente un subsidio para todos los combustibles. Así el componente variable en promedio fue positivo en este periodo, tanto para las gasolinas como para el diésel, lo cual explica la estimación de un recaudo fiscal bruto por el funcionamiento del MEPCO durante el segundo trimestre.
- Para el segundo trimestre estimamos un recaudo fiscal bruto del MEPCO por USD 53,1 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 efecto neto para el primer semestre se estima en USD 32,5 millones, debido a que durante el primer trimestre se estimó un costo fiscal en torno a los USD 21 millones.
- El recaudo acumulado de enero a junio para el impuesto a los combustibles aumento 23,6% anual respecto al mismo periodo en el año 2024. Este mayor recaudo obedece a: i) el impacto del recaudo neto de la operación del MEPCO durante 2025 y ii) al incremento de la venta la gasolina 3,6% anual y del diésel en 4,5%.

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 se reduce durante el segundo trimestre de 2025, respecto al mismo periodo del año previo. El precio promedio para la gasolina 93 y 97 durante el segundo trimestre cayó en términos anuales 9,7% y 10,3%, respectivamente. En el caso del diésel la variación del precio anual fue del -8,8%.

Al descomponer los factores que determinan el precio promedio al consumidor final para la gasolina 93, durante el segundo trimestre de 2025, respecto a un año atrás, se observa una caída anual en el Precio en Maipú² e IVA en 14,9%, así como una reducción anual en el margen de comercialización en 8,2%, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumento un 4,6% anual en el mismo periodo. En el caso del diésel, el Precio en Maipú y el IVA cayeron 14,7% anual, cada uno de ellos, mientras que el impuesto específico de los combustibles aumento 51,2% en términos anuales, en tanto el margen de comercialización se incrementó 1,6% anual en el mismo periodo.

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) durante las primeras semanas de abril para las gasolinas y en la última semana de junio para todos los combustibles. 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.

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 redujo entre el segundo trimestre de 2024 y el segundo trimestre de 2025. El precio mayorista de la gasolina 93 fue \$1.141,7 por litro, en el segundo trimestre del año, menor en un 9,7% en términos anuales, cuando el precio promedio fue \$1.263,8 por litro entre abril y junio de 2024. En el caso del diésel para el mismo periodo, el precio mayorista sin componente variable se redujo de \$947,9 por litro en el segundo trimestre de 2024 a \$852,7 por litro para el segundo trimestre de 2025, es decir una caída anual del 10%.

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

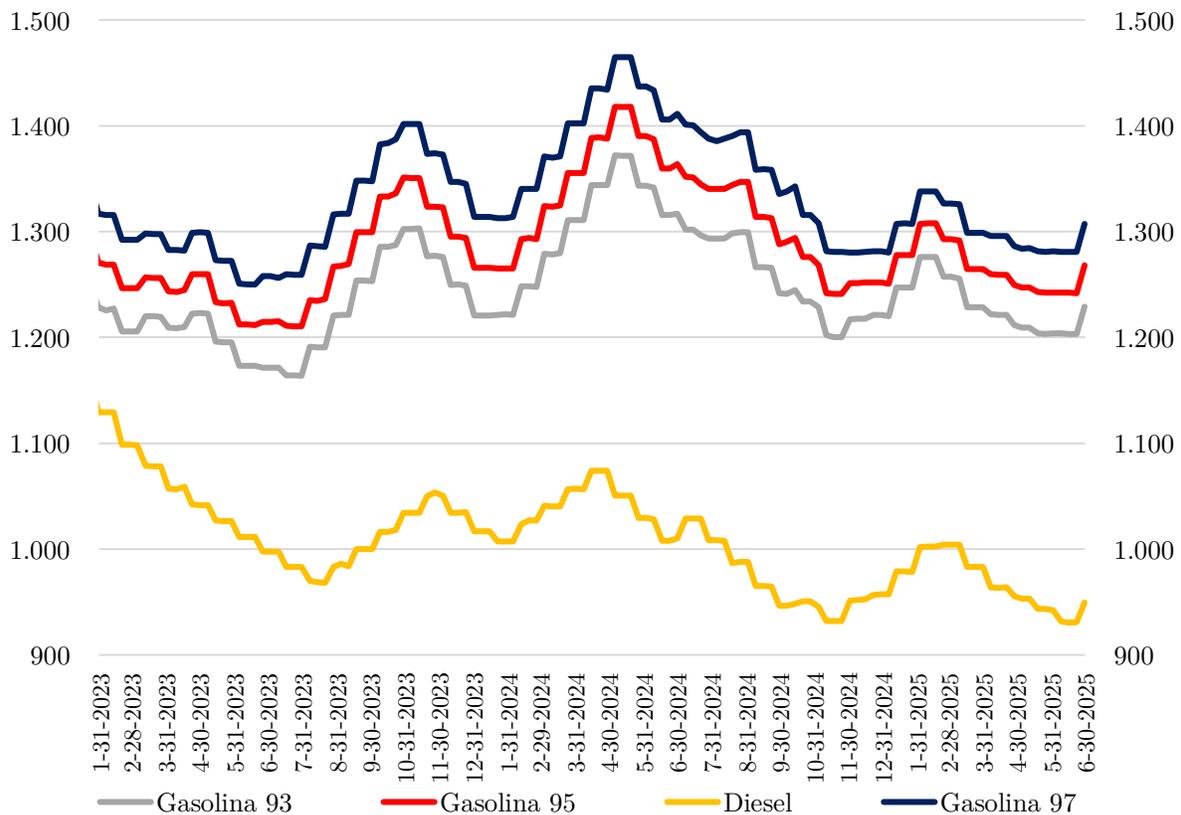
Para el segundo trimestre, dado el comportamiento del componente variable del impuesto específico, se estima un recaudo bruto del MEPCO por USD 53,4 millones. Esta cifra es superior a la estimación del costo fiscal en el primer trimestre por USD 21 millones. Este cálculo no incluye la estimación asociada al crédito de IVA del diésel y a la recuperación del impuesto de petróleo del diésel de transporte de carga. 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 periodo de enero a abril, con un efecto neto positivo por USD 25 millones. Por otra parte, las ventas acumuladas de gasolina entre abril y junio aumentaron 6,4% anual, mientras las ventas de diésel para consumo vehicular se incrementaron en 5,4% 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 segundo 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 una caída anual del 9,7%, mientras que la gasolina 97 registro un precio promedio por debajo de los \$1.300 tanto en el segundo trimestre de 2025, cifra que contrasta con el precio promedio sobre \$1.400 por litro durante el segundo trimestre de 2024, por lo cual se registró una caída anual del 10,3%. Para el diésel en cambio la caída del precio en términos anuales fue más acotada con una reducción del 8,8%, situándose en el segundo trimestre del año en torno a los \$950 por litro, mientras que el año pasado para el mismo periodo, el precio fue cercano a los \$1.050 por litro (Figura 1). Por fundamentales el tipo de cambio promedio en el segundo trimestre se depreció 1,8% en términos anuales. Por su parte, el precio del petróleo Brent se redujo 17,3% en el mismo periodo.

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

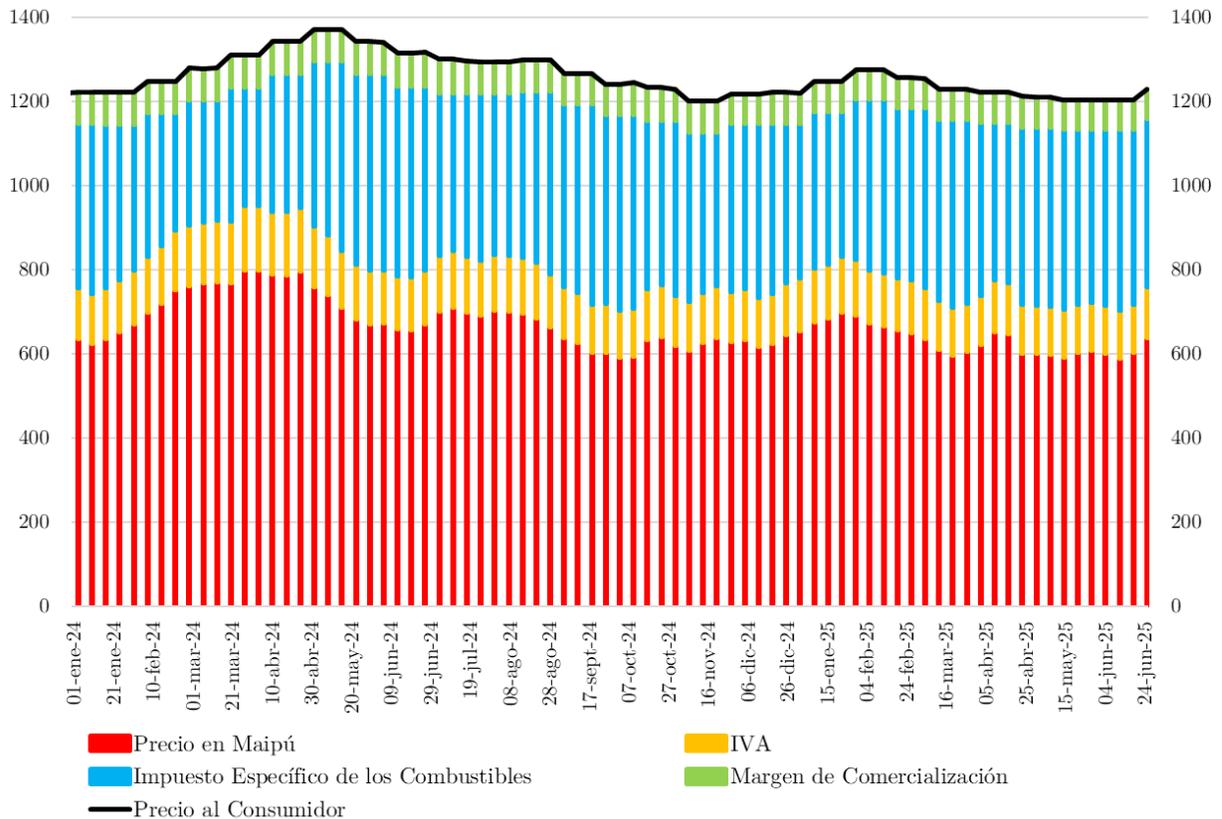


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

El precio al consumidor final se puede descomponer como la suma del Precio en Maipú, IVA, Impuestos específico a los combustibles (el cual incluye el componente fijo y el componente variable), así como el margen de comercialización.

El precio al consumidor final promedio de la gasolina 93, se descompone en 50,5% (Precio en Maipú), 34% (Impuesto específico a los combustibles), 9,6% (IVA) y 5,8% (Margen de Comercialización). Es decir, de cada \$100 pesos por litro, del precio de la gasolina 93 durante el segundo trimestre, \$44 por litro fueron impuestos, \$50 por litro asociado al precio en Maipú y \$6 por litro, por margen de comercialización (Figura 2).

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

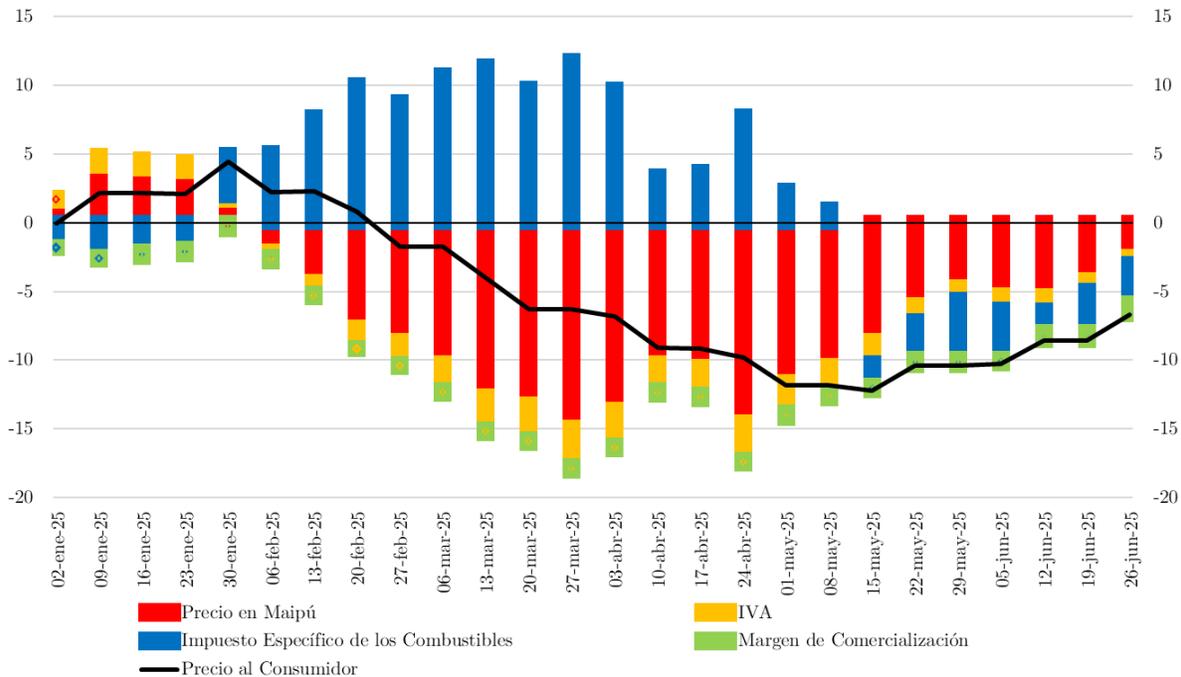


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de la Comisión Nacional de Energía (CNE) y Ministerio de Hacienda.

Al considerar la incidencia en la variación anual del precio al consumidor final durante el segundo trimestre, el cual se redujo 9,7% por las diversas variables que determinan el precio al consumidor final. Un -8,5% obedece al Precio en Maipú, -1,6% por IVA, y -0,5% por margen de comercialización. En tanto, la incidencia del Impuesto Específico de los Combustibles fue de 0,6%.

Por lo cual, un 85% de la caída del precio al consumidor final de la gasolina 93, se explicó por la reducción del Precio en Maipú, lo cual obedece fundamentalmente por la reducción anual del precio del petróleo Brent. Mientras que la incidencia a la baja explicada por el IVA fue de solo un 16,2% del total (Figura 3).

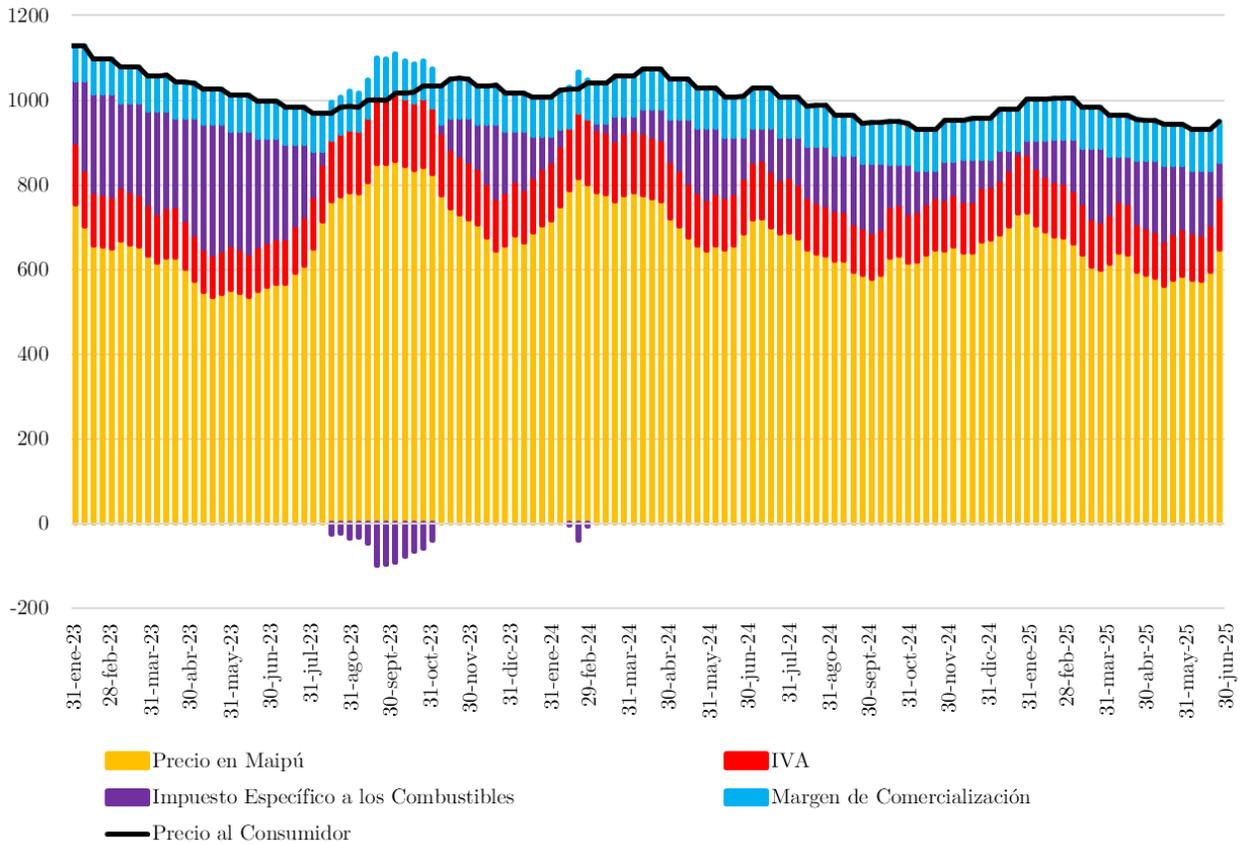
Figura 3
Incidencia del Precio de venta al público de la gasolina 93 en la Región Metropolitana
(Variación anual, porcentaje)



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 63,1% en promedio del precio del segundo trimestre para el diésel, corresponde al Precio en Maipú, mientras que los impuestos ascienden a un 26,9% en promedio del precio al consumidor final. Por último, un 10,1% corresponde al margen de comercialización (Figura 4).

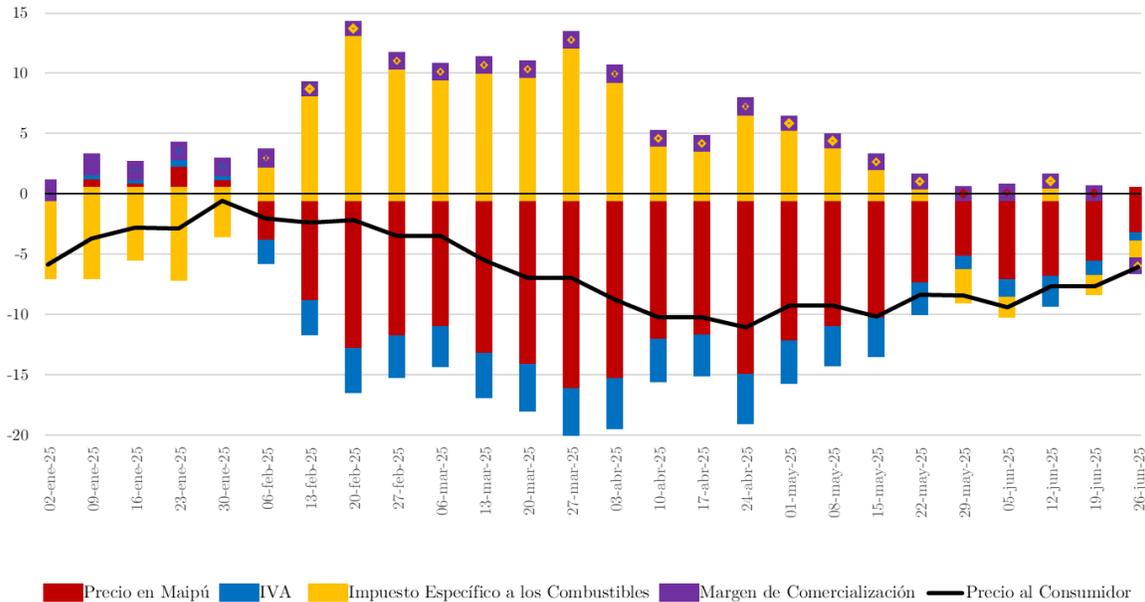
Figura 4
Descomposición del Precio de venta al público del diésel en la Región Metropolitana
(\$/litro)



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

En tanto, la reducción del 8,8% anual en el precio al consumidor final entre el segundo trimestre de 2025 frente al mismo periodo el año previo, se descompone en una incidencia de -10% para el precio en Maipú, -1,9% para el IVA, y 0,1% para el margen de comercialización. En el caso del impuesto específico a los combustibles la incidencia al alza en 2,8%. Por lo cual, la caída del precio al consumidor del diésel obedece principalmente al menor precio en Maipú, explicado como en el caso de la gasolina 93, por la caída del precio del petróleo Brent (Figura 5).

Figura 5
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 2024 para el segundo trimestre el precio promedio del petróleo Brent fue de USD 84,9 el barril, reduciéndose hasta los USD 67,8 el barril en el segundo trimestre de este año. Donde los factores estructurales han explicado dicha caída. Entre los cuales destaca la decisión de Estados Unidos de imponer aranceles recíprocos en abril, lo cual lastro a la baja las perspectivas de crecimiento de la demanda de crudo, sumado al shock transitorio al alza del conflicto en Israel e Irán durante el mes de junio. Así mismo, la decisión de la OPEP+, de incrementar la oferta de crudo también impacto al precio a la baja. Por último, después de la finalización del conflicto entre Israel e Irán por la guerra de 12 días, el precio se ajustó a la baja, para converger a niveles levemente sobre los USD 65 el barril. (Figura 6).

Figura 6
Precio del petróleo Brent
(USD/barril)

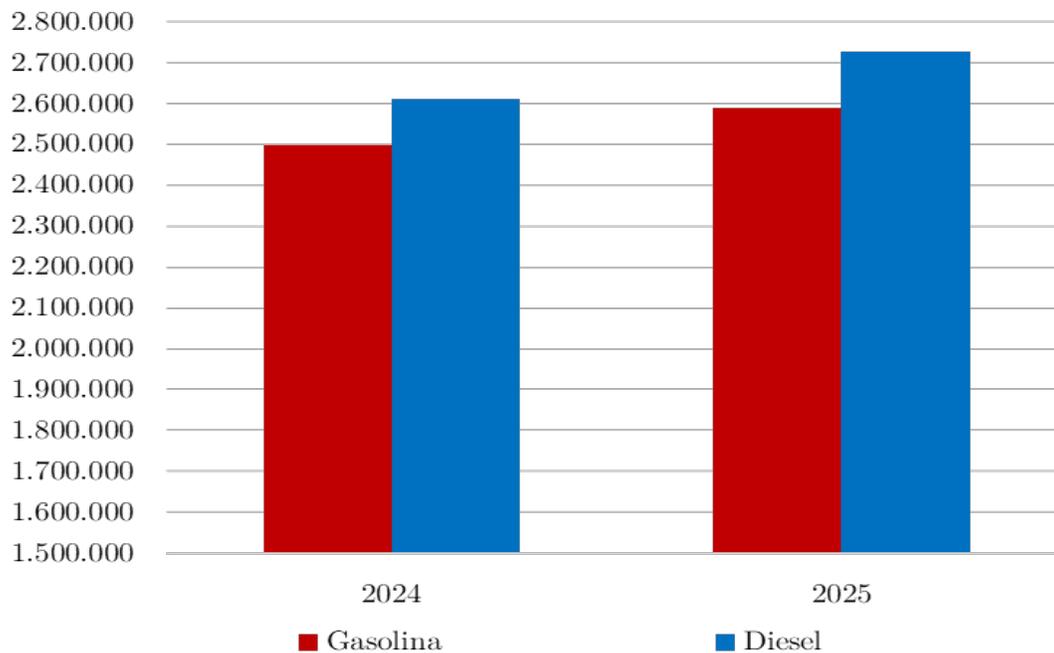


Fuente: OCEC-UDP en base a datos de Investing.

3. Consumo vehicular

La venta de diésel acumulado para consumo vehicular entre abril y junio aumento 5,4% anual. Por su parte, la venta de gasolina se incrementó 6,4% anual, en el mismo periodo. Mientras que para el primer semestre el alza del consumo de las gasolinas fue del 3,6%, mientras que las ventas del diésel aumento 4,5% en el mismo periodo (Figura 7).

Figura 7
Venta de Combustibles de consumo vehicular acumulado enero - junio
(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 93, con una contracción anual del 2,4%, mientras la gasolina 97 aumento 20,3%. Por su parte, la gasolina 95 aumento en 20,7%. 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 61,5% en el segundo trimestre de 2024 a 56,4% en el segundo trimestre del año en curso, mientras que la gasolina 95 aumento de 27,1% a 31% en el mismo periodo. Por su parte, el consumo de la gasolina 97 registro un menor cambio, al pasar de 11,4% del total de consumo de gasolina en el segundo trimestre de 2024 a 12,6% este año.

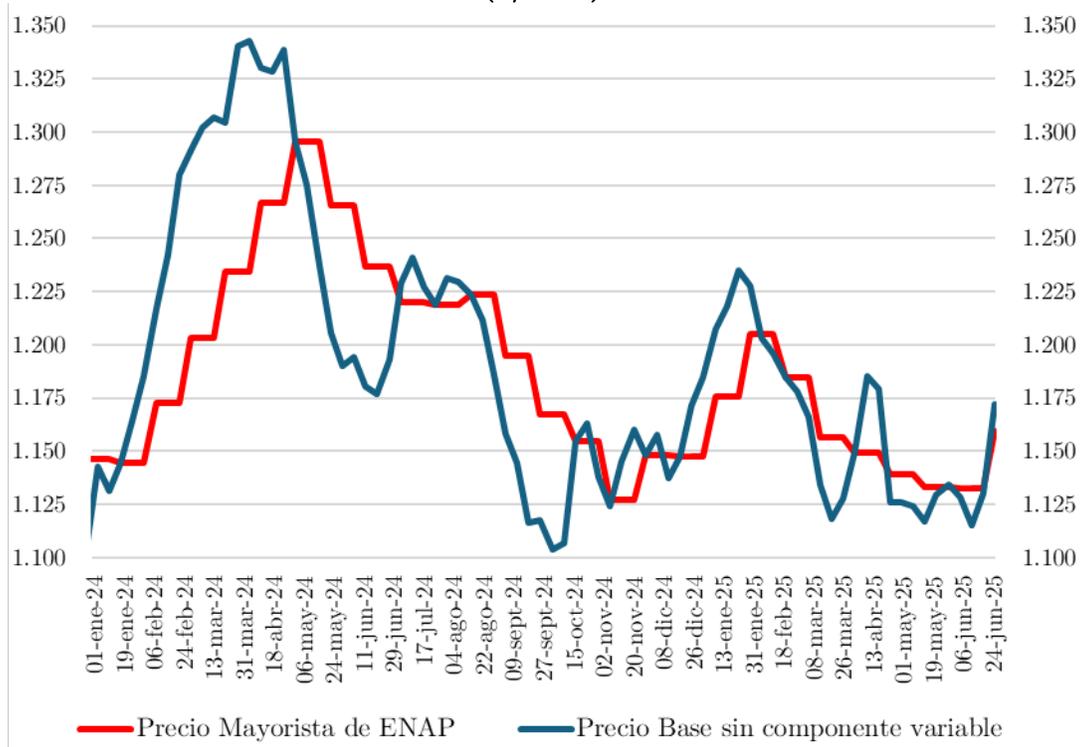
4. Operación del MEPCO en el segundo trimestre de 2025

El MEPCO durante las primeras semanas de abril se otorgo para la gasolina 93 y 97 un subsidio para contener el alza, mientras que en el mismo periodo para el diésel se gatillo un impuesto. En tanto desde fines de abril y fines de junio el

componente variable fue positivo (impuesto) para todos los combustibles, lo cual genero la contención a la baja del precio mayorista de los combustibles, hasta la última semana de junio donde se registró un subsidio para las gasolinas y el diésel.

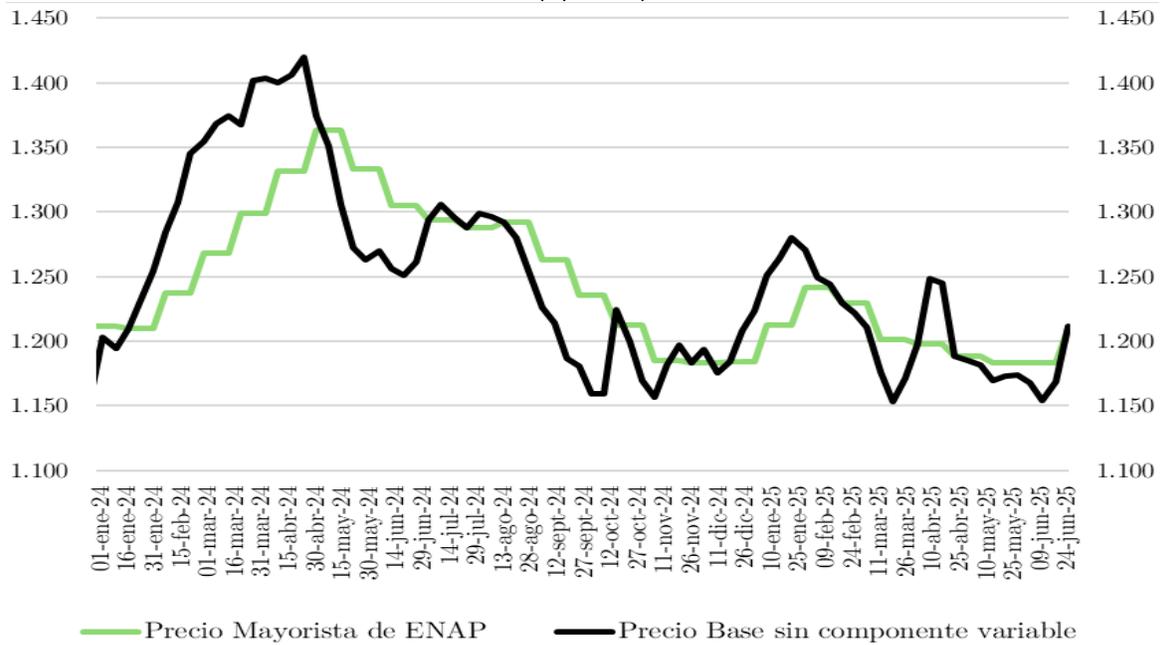
Esto ha permitido suavizar la variación del precio mayorista cada tres semanas (Figuras 8, 9 y 10). Cuando el precio sin componente variable se ubica sobre el precio con componente variable (precio mayorista de ENAP), se gatilla un subsidio, en caso contrario cuando el componente variable es positivo opera un impuesto, para mitiga la caída del precio ENAP o precio mayorista.

Figura 8
Precio Mayorista gasolina 93
(\$/litro)



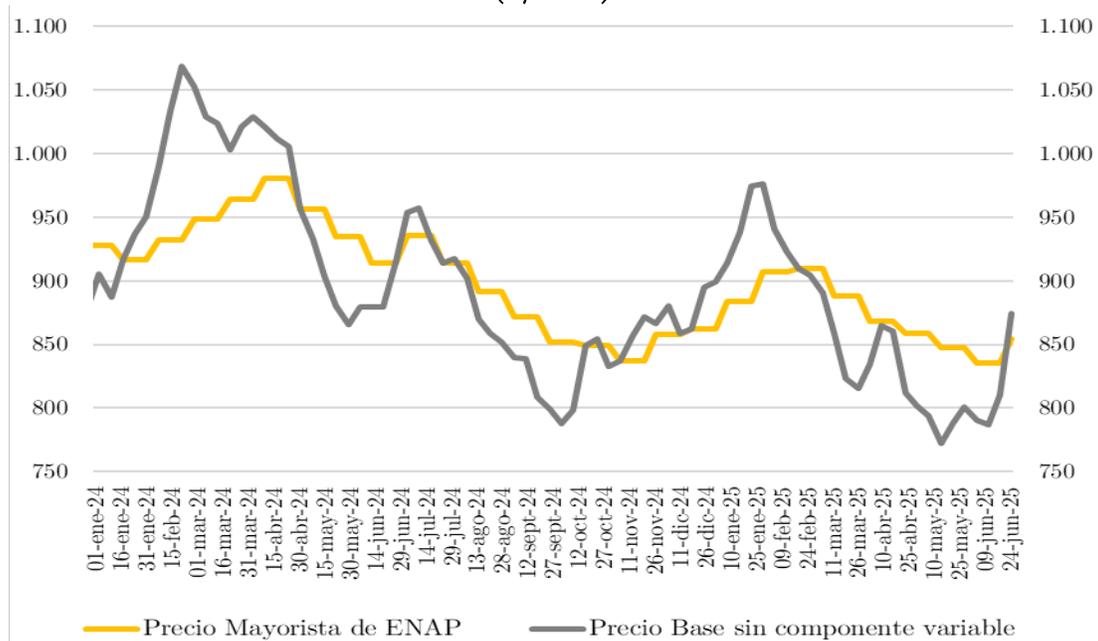
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Ministerio de Hacienda.

Figura 9
Precio Mayorista gasolina 97
(\$/litro)



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

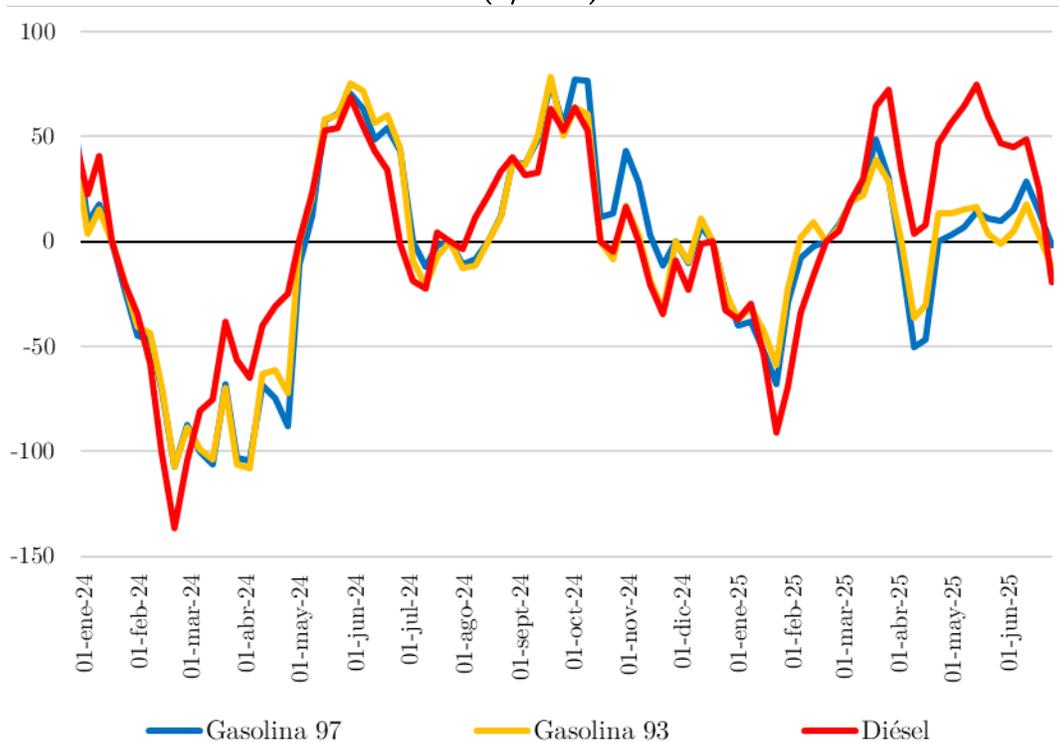
Figura 10
Precio Mayorista diésel
(\$/litro)



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

El componente variable - CV promedio durante el segundo trimestre fue \$0,6 por litro para la gasolina 93. En el caso de la gasolina 97 y diésel el CV promedio fue -\$0,3 y \$37,9 por litro, respectivamente. El nivel más alto de impuesto se registró en la primera semana de mayo con niveles de \$16,3 por litro para la gasolina 93 y \$14,2 y \$74,9 por litro para la gasolina 97 y diésel, cada uno de ellos. Lo cual, contrasta con los subsidios en abril que llegaron para la gasolina 93 a -\$36,2 por litro, y -\$50,5 por litro para la gasolina 97. En el caso del diésel únicamente se registró un subsidio en la última semana de junio, llegando a \$19,7 por litro (Figura 11).

Figura 11
Componente Variable del Impuesto Específico final
(\$/litro)



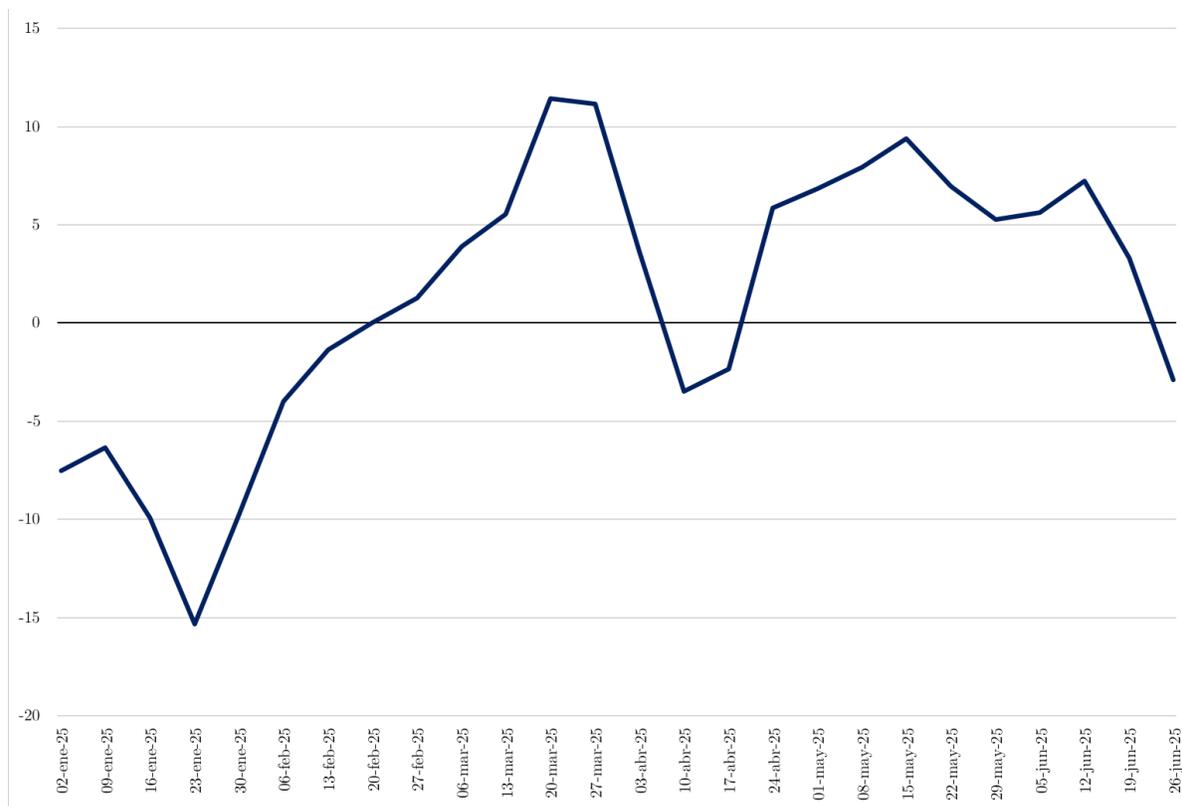
Fuente: OCEC-UDP en base a información del Diario Oficial.

- En 2025 en medio del alza de los subsidios durante las primeras semanas del del año, para posteriormente tener impuestos en su mayor parte del tiempo, llevo a una estimación del ingreso fiscal bruto de USD 53,4 millones en el segundo 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

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

del impuesto del petróleo diésel para transporte de carga⁴. El efecto neto para el primer semestre se estima en USD 32,5 millones, debido a que durante el primer trimestre se estimó un costo fiscal en torno a los USD 21 millones (Figura 12).

Figura 12
Ingreso (+), 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.

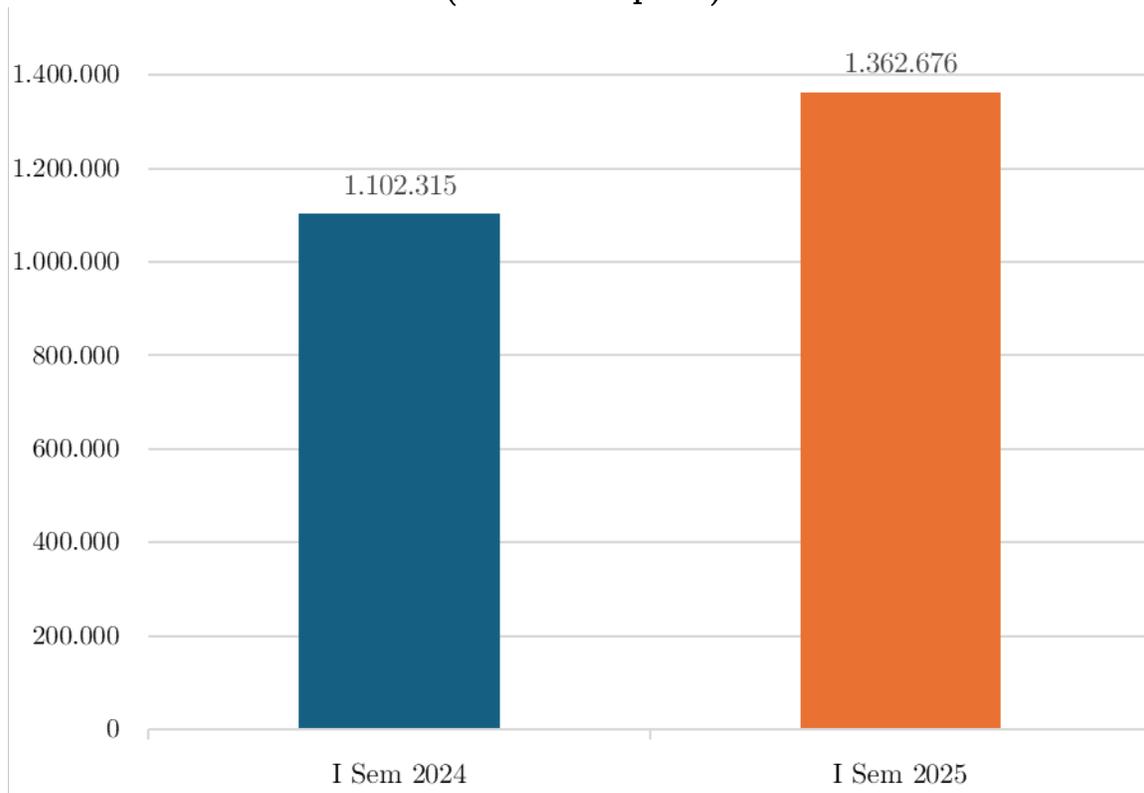
Por otra parte, el recaudo del impuesto a los combustibles en el segundo

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.

trimestre aumento 20,5% anual, mientras que el alza anual durante el primer semestre alcanzo 23,6% anual (Figura 13), en medio de un alza del consumo de combustibles de consumo vehicular tanto para el diésel como para la gasolina.

Figura 13
Ingresos Tributarios de los Combustibles Acumulados enero - junio
(Millones de pesos)



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



FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA

 **CEC** **udp**

Observatorio del Contexto Económico