

# Precios de los combustibles: nadie queda contento

En la mayoría de países, los precios de los combustibles varían en función de objetivos económicos, ambientales, fiscales y de seguridad energética.

Francisco José Lloreda Mera\*



En Colombia, cada mes, con la fijación del precio de referencia de los combustibles, se abre la discusión de si tenemos un precio justo y competitivo o, por el contrario, es bastante elevado. Un debate que es necesario poner en contexto, pensando en cómo beneficiar al consumidor.

En la región, los precios más bajos de la gasolina se encuentran en Venezuela (0,01 dólares el litro), Ecuador (0,49 litro), Bolivia (0,49 litro), Estados Unidos (0,73 litro) y Colombia (0,8 litro). En el caso de Venezuela, Ecuador y Bolivia los precios bajos se deben a subsidios, y, en cuanto a Estados Unidos, por la baja carga impositiva sobre el combustible (de solo el 17 por ciento, frente a un promedio regional cercano al 30 por ciento). Los precios más altos se ubican en países como Uruguay, Argentina, Paraguay, Chile, Brasil y Perú, que oscilan entre 1 y 1,5 dólares el litro.

Colombia es un caso particular. En el país, desde el 2016 se ha venido, en forma simultánea, subsidiando el precio de la gasolina corriente y del acpm, y aplicando a su vez diferentes impuestos. Esto debido a que el ingreso al productor, definido por el Ministerio de Minas y Energía para la gasolina y el acpm, se distanció de manera progresiva del costo de oportunidad del producto con referencia internacional, y este diferencial ha sido reconocido o subsidiado al refinador e importador a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC). De ahí que la deuda acumulada del Fondo ascienda a 14 billones de pesos.

Durante el 2018, el subsidio promedio a la gasolina corriente oxigenada estuvo cercano a los 750 pesos/galón y el de la mezcla diésel-biodiésel a 1.200 pesos/ga-



Mientras se mantenga el rezago frente a los precios internacionales, los subsidios se harán más onerosos entre mayores sean las importaciones de gasolina y de acpm para garantizar el abastecimiento de combustibles en el país. Foto iStock.



En Colombia, cada mes, con la fijación del precio de referencia de los combustibles, se abre la discusión de si tenemos un precio justo y competitivo o, por el contrario, es bastante elevado\*.

lón. Por otro lado, el Gobierno Nacional recaudó en impuestos (Impuesto Nacional, IVA y el reciente impuesto al carbono) aproximadamente 1.500 pesos/galón; y los municipios y departamentos a través de sobretasa, 1.143 pesos/galón en la gasolina oxigenada y 301 pesos/galón en la mezcla diésel-biodiésel. Es decir, el total de im-

puestos representa el 28 por ciento (2.665 pesos/galón) del precio final al consumidor de la gasolina oxigenada y el 20 por ciento (1.835 pesos/galón) del precio del diésel. Pero aún con el subsidio, el precio de la gasolina aumentó 7,5 por ciento y el del diésel 8,8 por ciento entre el 2017 y el 2018; incrementos que no cayeron bien a los gremios de los transportadores y a los colombianos.

Mientras se mantenga el rezago frente a los precios internacionales, los subsidios se harán más onerosos entre mayores sean las importaciones de gasolina y de acpm para garantizar el abastecimiento de combustibles en el país, una necesidad crítica para su funcionamiento. El año pasado, se importó aproximadamente el 20 por ciento de su consumo de gasolina y 12 por ciento de la demanda de diésel, proporciones inferiores a las del 2017 (30 y 15 por ciento, respectivamente), debido a esfuerzos de Ecopetrol por maximizar la producción de las refinerías y al incremento del

porcentaje de mezcla con biocombustibles. Sin embargo, a futuro, según proyecciones de la Upme, se espera que las importaciones aumenten en función del crecimiento de la demanda.

Ahora bien, adicional a su componente de origen fósil, los combustibles en Colombia contienen 10 por ciento de biocombustibles, principalmente etanol. El problema es que el precio interno regulado de este alcohol carburante y del biodiésel resulta en ocasiones hasta 20 por ciento más alto que los precios internacionales. Es decir, los colombianos estamos pagando más por este componente de los combustibles que lo que se paga en otros países.

Es por esto que desde que el Ministerio de Minas y Energía dio vía libre a las importaciones de etanol en mayo del 2017, los consumidores especialmente en la zona norte del país, en ciudades como Cartagena y Barranquilla, se han beneficiado del producto importado percibiendo una reducción del precio de



En lugar de seguir aumentando subsidios y contradictoriamente aplicando impuestos, se podría eliminar los primeros para disminuir los segundos (especialmente los tributos nacionales)\*.

venta de la gasolina corriente oxigenada en las estaciones de servicio de entre 200 y 300 pesos por galón. El tema amerita una discusión de fondo sobre la pertinencia de liberar el mercado, pensando en el consumidor.

Para todos es clara la necesidad de revisar los precios e implementar correctivos para los combustibles de ori-

gen fósil y los biocombustibles, pero lo que no está claro es cuál debe ser el objetivo: ¿asegurar abastecimiento?, ¿promover importaciones?, ¿detener el crecimiento del déficit del FEPC?, ¿resolver la contradicción de subsidiar y gravar al mismo tiempo los combustibles?, ¿eliminar subsidios?, ¿bajar impuestos?, ¿disminuir aún más los precios?, ¿promover el consumo de energías más limpias?, ¿reducir las emisiones?

¿Cómo tener a todo el mundo contento?, ¿cómo maximizar el beneficio para el país? Esa es la cuestión, y el *quid* del asunto está en el consumidor.

Con el objetivo de garantizar el abastecimiento y detener la carga fiscal del FEPC, es razonable y conveniente, en primera instancia, atar el precio interno de la gasolina y del acpm al precio internacional, y más específicamente a su precio paridad importación como sucede en la mayoría de países. Es decir, en lugar de seguir aumentando subsidios y contradictoriamente aplicando impuestos, se podría eliminar los primeros para disminuir los segundos (especialmente los impuestos nacionales). Otra oportunidad de mejora es definir precios de los biocombustibles más competitivos, que den señales de eficiencia a la producción local, tomando como referencia los mercados internacionales. Esta alternativa no solo maximizaría el beneficio económico del consumidor, sino que impulsaría el consumo de energías más limpias.

No dejemos que el descuento sobre este tema nos impida avanzar en soluciones estructurales que nos permitan seguir teniendo uno de los combustibles menos costosos del continente, garantizar el abastecimiento energético y tomar medidas para mejorar la calidad de los combustibles, que, a su vez, se traduce en mejor calidad del aire en nuestras ciudades.