



ANDEPETROL

**ASOCIACION NACIONAL DE PENSIONADOS
PETROLEROS DE COLOMBIA**

Personería jurídica N° 334 Febrero 11/72

Carrera 10-18-44 piso 3° Tel. 4747031

E-mail: andepetro@hotmail.com

Web www.andepetro.org

Bogotá D.C.

Afiliada a C.P.C.

SUBIDA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

LA DERECHA NEOLIBERAL ES LA RESPONSABLE

1. INTRODUCCIÓN.

En el momento que se escriben estas líneas, siendo el 21 de septiembre del año 2.022, el nuevo gobierno progresista de Gustavo Petro Urrego, anuncia la posible medida, de aumentar los precios de venta al público y eliminar los “subsidijs” a la gasolina corriente; en parte presionado por la disyuntiva de continuar subsidiando este combustible fósil o brindar los subsidios a los programas de inversión social, que se prometieron en campaña electoral presidencial. En respuesta, el verdadero responsable de esta situación de crisis del posible aumento de la gasolina, es la corrupta oligarquía que ha gobernado durante décadas y convoca a Marchas de Protesta el 26 de septiembre, donde el protagonista será el estrato social 6, es decir los más ricos del país.

El gobierno de Petro, también presionado, por las cifras con que recibe la administración de la República de Colombia: un déficit fiscal que está por el orden de más de 80 billones de pesos, dentro de los cuales, casi la mitad, se deben al déficit al que llegaría el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC), cercano a los 35 billones de pesos proyectados, a finales del año 2.022. Fondo del cual, se acudía a “subsidiar” los combustibles fósiles, como el ACPM y la gasolina, “asumiendo” el Estado el diferencial entre los precios internos nacionales y los internacionales.

Al respecto, vale la pena resaltar lo expresado por uno de los economistas más prestigiosos de Colombia, Salomón Kalmanovitz, quien en una columna publicada en el diario El Espectador, del día 22 de julio de 2.022, titulada: ***“El corrupto legado de Duque”***, indicaba lo siguiente: ***“Cuando se poseione Gustavo Petro como presidente encontrará raspada la olla de las finanzas públicas y no solo eso, sino también endeudado hasta la camisa. El déficit fiscal que encontrará la nueva administración será de \$83 billones, equivalentes al 6,8 % del PIB, el más alto en la historia del país; al mismo tiempo, se encontrará con que la deuda pública se***

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

incrementó del 36 % al 57 % del PIB entre enero de 2019 y el mismo mes de 2022, que obligará a pagar altos intereses y reducir el gasto en sus programas prioritarios”.

Pero no solamente, en el aspecto de déficit, es que se entrega el país. Por el lado de la deuda externa, su monto asciende a **400 billones** de pesos que deberán ser pagados entre 2.022 y 2.026 (Senador Gustavo Bolívar). En el aspecto ético tampoco hay que rescatar nada, Kalmanovitz resalta el alto nivel de corrupción del gobierno de Duque: ***“La penuria del Gobierno fue resultado del afán de gasto con que Duque quiso cerrar gloriosamente su mandato y la corrupción, que se multiplicó en varios ámbitos de su gobierno. El índice de percepción de la corrupción que publica Transparencia Internacional informa que 52 % de personas consultadas (hombres de negocios y funcionarios internacionales) en Colombia pensaron que la corrupción había aumentado y el 20 % de los usuarios de servicios del Gobierno reportaron haber pagado sobornos durante el último año”.*** Nunca se olvidarán los 70.000 millones de la interconectividad a Internet para niños pobres, que fueron miserablemente “abudineados”, así como lo que se está descubriendo con los OCAD-PAZ.

Todo lo anterior, son antecedentes políticos y económicos importantes de la entrega del gobierno anterior al actual. Ya entrando en materia de los precios de los combustibles, es importante mencionar, que en lecturas previas a elaborar este borrador de documento, se encontraban diferentes opiniones, respecto del valor real comparativo del precio de los combustibles en Colombia vs otros países. Para algunos autores, dichos precios comparativos, son caros en Colombia y para otros autores, son baratos.

Este documento pretende, integrar dos componentes: primero, el pedagógico que es brindar elementos de comprensión sobre la estructura de precios de los combustibles, la regulación, su normatividad y la forma de fijar los precios. El segundo componente es el propositivo, donde, se dan elementos propositivos de debate sobre la inconveniencia de continuar fijando los precios como se hace desde el año 1.998, ya que se implanto una formulación de precios en esa época, que se aplica en la actualidad, donde se prioriza las ganancias económicas de una empresa, a través del reconocimiento de un subsidio, que se origina, en un concepto de “costo de oportunidad”, donde prácticamente el país queda sujeto a pagar por un galón de gasolina a precios internacionales a pesar de que es refinado con el petróleo de nuestro propio país. Es decir, se ha partido del concepto, de que ECOPETROL, pierde dinero si no vende la gasolina a los colombianos a precios internacionales, ya que si los vende por debajo de precios internacionales, perdería la oportunidad de venderla en el exterior a mejores precios.

2. BREVE RESEÑA DE LA REGULACIÓN DE PRECIOS DE LA GASOLINA EN COLOMBIA

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

La información de la estructura de los precios no es abundante en la primera década del siglo pasado. Por ello, nuestra breve reseña, muestra la estructura de los precios después de 1.950. Solamente se encontró información desde el año 1.950 en adelante. Es en el año 1998, cuando se produce una especie de quiebre en la regulación, cuando se introduce en la formulación de los precios, el precio internacional y lógicamente la tasa de cambio (TRM).

Antes de esta fecha, el papel regulador del Estado creó una serie de tributos que con el paso del tiempo desaparecieron o se transformaron en otros y comprendían aspectos como: número de estaciones de servicio y ubicación donde se podían establecer (1.953), impuestos al consumo (1.956), subsidios de ECOPETROL a los departamentos de 6 centavos por galón (1.959), impuesto al fondo nacional vial (1.967).

Para 1.971 se agregaron a la formulación de los precios, los costos del transporte y se reconoció el Margen de Ganancia de los Mayoristas, pero no se regulo, ya que era fijado entre mayoristas y minoristas. Para finales de 1.982, la estructura de precios de los combustibles, era la siguiente:

Precio en refinería (Ingreso al productor)
+ Impuesto al fondo vial
+ Impuesto a las ventas (10%)
+Margen Distribución al Mayorista (Libre)
= Precio del combustible en Planta Mayorista

Tabla 1. Fuente: MME

A finales de 1.987, el gobierno regulo los márgenes de de distribución del Mayorista, con la Ley 39. Ello permitió mayor poder de regulación en la fijación de los márgenes de ganancia o de comercialización. También se establecieron otros rubros, como: las pérdidas por evaporación. En cuanto a regulación, propiamente dicha, **se establecieron dos tipos de control de precios: libertad regulada y libertad vigilada.**

La característica principal de cada uno era: **en libertad regulada:** productores y mayoristas podían modificar el precio máximo, siguiendo lineamientos del MME, esto se aplica en regiones y municipios alejados de centros de abastecimiento, como: Amazonas, Arauca, Caquetá, Casanare, Choco, Guainía, Guaviare, La Guajira, Vaupés, Vichada y en todas las zonas que no estén en libertad vigilada. **Y en libertad vigilada:** los productores y mayoristas tenían libertad para fijar precios, pero informando al gobierno y con el determinante de que este aumento obedeciera al aumento de los costos de transporte. Allí se incluyen capitales y municipios de los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cesar, Cauca, Córdoba, Huila,

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, Risaralda, Santander, Sucre, Tolima, Valle y Bogotá.

En 1995, se crea el impuesto a la sobretasa de la gasolina. Así como también el impuesto global, que incluía el impuesto al consumo y la contribución a la descentralización. **En 1.996, la gasolina extra queda excluida del control de precios tradicional y queda desregulada.** Para finales de 1998, los componentes de la estructura de precios de los combustibles era la siguiente:

Precio en refinería (Ingreso al productor)
+ Impuesto Global
+ Impuesto a las ventas
+Margen Distribución al Mayorista (Regulado)
+ Costo de Transporte por manejo y despacho
+ Sobretasa
= Precio en Planta de abastecimiento mayorista
+ Margen de distribución minorista
+ margen por evaporación y manejo
+ Costo de transporte de Mayoristas a Estaciones de Servicio
= Precio de venta al público en Estaciones de Servicio

Tabla 2. Fuente MME.

El año de quiebre, 1998: Introducción de la inclusión del precio internacional de los combustibles:

Indudablemente, el fundamentalismo neoliberal, tenía que hacer presencia en la propuesta y aplicación de liberación de precios y el sector más rentable no podía permanecer alejado de esta dinámica. Si bien el control de precios, hasta este momento, se había realizado con un enfoque antiinflacionario, controlando los precios de los combustibles; con la expedición de las resoluciones 82438 y 82439 de 1.998, el gobierno decreta tomar el precio internacional de la gasolina corriente y el diesel como referencia principal, para fijar el ingreso al productor (léase ECOPETROL, ya que es el único Productor de combustibles en Colombia). Este tema lo retomaremos más adelante, porque es imprescindible reflejar los factores integrantes de la formulación del componente denominado Ingreso al Productor. La fórmula mágica.

Según documento de FEDESARROLLO (2.015), se buscaban los siguientes objetivos: “1) *incentivar la entrada de empresas privadas a la cadena de producción, importación, transporte y*

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

distribución de combustibles; 2) desmontar el subsidio a los combustibles; 3) eliminar los costos fiscales de dicho subsidio, puesto que Ecopetrol asumía ese subsidio en forma de menores ingresos por vender el combustible por debajo de su costo, lo cual se traducía en menores utilidades a la Nación; y 4) desindexar los ajustes del precio de los combustibles de la inflación, para así quitar el componente inercial que aportaba el ajuste anual de los precios de estos combustibles a la inflación total”

Después de transcurridos 24 años de la introducción de los precios internacionales a la formulación de los precios de combustible de la gasolina en Colombia, se puede concluir: Que el monopolio estatal de Ecopetrol, como productor refinador e importador, sigue vigente (con lo cual ANDEPETROL está de acuerdo) y que no es conducente aplicar la estrategia de indexar los precios nacionales a los precios internacionales, porque esta indexación significa elevar los precios de manera generalizada para todos los estratos sociales en Colombia, ya que se evidencia que esta indexación de precios internacionales lo que ha hecho en la realidad, es lo contrario a lo que se pretendía: activar mecanismos de transmisión en la elevación del costo de vida.

Los biocombustibles y otros agentes que entran en la cadena de costos

Con el decreto 3653 de 2.003, se inició el cobro a la tinta que se le agregaba a los combustibles líquidos, para marcarlas con el carácter de legalidad y de esta manera combatir los combustibles ilegales. Esta marcación se hace desde las plantas de Ecopetrol. Según la resolución 181088 de 2005, otro factor adicional que incide en el precio de venta, es el cobro de la tarifa por transporte de poliducto, adicional a los dos anteriores se creó otro cobro llamado: “margen de continuidad de abastecimiento”.

Con la Resolución 90155 de 2.014, se detalla el concepto de “margen de continuidad”: *...“Corresponde al margen de continuidad y su valor está dirigido a remunerar a CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. las inversiones en el plan de continuidad para el abastecimiento del país y específicamente la expansión del sistema Pozos Colorados – Galán a 60 mil barriles por día de capacidad. **De igual forma, el margen de continuidad será aplicable a la gasolina extra y a la gasolina importada y de origen nacional que se distribuya en las zonas de frontera”...** El valor del margen de continuidad es de 71.51 por galón”...* CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S procederá a liquidar y facturar con base en lo señalado en la presente Resolución y teniendo en cuenta los volúmenes reportados por el Importador y/o Refinador”.

También, con la ley 693 de 2.001, se reglamento el uso de adicicionantes mezclados a la gasolina corriente y al Diesel, conocidos como Etanol y Biodiesel. La finalidad era reducir los

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

contaminantes de la combustión en motores de gasolina y diesel respectivamente. Es decir, con esta ley se empezó a generar nuevos componentes en la estructura de precios de los combustibles y generar otro Ingreso, pero a los Productores de Biocombustibles.

Grandes extensiones de tierra fueron destinadas al cultivo de palma y de caña de azúcar, para obtener etanol carburante y biodiesel, para mezclarlos a la gasolina y al diesel. En gran medida, esta norma, ha incentivado la disminución de las actividades agrícolas, ya que grandes extensiones de tierra fértil que se utilizaban antes para la diversidad agraria, se convirtieron en áreas de monocultivos.

3. COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA DE PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

En conferencia dictada el 15 de marzo de 2019, el entonces Director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas, José Manuel Moreno Casallas, en la Universidad Externado de Colombia, denominada: ***“La regulación de precios de los combustibles líquidos y su mecanismo de estabilización FEPC en Colombia”***, explicaba la regulación actual de los precios de los combustibles.

Contradictoriamente, en dicha conferencia se mencionaba y explicaba la creación del Fondo de Estabilización de Precios de los combustibles (FEPC), como el principal mecanismo para la estabilización; y lo que realmente sucedió en el gobierno de Iván Duque, fue que se ocasiono un déficit proyectado a finales de 2022, de 35 billones de pesos a dicho Fondo. Como consecuencia, hoy estamos a puertas de un aumento de los precios de los combustibles, ocasionado por el gobierno de Duque. Dicho déficit, el gobierno anterior sabía que existía e intencionalmente, le deja esta problemática al actual gobierno de Gustavo Petro. La conferencia se puede observar completa en las siguientes direcciones de internet:

<https://www.youtube.com/watch?v=uJv2g21OW2I> y <https://youtu.be/iF9I9STOJ U>.

La resolución 41281 de 2016, fija los componentes de la actual estructura vigente de precios en Colombia, que las mostramos a continuación:

PRECIO EN REFINERÍA (INGRESO AL PRODUCTOR COMBUSTIBLE FÓSIL)
+ Precio Biocombustible (Ingreso al productor biocombustible)
+ Impuesto Nacional
+ IVA sobre el Ingreso Productor Combustible Fósil
+ Impuesto al Carbono
+ Costo de cesión

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

+ Recuperación Costos
+ Tarifa de Marcación
+ Proporción tarifa transporte por poliductos combustible fósil
+ Proporción tarifa de transporte del biocombustible
+ Margen plan de continuidad abastecimiento (Aplica solo para gasolina extra y corriente en zonas de frontera)
= PRECIO MÁXIMO AL DISTRIBUIDOR MAYORISTA
+ Sobretasa
+ Margen Distribución al Mayorista (Regulado)
+ IVA sobre el margen al distribuidor mayorista
= PRECIO EN PLANTA DE ABASTECIMIENTO MAYORISTA
+ Margen de distribución minorista
+ Margen por evaporación y manejo
+ Costo de transporte de Mayoristas a Estaciones de Servicio
= PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO EN ESTACIONES DE SERVICIO

Tabla 3. Estructura componentes de precio combustibles. 2021. Fuente MME.

Dicha estructura, se puede traducir con precios ya calculados y observar sus componentes, en los precios del mes de julio de 2.022, tomando la ciudad de Bogotá y Barranquilla, a modo de ejemplo, en la siguiente tabla:

CIUDAD	BARRANQUILLA	BOGOTÁ
PORCENTAJE DE MEZCLA POR CIUDAD	4%	4%
INGRESO AL PRODUCTOR	5.384,14	5.384,14
IMPUESTO NACIONAL	562,80	562,80
IVA	243,11	243,11
IMPUESTO AL CARBONO	162,24	162,24
TARIFA MARCACIÓN	8,63	8,63
TARIFA DE TRANSPORTE POLIDUCTOS	127,89	426,74
TARIFA DE TRANSPORTE ALCOHOL	5,76	20,62
MARGEN PLAN DE CONTINUIDAD		
PRECIO MAXIMO DE VENTA DISTRIBUIDOR MAYORISTA	6.494,57	6.808,28
MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	460,70	460,70
IVA MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	87,53	87,53
SOBRETASA	1.219,20	1.219,20
PRECIO MAXIMO DE VENTA PLANTA DE ABASTO	8.262,00	8.575,71
MARGEN DISTRIBUIDOR MINORISTA	845,12	845,12
PERDIDA DE EVAPORACIÓN	33,05	34,30
TRANSPORTE PLANTA DE ABASTO A ESTACIÓN DE SERVICIO	67,94	67,94

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

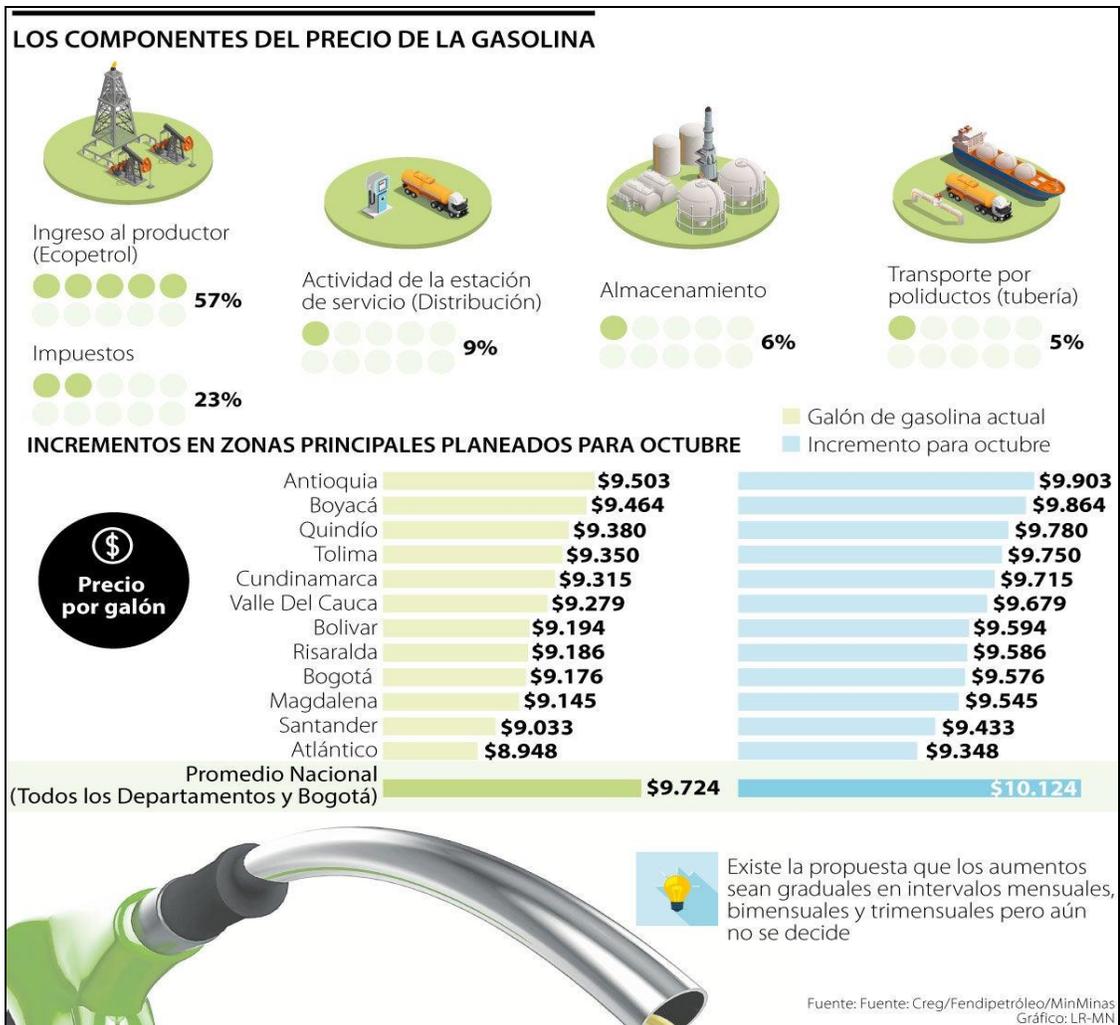
PRECIO MAXIMO DE VENTA POR GALON INCLUIDA SOBRETASA	9.208,11	9.523,07
---	----------	----------

Tabla 4. Estructura Precios ciudades Barranquilla y Bogotá. Julio 2022. Fuente: Sistema de Información de Petróleo y Gas Colombiano SIPG- Unidad de Planeación Minero energética UPME. 2022. <http://www.sipg.gov.co/Sipg/Inicio/SectorHidrocarburos/Precios/PreciosCiudades/tabid/113/language/es-CO/Default.aspx>

Por ser de interés para consultas e investigaciones, se considera procedente, reflejar el compendio de normatividad que rige para cada uno de los componentes de la estructura de precios. En tal sentido, al final de este documento, anexamos las tablas realizada por SOLDICOM, Fondo de Protección Solidaria de FENDIPETROLEO, la Federación de las Estaciones de Servicio y las tablas de estructura de precios y su normatividad vigente reglamentaria tomadas de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG. (Ver tablas de ANEXO)

4. COMPOSICIÓN PORCENTUAL DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA DE PRECIOS EN EL COSTO FINAL DE LOS COMBUSTIBLES.

De acuerdo a todo lo anterior, podemos expresar en términos genéricos porcentuales, la participación de cada componente en la estructura de precios, en el costo final de un galón de combustible, así:



LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Figura 1. Composición porcentual de los costos de la tarifa de Gasolina. Fuente: Diario la República. Septiembre 2.022.

<https://www.larepublica.co/economia/por-cada-galon-de-gasolina-que-se-paga-80-del-precio-va-a-impuestos-y-ecopetrol-3446539>

5. LA FÓRMULA MÁGICA: LA FÓRMULA DEL INGRESO AL PRODUCTOR.

Como se había mencionado anteriormente, en el año 1.998, se legislo para permitir formular el precio internacional de los combustibles en Colombia, como referencia para fijar el precio interno. Ello significo que se tuvieran en cuenta factores que antes no se tomaban. Analicemos la formulación ideada por los “yuppies” del momento (término que utilizo el senador Luis Fernando Velasco, para referirse a los técnicos planeadores de la formulación de ese entonces), y que se toman del documento de FEDESARROLLO, “*Política de Regulación de Precios de Combustibles Líquidos para uso automotor en Colombia*” y del documento del Banco de la República: “*Precios de los combustibles e Inflación. Borradores de Economía. No. 581, del 2.009*”

$$PVP = IP(t) + I + TTP + MCMA + MCMI + CT + OC$$

Donde, y como hemos visto en los apartados anteriores, según la Estructura de los componentes del Precio de los combustibles, tenemos:

PVP: Precio de Venta al Público.

IPt: Ingreso del Refinador Productor o Importador en un termino de tiempo t.

I: Impuestos a los combustibles (IVA, Global, Sobretasa).

TTP: Tarifa Transporte por poliductos desde las refinerías o puertos de importación a las plantas mayoristas.

MCMA y MCMI: Son los márgenes de utilidad de los Mayoristas y de los minoristas (Estaciones de Servicio).

CT: Costos de transporte desde las Plantas de los mayoristas hasta las Estaciones de Servicio de los minoristas.

OC: Otros costos (tarifa de marcación y pérdidas por evaporación).

De todos estos sumandos, el que representa el mayor costo (57%) es el Ingreso al Refinador, Productor, Importador (*IPt*), ya que fueron incluidos en su formulación, los precios internacionales de los combustibles y la tasa del dólar. Para encontrar el valor del *IPt*, cada mes en que la gasolina o el ACPM cambian de precio, se calculan con dichos factores. Veamos la descripción de los factores que contiene este componente del precio, no sin antes expresar, que se resaltarán en cursiva y negrilla, aquellos sumandos que impliquen comparaciones con costos internacionales:

$$IP(t) = \{[PrFOB + FL + SE + IM] * TRM\} + A + TPC + TI$$

Donde

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

PrFOB: Promedio aritmético de las cotizaciones del Índice UNL 87 U.S. Gulf Coast Waterborne de la publicación PLATT's de Standard & Poor's en el caso de la gasolina corriente motor y del Índice número U.S. Gulf Coast Waterborne de la publicación PLATT's de Standard & Poor's en el caso del diésel, publicadas durante los últimos treinta (30) días calendario inmediatamente anteriores a la Fecha de Cálculo, expresado en dólares por galón (US\$/Gal).

FL: Costo de los fletes marítimos o terrestres y demás costos incurridos para transportar un galón de gasolina desde la Costa del Golfo de los Estados Unidos de América hasta el puerto de importación local, expresado en dólares por galón (US\$/Galón). Dicho valor resultaría de aplicar la siguiente fórmula:

$$FL = [Ws/(b * 42)] * (STR/100)$$

Donde

Ws: Valor del flete de referencia de la ruta Houston-Pozos Colorados publicado anualmente por el Worlwide Tanker Nominal Freight Scale "Worldscale" vigente para el mes inmediatamente anterior al período t, expresado en dólares por tonelada métrica.

STR: Promedio aritmético de las cotizaciones publicadas durante los últimos treinta (30) días calendario inmediatamente anteriores a la Fecha de Cálculo, del factor de corrección de mercado para el flete de los tanqueros limpios de 30.000 Toneladas Métricas para la ruta CARIB/USG, de la publicación PLATT's de Standard & Poor's, expresado en unidades de Worldscale (WS Assess).

b: Factor de conversión de Toneladas métricas a Barriles. Para el caso de la Gasolina Corriente Motor colombiana este factor de conversión es de 8.535 a 60° API.

42: Factor de conversión de barril a galón.

SE: Costo de los seguros marítimos o terrestres y demás costos incurridos para transportar un galón de gasolina desde la Costa del Golfo de los Estados Unidos hasta el puerto de importación local, expresado en dólares por galón (US\$/Galón), calculado así:

$$SE = S * PrFOB$$

Donde:

S: Factor multiplicador utilizado para el cálculo de los seguros (SE). Este factor multiplicador sería revisado anualmente, a partir del 1o de enero del 2000. Para cada año el MME fijaría el valor de S, con base en el promedio de cotizaciones de mínimo tres (3) compañías de seguros internacionales, cuya calificación de deuda en dólares de largo plazo fuera igual o superior a BBB- de Standard & Poor's, o tuviera un grado de calificación equivalente otorgado por otra agencia internacional de calificación de riesgo.

IM: Valor de las inspecciones de calidad en puerto de cargue y descargue, expresado en dólares por galón (US\$/galón). Este valor sería ajustado anualmente, a partir del 1o de enero del año 2000, con base en los costos de inspección de calidad y manejo en el puerto, vigentes para cada fecha de ajuste.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

TRM: “Tasa Representativa del Mercado” definida en el artículo 96 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y certificada por la Superintendencia Bancaria.

A: Valor correspondiente al pago de la tarifa arancelaria de las importaciones de gasolina expresada en pesos por galón, calculado de acuerdo con la tarifa general establecida en el artículo 1o del Decreto-Ley 2317 de 1995.

TPC: Valor correspondiente al pago de la tarifa del Poliducto Pozos Colorados Barranca que conecta el puerto Pozos Colorados con Galán, expresado en pesos por galón. Dicho valor sería ajustado anualmente por el MME conforme a lo previsto en el Código de Petróleos y demás normas aplicables.

TI: Valor correspondiente al pago del impuesto de timbre aplicable, expresado en pesos por galón y calculado de acuerdo con la tarifa general establecida en las normas que regulan la materia, o en aquellas normas que la modifiquen, adicionen o complementen, aplicada sobre la base gravable establecida en las disposiciones que rigen la materia.

t: Período transcurrido entre el primer día calendario de cada mes calendario y el último día calendario del mismo mes calendario.

6. FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES (FEPC)

La descripción de la fórmula anterior, donde los factores externos como el precio internacional y la tasa de cambio se incluyen, indican claramente, que en la actual coyuntura a la que se ve abocado el gobierno de Gustavo Petro, de incrementar el precio de los combustibles, se sale de su voluntad de no querer hacerlo. La presión ejercida sobre el nuevo gobierno y la manipulación en la información, de querer inculparlo por esta medida, sin tener la culpa de ello, y desconociendo los antecedentes que se dieron en la manera como se planeo y ejecuto esta política de precios de los combustibles, se convierte en una herramienta política de la extrema derecha para presentar al actual gobierno como un desconocedor de las necesidades del pueblo, cuando la realidad, es que la extrema derecha fue la causante de este desequilibrio económico y social.

Entre los años 2.006 a 2.008, se produjeron dos medidas legislativas importantes, que determinarían el rumbo de los precios de los combustibles hasta la fecha de hoy. La primera medida, fue la definición del subsidio a los combustibles (Resolución 180414 del 2.007 del MME), donde se especificaba el costo del subsidio y mediante la ley 1110 de 2.006 en su artículo 48, se lo asignaba a la Nación (es decir al mismo pueblo colombiano). En otras palabras el costo real de combustible que se compraba en estaciones de servicio, realmente no era ese, ya que al Productor era necesario pagarle el margen faltante al precio internacional, mediante giros de la Nación a ECOPELROL.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Al respecto, en el documento **“Precios de los combustibles e Inflación. Borradores de Economía. No. 581. 2.009”**, en el pie de página # 13, se anota lo siguiente: *“Como se explicó, en el caso de Ecopetrol el costo lo asumía la Nación y en el caso de los privados ellos vendían el combustible por encima de sus costos de producción o importación, de otra manera, no hubieran estado en el negocio. **Nótese que si se analiza la economía en el marco de un modelo de equilibrio general, la “Nación” son todos los individuos de la sociedad que pagan el costo del subsidio** (véase una discusión sobre este punto en Rincón, 2008, sección 5”. (Negrillas no son del original).*

La otra medida que se tomo en ese entonces, durante el gobierno de Álvaro Uribe Vélez, fue la creación del Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles –FEPC-, mediante el artículo 69 de la ley 1151 de 2.007. Supuestamente el FEPC, fue creado para combatir la volatilidad de los precios internacionales y que ello no afectara los precios internos de manera drástica, ya que se había cambiado a la formulación con referencia al precio internacional. **Es así como se da una liberación de precios, que en términos generales se apreciaba en la realidad de los colombianos, en un incremento gradual, mes a mes del precio de los combustibles.** La creación de este Fondo se dio sin Personería Jurídica, adscrito y administrado por el Ministerio de Hacienda.

A pesar de que se creó por ley en el 2.007, solamente inicio su funcionamiento hasta 2009. De acuerdo al informe de la Contraloría General de la República del 2.020, titulado: **“Sostenibilidad del FEPC en Colombia”**: el FEPC arranco... *“con una capitalización inicial de \$431 miles de millones, producto del 10% de los ahorros de Ecopetrol en el Fondo de Ahorro de Estabilización Petrolera (FAEP)”*.

Según lo expresado por **FEDESARROLLO (2.015)**... *“El Decreto 4839 de 2008 estableció que sería financiado con los rendimientos de los recursos del fondo, los ahorros generados en época de precios internacionales altos, y recursos asignados del Presupuesto General de la Nación. Posteriormente, el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (Artículo 101 de la Ley 1450 de 2011) le daría continuidad al Fondo y establecería que dejaría de financiarse con recursos del Presupuesto General de la Nación, pero podría financiarse con créditos extraordinarios del Tesoro Público”*.

Básicamente, su funcionamiento consistía en la **creación de dos diferenciales de:** los precios de paridad (precios internacionales de los combustibles) vs el ingreso al productor calculado mensualmente por el Ministerio de Minas y Energía: El **DIFERENCIAL DE PARTICIPACIÓN (DP)** y el **DIFERENCIAL DE COMPENSACIÓN (DC)**.

FEDESARROLLO (2.015) *“El mecanismo del FEPC es el de ahorro y desahorro de recursos según los precios internacionales. Se fija un precio de referencia internacional diario según tipo de*

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

combustible (que es un precio paridad de exportación para los combustibles producidos internamente, y un precio paridad de importación para los combustibles importados), y se compara contra el ingreso al productor fijado mensualmente por el MME”.

“Cuando la diferencia entre el precio de referencia internacional y el ingreso al productor es positiva, la remuneración que reciben los productores es menor al costo de oportunidad de vender el combustible en el mercado internacional, por lo cual se genera un subsidio al precio del combustible a manera de menor ingreso para el productor. A dicha diferencia se le llama “diferencial de compensación” y se liquida a favor de los productores para compensar el menor ingreso que recibieron”.

“Cuando la diferencia es negativa, la remuneración que reciben los productores es mayor al costo de oportunidad de vender el combustible en el mercado internacional, por lo cual se genera un ingreso extra para los productores. El Fondo recauda tal diferencial y se genera así un ahorro que luego es utilizado cuando se deba liquidar el diferencial de compensación a los productores”.

Cuadro 3. Mecanismo de ahorro y desahorro del FEPC			
Causa	Diferencial de Precios	Nombre	Consecuencia
IP > PP: Precio interno mayor al externo	$IP - PP = DP$	Diferencial de Participación (Ahorro propio)	FEPC ahorra fondos que le giran los refinadores/importadores
IP < PP: Precio externo mayor al interno	$PP - IP = DC$	Diferencial de Compensación (Déficit)	FEPC desahorra fondos girando recursos a los refinadores/importadores

Fuente: Tomado de Boletín Macrosectorial, Año 1, No.4, noviembre 11 de 2016, CGR y actualizado mediante el Artículo 228, literal a y b de la Ley 1819 de diciembre 29 de 2016.

Figura 2. Diferenciales del FEPC. Fuente: Informe Contraloría: “Sostenibilidad del FEPC en Colombia”. 2.020

Palabras más, palabras menos, los colombianos hemos pagado nuestro combustible a precios internacionales. Incluso hay autores y estudios donde se menciona que los subsidios a los combustibles ha sido un mito. Al respecto, en el estudio **“El mito del subsidio a la gasolina y al ACPM”** del Mg. en Economía, Diego Otero Prada, Documentos de Investigación, Economía, Universidad Central, Enero de 2.010, menciona: “Entre los mitos que persisten en Colombia está el de los subsidios a los derivados del petróleo. Los precios del diesel y de las gasolinas en Colombia están entre los más altos del mundo para los países autosuficientes en hidrocarburos, y los usuarios están pagando los costos de oportunidad. **Las utilidades para Ecopetrol y el**

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Gobierno Nacional son inmensas, dada la diferencia entre los costos de producción y los ingresos que recibe la empresa estatal; de ahí que hablar de subsidios es incorrecto. Esta afirmación que se da anteriormente, es crucial para una posible solución a la bomba de tiempo de los precios de los combustibles que irresponsablemente le entregan al gobierno de Petro en la actualidad, porque una cosa es que se fijen los precios de los combustibles, según la teoría que han defendido tanto los gobiernos, desde Pastrana, pasando por Uribe, Santos hasta llegar a Duque y ECOPETROL, del concepto neoliberal y ficticio de “costo de oportunidad” y no fijarlos de acuerdo a una teoría más racional, como el “costo de operación” más un margen racional de utilidad.

Al observar la evolución contable del FEPC, podemos observar sus resultados, después de 13 años de aplicación. Según artículo del Periódico de la Universidad Nacional: “El reto del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) por Astrid Martínez Ortiz, de agosto 29 de 2.022: ...”**En 2020, durante la pandemia cayeron la demanda de combustibles y los precios internacionales, y el fondo fue superavitario, por primera y única vez, en 171.000 millones de pesos**”. **“Entre 2011 y 2019 el FEPC acumuló déficits por 17 billones de pesos. Con la reactivación de la pos pandemia aumentaron la demanda, los precios internacionales, la devaluación y la inflación, en 2022”**. Es decir, durante prácticamente toda la existencia del FEPC, éste ha sido deficitario.

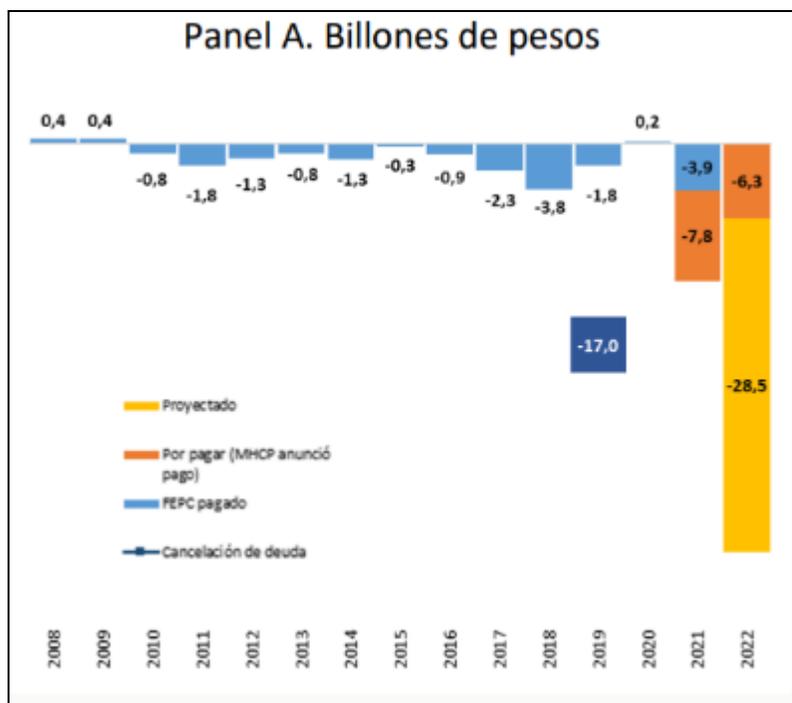


Figura 3. Déficit FEPC. Comité Autónomo de la Regla Fiscal. 2.022.

Al respecto del acumulado de déficit del FEPC, la Contraloría en su informe de 2.020, advertía: “Dado que el FEPC se está financiando con deuda y esta causa intereses, se puede deducir que

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

*buena parte del déficit del fondo son intereses, que al no ser pagados al término de cada crédito se acumularían con un efecto de interés compuesto, **incrementando la deuda exponencialmente***".

Pero lo más llamativo, es la olímpica delegación de responsabilidades de un gobierno al otro, cuando en el Presupuesto de la Nación para el año 2.023, el gobierno de Duque compromete una suma de 19 billones de pesos, tal y como sostiene la economista Astrid Martínez:

"El presupuesto de 2022 incluyó una partida por 2,7 billones de pesos (0,2 % del PIB). En el anteproyecto de presupuesto de 2023, de julio de 2022, no aparecen esos recursos como apropiados ni proyectados, pero sí se incluye una partida para el FEPC por 19 billones (¡1,3 % del PIB!)".

De todas maneras, el déficit del FEPC, calculado por expertos a finales de 2.022, se situaría entre los 30 a 35 billones de pesos, casi la mitad del déficit fiscal, con que entrega el gobierno de Iván Duque su administración del país.

Presupuesto General de la Nación 2022 y 2023 proyectado en mayo de 2022. Mil millones de pesos

Concepto	2022	2023	2022 % PIB	2023 % PIB
Funcionamiento	211.118	250.643	15,5	17,3
Transferencias	155.255	190.663	11,4	13,1
SGP	49.565	54.936	3,6	3,8
Mesadas pensiones	50.737	55.975	3,7	3,9
Aseguramiento salud	26.882	32.684	2,0	2,3
FEPC	-----	19.060	----	1,3
Deuda	71.665	77.998	5,3	5,4
Inversión	69.626	62.792	5,1	4,3
TOTAL	352.408	391.433	25,9	27,0

Fuente: Presupuesto General de la Nación 2023, 29 de julio de 2022.

7. ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA EL DEBATE

Ante todo, reconocemos que la situación presentada con los Precios de los combustibles no es coyuntural, de un momento, sino que tiene un fundamento profundamente estructural.

La priorización económica del concepto "costo de oportunidad", corresponde al fundamentalismo neoliberal de "liberación de precios", y "maximización de ganancias" y se antepone a una política económica responsable de control inflacionario a la transmisión de mecanismos impulsores de la misma, como son el precio de los combustibles, porque se indexaron a precios internacionales de los mismos.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Se requiere otras formulaciones para establecer los precios de los combustibles.

No es económicamente racional, ni responsablemente social, que un país como Colombia, donde las cargas de crudo a sus refinerías, provengan del subsuelo de nuestro propio país, se refine la materia prima propia y se le cobre al Estado (y el Estado es el pueblo, somos todos) los combustibles a precio internacional. Por una parte se les cobra a los consumidores un precio en las Estaciones de Servicio, y por otra se le cobra por medio del FEPC, un diferencial de ajuste de precio a costo internacional, y que ese dinero a la larga, haga parte del ingreso total para ECOPETROL. El componente de la estructura de precios, conocido como el Ingreso al Productor (*IPt*), es el de mayor peso porcentual (57%) en toda la estructura y ello no se justifica.

Nadie dice que ECOPETROL debe producir a pérdidas, pero no es justo con el país que se le cobre su propio crudo refinado y transformado a gasolina, como si la comprara en el Golfo de México o en Estados Unidos. Entonces, en lo referente a la estabilidad económica del pueblo colombiano, ¿cuál sería el valor agregado de tener una empresa colombiana, un crudo y refinerías y poliductos y oleoductos nacionales, para pagar gasolinas colombianas a precios internacionales?

Al hacer esta pregunta, es indiscutible concluir, que se debe REFORMULAR la manera en que se regulan y fijan los precios internos de los combustibles en Colombia, manteniendo el control a mecanismos inflacionarios que se puedan presentar. Se debe evaluar los costos reales de producción, refinación y transporte, y fijar un margen de utilidad razonable y racional.

La formulación que se realizó en los precios de los combustibles en el año 1.998, significó en últimas, dejar al mercado internacional, la fijación de los precios internos de nuestros combustibles, sacrificando principios neoclásicos macroeconómicos en el control de la inflación, como son la regulación e intervención del Estado, de manera más rigurosa.

La duda planteada a través de este documento de ANDEPETROL, sobre si el funcionamiento del FEPC, es útil para Colombia y su política de estabilización de precios y en general al futuro del FEPC, como mecanismo antiinflacionario y de estabilidad, la expuso en gran medida, la Contraloría Delegada de Minas y Energía en su informe del 2.020, donde concluye lo siguiente:

“• La CGR encuentra que no se confirma la hipótesis positiva planteada para la realización del presente estudio y se deja claro que el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles FEPC no ha servido eficientemente para atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles (Gasolina Motor Corriente GMC y Aceite Combustible Para Motores-ACPM) en los mercados internacionales ni ha coadyuvado a un mejor desempeño del mercado interno de combustibles sin distorsionar las señales de precios que deben llegar a los

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

agentes del mercado para la óptima toma de decisiones respecto al consumo y uso de los combustibles en el país durante el periodo 2016- 2020”.

“• Dado el escenario descrito, se evidencia que la política de estabilización de precios de los combustibles en Colombia ha sido claramente desfavorable para las finanzas del Estado, por lo menos hasta antes de marzo de 2020 y poco favorable en términos de liquidez inmediata para la inversión, dado que la Nación para cubrir el déficit acumulado del FEPC se dedicó a entregar un subsidio directo al Ingreso al Productor-IP, tanto en las zonas de frontera como en el resto del país para la GMC y el ACPM, en 32 proporciones importantes fiscalmente para la Nación (alrededor del 1,93% del PIB)”.

“• La Contraloría General de la República-CGR reafirma su advertencia del año 2016, en el sentido de indicar con preocupación que, si bien el FEPC no está caracterizado como una entidad contable pública y las operaciones que realiza frente al Tesoro no son de naturaleza presupuestal, la sustitución de créditos de tesorería por colocaciones de deuda sí da lugar a afectaciones futuras al Presupuesto General de la Nación PGN y al aumento del Servicio a la Deuda con el consecuente efecto fiscal como se mencionaba en cuanto a la no liquidez inmediata para las inversiones que sean requeridas por la Nación y la contribución al deterioro del riesgo país”.

“• De las simulaciones hechas por la CGR se puede concluir que el FEPC se comportará de manera convergente ante variaciones normales de precio solo si el mecanismo funciona correctamente, es decir, si opera con los dos diferenciales, participación y compensación. No obstante, es de señalar que también tiene un sesgo estructural de acumular déficits importantes si los precios de referencia aumentan más allá de lo que la formulación del precio interno es capaz de asimilar y por lo tanto, de seguir utilizándose el Fondo, debe proyectarse una salvaguarda ante tal situación”.

“• Finalmente, resulta evidente que el FEPC no debería mantenerse en funcionamiento si su capacidad de ahorro no es operativa. En tal sentido, la CGR ve necesario revisar la actual política de estabilización de precios de los combustibles en Colombia replanteando los objetivos pretendidos y su esquema actual, a fin de continuar o no con el FEPC, o establecer otros mecanismos económicos, diferentes al FEPC, que le permitan un equilibrio financiero a la Nación frente a la volatilidad del mercado de combustibles”.

Revisión de todos los componentes de la estructura de Precios.

Al estudiar la Estructura de Precios de los combustibles, se observa que hay una serie de componentes que se indican allí, que requieren una revisión profunda tanto de su impacto en el precio al consumidor final, como de su pertinencia.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Por ejemplo, al revisar el Ingreso al Productor del Biocombustible, se aplica también en su cálculo de ingresos el “costo de oportunidad”, lo que implica también una indexación a precios internacionales. Tanto la “caña de azúcar” para el etanol, como al “aceite de palma” en el biodiesel, en la forma de cálculo de su Ingreso como Productores de biocombustibles, se les aplica el costo de oportunidad, y lógicamente al estar indexados a precios internacionales, su ingreso es mayor si solo se tomara los costos de producción y un margen razonable de ganancia.

En cuanto a exenciones tributarias, el etanol y el aceite de palma biocombustible, están exentos de impuestos como el IVA y la sobretasa, lo cual representa grandes ventajas para los propietarios de los ingenios azucareros y palmeros. Recordemos que el mercado de la caña está prácticamente monopolizado por la Organización Ardila Lule y el mercado de la palma, tiene antecedentes de vínculos con organizaciones paramilitares. El mercado de los biocombustibles, recibió el mayor apoyo regulatorio y desarrollo industrial, durante los periodos presidenciales de Álvaro Uribe Vélez. Inclusive recibieron en determinado momento auxilios de Agro Ingreso Seguro.

Otro componente de la estructura de precios, se ubica en el eslabón de la cadena más cercano al consumidor final, que son las Estaciones de Servicio. Allí se produce el fenómeno físico de la evaporación. Proceso físico normal, pero que es cobrado al consumidor, en cada galón de gasolina o diesel vendido. Estas pérdidas por evaporación, debían ser controladas por cada distribuidor minorista y asumida su pérdida por este agente de la cadena de combustibles y no por el consumidor en su precio de venta final. Lo mismo ocurre con que al consumidor, se le cobra el transporte entre la planta Mayorista a la Estación de Servicio del minorista.

Otros componentes como los Margenes de utilidad, tanto al Distribuidor Mayorista (aprox \$500 promedio por galón), como al Distribuidor minorista (Estaciones de Servicio, aprox \$ 900 promedio por galón), deben ser objeto de reformulaciones, que conduzcan a brindar utilidades racionales.

Por último, este documento tiene el propósito de contribuir a un debate, que muy seguramente se seguirá presentando en el país, por los grupos de presión que existen alrededor y de las corrientes tanto de pensamiento político como de pensamiento económico, que hacen presencia en nuestro país.

ANDEPETROL, desea resaltar la necesidad de que rodeemos al actual gobierno de Gustavo Petro y no hagamos eco de informaciones manipuladas y sesgadas, que generalmente nacen desde la extrema derecha, para obstaculizar la gestión por un vivir digno, un vivir sabroso. De esa dignidad, hace parte la necesidad de cambiar la política de los precios de los combustibles.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

8. BIBLIOGRAFÍA

Recursos Documentos:

Dirección Técnica Comité Autónomo de la Regla Fiscal CARF. **Análisis sobre el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC)**. Abril 2.022.

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Espinosa V, Carlos Eduardo. **Actualidad del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles –FEPC- en Colombia**. Contraloría Delegada Minas y Energía. Diciembre de 2.020.

Gobierno de Colombia. El Futuro es de todos. **ABECÉ Fondo de estabilización de Precios de los combustibles-FEPC**.

Martínez, Astrid. **Política de regulación de Precios de Combustibles líquidos para uso automotor en Colombia**. FEDESARROLLO. Informe presentado a ECOPETROL. Bogotá, junio 2.015.

Otero Prada, Diego Fernando. **El Mito del subsidio a la gasolina y al ACPM**. Documentos de INVESTIGACIÓN Economía. Universidad Central. No. 6. Enero de 2.010.

Rincón, Hernán. **Precio de los combustibles e inflación. Borradores de Economía**. No. 581. Banco de la República. 2.009.

Recursos internet:

<https://unperiodico.unal.edu.co/pages/detail/el-reto-del-fondo-de-estabilizacion-de-precios-de-los-combustibles-fepc/>

<https://www.larepublica.co/economia/por-cada-galon-de-gasolina-que-se-paga-80-del-precio-va-a-impuestos-y-ecopetrol-3446539>

<https://www.larepublica.co/economia/lo-que-debe-saber-sobre-el-impuesto-a-los-combustibles-y-las-cuentas-del-gobierno-3375727>

<https://www.larepublica.co/economia/estos-son-los-componentes-para-calculer-precio-de-la-gasolina-actualmente-en-el-pais-3357636>

<https://autolab.com.co/blog/calcula-precio-combustibles-colombia/>

<https://www.elheraldo.co/economia/el-alza-del-precio-de-la-gasolina-tendra-un-efecto-en-la-inflacion-937999>

<http://www.sipg.gov.co/Sipg/Inicio/SectorHidrocarburos/Precios/PreciosCiudades/tabid/113/language/es-CO/Default.aspx>

<https://www.creg.gov.co/sectores-que-regulamos/combustibles-liquidos/estructura-tarifaria-0/estructura-tarifaria>

<https://fondosoldicom.org/estructura-de-precios/>

<https://www.youtube.com/watch?v=uJv2g21OW2I>

https://www.youtube.com/watch?v=iF9I9STOJ_U

9. ANEXOS. TABLAS NORMATIVAS DE COMBUSTIBLES

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

**ESTRUCTURA NORMATIVA DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES (GMC, GME Y ACPM)
COMBUSTIBLE FÓSIL Y BIOCOMBUSTIBLES**

	Variables que componen la Estructura	Normatividad	Temporalidad	Actualización
	Proporción IP Fósiles	GMC: Resolución 18 1602 del 30 de Septiembre de 2011 y 90145 de 2014. ACPM Res. 181491 del 30 de agosto de 2012	Disposición Ministerial	A través de Resolución
	Proporción IP Mezclas	E Resolución 181232 de 2008 y 180643 de 2012, Res. 40294 de 2021 B: Res. 180134 de 2009 y 181966 de 2011	Disposición Ministerial	A través de Resolución
(+)	PROPORCIÓN - INGRESO AL PRODUCTOR GMC / ACPM	Resolución 40094 el 11/03/22	Mensual	A través de Resolución cambio IP, o % de mezcla
(+)	PROPORCIÓN - INGRESO AL PRODUCTOR BIOCOMBUSTIBLES	Resolución 40095 el 11/03/22, Resolución 40421 del 29/12/21	Mensual	A través de Resolución cambio IP, o % de mezcla
(=)	INGRESO AL PRODUCTOR DE LA GASOLINA MOTOR CORRIENTE O XIGENADA			
(+)	IMPUESTO NACIONAL	Ley 1607 de 2012 (artículos 167 a 173) modificada por Ley 1819 de 2016 (artículos 218 -220)	Anual	El valor del Impuesto Nacional se ajustará cada 1° de febrero con la inflación del año anterior.
(+)	IVA	Artículo 183 Ley 1819 de 2016, Art. 74 de la Ley 1955 del 25 de Mayo de 2019	Anual	Disposición Tributaria
(+)	IMPUESTO AL CARBONO	Artículo 221 y 222 de la Ley 1819 del 29 de Diciembre de 2016, Resolución 000007 2021 de la DIAN	Anual	Disposición Tributaria (Febrero)
(+)	TARIFA DE MARCACIÓN	Resolución 91349 del 28 de noviembre de 2014	Anual	Este margen se actualizará el 1° de enero de cada año, con base en el punto medio de la meta de inflación anunciada por el Banco de la República.
(+)	PROPORCIÓN - TARIFA DE TRANSPORTE POR POLIDUCTOS	Resolución 181701 de 2003 MME, Resolución 41276 de 2016 MME	Mensual	Se reajustará el 1° de enero de cada año, por la meta de inflación anual esperada certificada por BanRep
(+)	PROPORCIÓN - TARIFA DE TRANSPORTE DE BIOCOMBUSTIBLES	Resolución 4 0079 del 01 de Febrero de 2018 (Alcohol Carbutante). Resolución 41277 de 2016 (Biocombustibles)	Mensual	Se reajustará el 1° de marzo de cada año con base en la variación de los últimos 12 meses según el último valor disponible del IPC, certificado por el DANE. Biocombustibles se ajustará cada 1 de enero, con base en la variación doce (12) meses del último valor disponible del IPC al consumidor del año inmediatamente anterior certificado por el DANE.
(+)	VALOR DE COSTO DE CESIÓN Y RECUPERACIÓN DE COSTOS (APLICA SÓLO EN ZF)	Resolución 90302 de 2013	Anual	Se actualiza anualmente, cada primero de febrero con el IPC del año anterior
(=)	PRECIO MÁXIMO DE VENTA AL DISTRIBUIDOR MAYORISTA			
(+)	SOBRETASA	Ley 2093 del 29 de junio de 2020	Disposición Nacional	Se ajustará a partir del 1 de enero del 2023, con la variación anual del PC certificado por el DANE al 30 de noviembre
(+)	MARGEN DEL DISTRIBUIDOR MAYORISTA	Resolución 4 1278 del 30 de diciembre de 2016	Anual	Este margen se actualizará el 1° de junio de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor de los últimos doce meses certificada por el DANE.
(+)	IVA MARGEN DEL DISTRIBUIDOR MAYORISTA	Artículo 181 de la Ley 1819 del 29 de Diciembre de 2016	Anual	Disposición Tributaria nacional
(=)	PRECIO MÁXIMO EN PLANTA DE ABASTECIMIENTO MAYORISTA			
(+)	MARGEN DEL DISTRIBUIDOR MINORISTA	Resolución 40222 de 2015, Resolución 40191 de 2020	Anual	Este margen se actualizará el 1° de febrero de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor del año inmediatamente anterior certificado por el DANE'
(+)	PERDIDA POR EVAPORACION	Decreto 3322 de 2006. Resolución Minminas 41281 de 2016, Art. 4 Ley 26 de 1989	Disposición Ministerial	A través de Resolución
(+)	TRANSPORTE DE LA PLANTA DE ABASTECIMIENTO MAYORISTA A ESTACION DE SERVICIO	Resolución 4 1280 del 30 de diciembre de 2016, Resolución 90664 de 2014 MME.	Anual	Dicha tarifa de transporte se actualizará el 1° de enero de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor de los últimos doce meses disponible y publicada por el DANE.
(=)	PRECIO MÁXIMO DE VENTA POR GALÓN INCLUIDA LA SOBRETASA			

Tabla 5. Estructura normativa componentes de precios. Fuente: SOLDICOM- FENDIPETRÓLEO. <https://fondosoldicom.org/estructura-de-precios/>

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA

Gasolina Motor Corriente y ACPM

Las siguientes tablas muestran la composición de la estructura de precios de estos combustibles y la norma que regula cada componente actualmente:

Estructura de precio de referencia gasolina corriente oxigenada

No.	Componente del precio	Regulación
1	Ingreso al productor GMC	Resolución Minminas 181602 de 2011 y 90145 de 2014
2	Ingreso al productor alcohol carburante	Resolución Minminas 180643 de 2012
3	Impuesto nacional	Ley 1607 de 2012 (artículos 167 a 173) modificada por Ley 1819 de 2016 (artículos 218 -220)
4	IVA sobre ip gmc	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
5	Impuesto al carbono	Ley 1819 de 2017 (artículos 221-223) Resolución Minminas 41281 de 2016
6	Tarifa marcación	Resolución Minminas 91349 DE 2014
7	Tarifa de transporte poliductos	Resolución Minminas 180088 de 2003 y sus modificaciones
8	Tarifa de transporte alcohol	Resolución Minminas 41277 de 2016
9	Margen plan de continuidad	Resolución Minminas 9 0155 de 2014
10	Margen distribuidor mayorista	Resolución Minminas 41278 de 2016
11	IVA sobre margen distribuidor mayorista	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
12	Sobretasa	Ley 788 de 2002 y resolución Minminas 40147 de 2017
13	Margen distribuidor minorista	Resolución Minminas 40222 de 2015
14	Perdida de evaporación	Decreto 3322 de 2006. Resolución Minminas 41281 de 2016
15	Transporte planta de abasto a estación de servicio	Resolución Minminas 41280 de 2016

Estructura de precio de referencia ACPM mezclado con biocombustible

No.	Componente del precio	Regulación
1	Ingreso al productor diésel	Resolución 181491 de 2012 y sus modificaciones
2	Ingreso al productor biodiesel	Resolución 181966 de 2011
3	Impuesto nacional	Ley 1607 de 2012 (artículos 167 a 173) modificada por Ley 1819 de 2016 (artículos 218 -220)
4	IVA IP diésel	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
5	Impuesto al carbono	Ley 1819 de 2017 (artículos 221-223)
6	Tarifa marcación	Resolución Minminas 91349 DE 2014
7	Tarifa de transporte poliductos	Resolución Minminas 180088 de 2003 y sus modificaciones
8	Transporte biocombustible	Resolución Minminas 41277 de 2016
9	Margen plan de continuidad	Resolución Minminas 90155 de 2014
10	Margen distribuidor mayorista	Resolución Minminas 41278 de 2016
11	IVA margen distribuidor mayorista	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
12	Sobretasa	Ley 488 de 1998 (artículo 117) y resolución Minminas 4 0147 de 2017
13	Margen distribuidor minorista	Resolución Minminas 40222 de 2015
14	Transporte planta de abasto a estación de servicio	Resolución Minminas 41280 de 2016

Tabla 6 y 7: Estructura normativa tarifaria de Gasolina Motor Corriente con etanol y ACPM con biodiesel. Fuente: CREG. 2.022

<https://www.creg.gov.co/sectores-que-regulamos/combustibles-liquidos/estructura-tarifaria-0/estructura-tarifaria>

Junta Directiva Nacional Andepetrol

LOS TRABAJADORES DE HOY SERAN LOS PENSIONADOS DEL MAÑANA