

## Los precios de los combustibles en Colombia

Vicepresidencia de Asuntos Económicos y Regulatorios<sup>1</sup>  
Noviembre 2018

Frente a recientes discusiones sobre los precios de los combustibles, y con el fin de presentar propuestas de ajuste a la regulación vigente, el presente informe económico expone brevemente cómo se establecen los precios de los combustibles en Colombia, cómo ha sido su comportamiento en los últimos años y qué se puede replantear a futuro.

Excluyendo países con altos subsidios a los combustibles, como Venezuela y Ecuador, los precios de la gasolina y el diésel en Colombia son de los más bajos de la región debido a los subsidios otorgados a estos bienes básicos, a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) cuyo déficit podría alcanzar los \$14 billones de pesos a finales de 2018.

Para asegurar la sostenibilidad fiscal del FEPC es urgente revisar la regulación de precios; y de esta forma, además, promover una mayor competencia e inversión a lo largo de toda la cadena de distribución, garantizar confiabilidad en el abastecimiento y mejorar la calidad de los combustibles en beneficio a su vez de la calidad del aire.

### 1. Estructura actual de los precios de la gasolina y el diésel

- En Colombia, es el Ministerio de Minas y Energía quien define los precios de venta al público de la gasolina corriente oxigenada y de la mezcla diésel – biodiésel, remunerando de manera independiente a todos los agentes que participan en la cadena de distribución: refinador, importador, productor de biocombustibles, transportadores, distribuidor mayorista y distribuidor minorista.
- En las principales ciudades estos precios sirven de referencia y cada distribuidor minorista fija libremente el precio de venta en su estación de servicio (EDS).
- Gracias a la creciente competencia en la distribución mayorista y minorista, los precios en las EDS han sido inferiores a los precios de referencia que define el Ministerio. Por ejemplo, en noviembre de 2018, en Bogotá, el precio promedio de la gasolina corriente y del diésel de las diferentes EDS estuvo 300 y 200 pesos por galón menos que el de referencia, respectivamente.

---

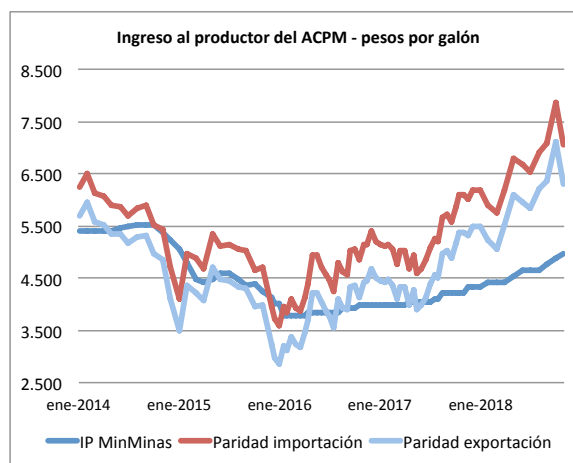
<sup>1</sup> Alexandra Hernández Saravia, vicepresidente de Asuntos Económicos y Regulatorios. Jaime Frysz, asesor. Maria Adelaida Pradilla, gerente Downstream.

- Las estructuras de precios vigentes en Bogotá son:

Estructura precios gasolina corriente oxigenada (10% alcohol)		
Bogotá, noviembre 2018		
Componentes	Gasolina Corriente oxigenada	
	Pesos/galón	%
Ingreso al productor (IP) gasolina básica	4.486,10	47%
Ingreso al productor (IP) alcohol	722,82	8%
IVA IP gasolina básica	852,36	9%
Impuesto Nacional a la gasolina y el ACPM	459,04	5%
Impuesto al carbono	127,80	1%
Tarifa de Marcación	7,67	0%
Tarifa de Transporte poliductos	355,46	4%
Transporte bios	44,40	0%
Margen plan de continuidad	71,51	1%
<b>Precio máximo al Distribuidor Mayorista</b>	<b>7.127,14</b>	
Margen al distribuidor Mayorista	387,09	4%
IVA Margen	73,55	1%
Sobretasa	1.142,72	12%
<b>Precio máximo en Planta de Abasto</b>	<b>8.730,50</b>	
Margen al distribuidor Minorista	735,26	8%
Pérdida por evaporación	34,92	0%
Transporte planta de abasto mayorista a EDS	59,53	1%
<b>Precio Venta al Público (referencia)</b>	<b>9.560,21</b>	<b>100%</b>

Estructura precios mezcla diésel-biodiésel (10% biocombustible)		
Bogotá, noviembre 2018		
Componentes	ACPM	
	Pesos/galón	%
Ingreso al productor (IP) del ACPM	4.489,16	50%
Ingreso al productor (IP) del Biodiesel	953,25	11%
IVA IP ACPM	852,94	10%
Impuesto Nacional al ACPM	439,36	5%
Impuesto al carbono	144,00	2%
Tarifa de Marcación	7,68	0%
Tarifa de Transporte poliductos	363,31	4%
Transporte bios	37,58	0%
Margen plan de continuidad	71,51	1%
<b>Precio máximo al Distribuidor Mayorista</b>	<b>7.358,79</b>	
Margen al distribuidor Mayorista	387,09	4%
IVA margen	73,55	1%
Sobretasa	301,48	3%
<b>Precio máximo en Planta de Abasto</b>	<b>8.120,90</b>	
Margen al distribuidor Minorista	735,26	8%
Transporte planta de abasto mayorista a EDS	59,53	1%
<b>Precio Venta al Público (referencia)</b>	<b>8.915,68</b>	<b>100%</b>

- Los componentes que más pesan son los ingresos a los productores de gasolina, ACPM y biocombustibles (IP's) y los impuestos nacionales (IVA, impuesto nacional a la gasolina y el ACPM, e impuesto al carbono).
- El IP de la gasolina básica y del ACPM varía mensualmente en función de la tendencia de los últimos dos meses de su precio internacional referenciado a la Costa del Golfo de Estados Unidos y de la Tasa Representativa del Mercado (TRM). Sin embargo, la normatividad vigente limita esta variación y los incrementos (o caídas) no pueden superar el 3% en el caso de la gasolina y el 2,8% en el ACPM.
- Desde 2016 el rezago de los IP's de la gasolina y del ACPM frente a sus costos de oportunidad, nacional (precio paridad exportación) e importado (precio paridad importación), ha venido creciendo. Estos rezagos, que reconoce el FEPC al refinador e importador respectivamente, en noviembre de 2018 fueron del orden de 600 \$/gal para la gasolina importada, 2.000 \$/gal para el ACPM importado y 1.300 \$/gal para el ACPM nacional.



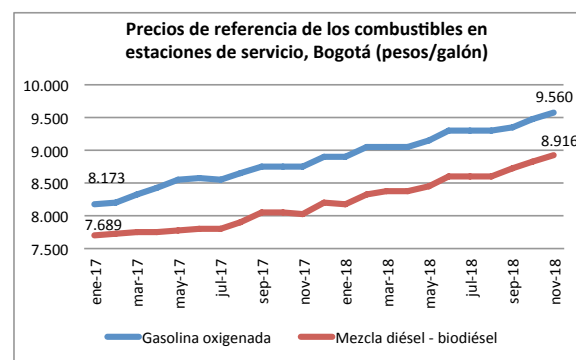
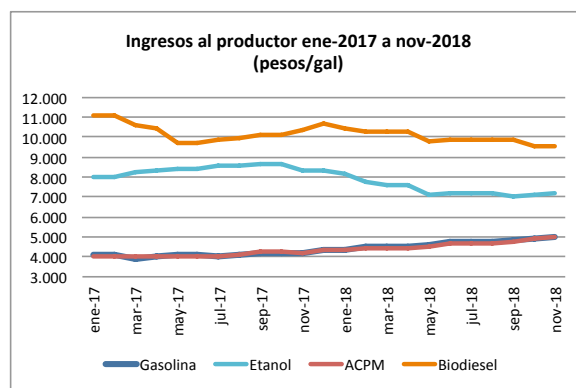
- Por otra parte, el IP del alcohol carburante, regulado habitualmente a partir del precio de exportación del azúcar blanco refinado, es superior al precio en otros países en por lo menos 10%. Así, existe una oportunidad de revisar esta regulación y propender por una producción

local más eficiente y precios más competitivos, como lo establece el Conpes 3510 de 2008 (“Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles”).

- En cuanto al IP del biodiésel, tiene como base el precio interno del aceite de palma y los costos de producción, principalmente.
- Los impuestos nacionales, excluyendo el IVA que es *ad-valorem*, se causan solamente sobre el componente de origen fósil (gasolina básica y ACPM) y su valor se actualiza anualmente con el IPC; los biocombustibles se encuentran exentos.
- En cuanto al IVA, se aplica la tarifa general del 19% al IP del combustible de origen fósil (gasolina básica y ACPM) y al margen de distribución mayorista.
- Hoy los factores de mayor incidencia en la variación de los precios de los combustibles son la tendencia del precio internacional de la gasolina y el ACPM y la TRM; y en menor proporción, el precio internacional del azúcar, los precios de los insumos para la producción de biodiésel, y el porcentaje de mezcla o contenido de biocombustible.

## 2. Comportamiento de los precios durante 2017 - 2018

- Los IP's de la gasolina y el ACPM, no obstante el gran incremento en su precio internacional, crecieron en forma moderada, 6%-8% durante 2017 y 15% en lo corrido de 2018, debido al control de precios por parte del Gobierno, con aumentos limitados como lo establece la normatividad vigente.
- Los IP's de los biocombustibles presentaron altibajos observándose una tendencia decreciente. El IP del etanol aumentó 4% en 2017 y ha disminuido -12% en lo corrido de 2018; para el biodiésel las variaciones fueron -3% y -9%, respectivamente.
- **En resumen, el precio de referencia de la gasolina oxigenada en estaciones de servicio subió 9% durante 2017 y 8% de enero a noviembre de 2018. Los incrementos en el precio de las mezclas diésel-biodiésel fueron 7% en 2017 y 9% en 2018.**



## 3. Conclusiones

- La política y regulación de precios de los combustibles debe alinearse a los objetivos de promover una mayor competencia e inversión en las actividades de la cadena de distribución, garantizar confiabilidad en el abastecimiento -que hoy depende básicamente de Ecopetrol- y mejorar estándares de calidad; así mismo debe responder a las metas económicas y fiscales del país.
- Reducir el rezago que tiene el IP de la gasolina y el ACPM frente a su costo de oportunidad con referencia en los precios de la Costa del Golfo, estableciendo IP's paridad importación (sin limitación de +- 3% y +-2,8% en su variación mensual) es una medida que el país debe analizar de forma responsable, dado el creciente impacto fiscal de la situación actual. Esta alternativa resultaría efectiva para aliviar fiscalmente al FEPC, permitir la entrada de nuevos agentes en el suministro (en la importación) de combustibles y potenciar la implementación de mejoras en la calidad de los combustibles (aumento del octanaje de la gasolina y disminución del contenido de azufre). Colombia, aunque ha avanzado en cuanto al contenido de azufre, aún se encuentra rezagado respecto a estándares internacionales.
- Estos ajustes al IP deben implementarse de manera gradual e ir de la mano con cambios en el FEPC y la utilización, por ejemplo, del IVA como mecanismo o “colchón” para moderar la volatilidad en el precio al consumidor final. También existe la oportunidad de revisar la regulación del IP de los biocombustibles y explorar la posibilidad de liberarlo, con el fin de propender por precios más competitivos especialmente en el precio del alcohol carburante.
- En conclusión, es posible efectuar cambios graduales en el IP de la gasolina y el ACPM para asegurar a futuro, y de manera sostenible, confiabilidad y calidad en la prestación de este servicio público sin afectar las condiciones de precios que hoy tienen los consumidores.