



- No hay subsidio a la gasolina: el alza es otra reforma tributaria
- Ni escobar se hubiera atrevido a tanto
- Transformación digital en América Latina y el Caribe continúa avanzando frente a los desafíos existentes
- R hermeneuta
- La brega
- Cartas a Víctor Hugo: Sobre las demandas de la Educación actual



Luis Guillermo Vélez Álvarez
@LuisGuillermoV

No hay subsidio a la gasolina: el alza es otra reforma tributaria

27 septiembre, 2022 12:38 pm Luis Guillermo Vélez Álvarez



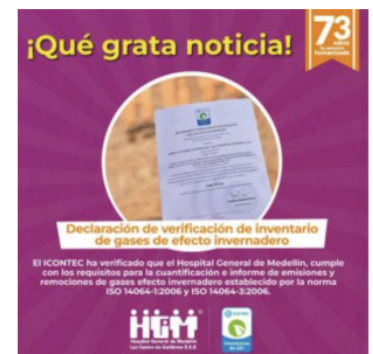
Add Comment

Esta sección refleja exclusivamente la opinión del autor y no compromete el pensamiento ni los puntos de vista de Al Poniente

El consumidor de gasolina motor corriente paga un 33% de impuestos sobre lo que sería el precio libre de gravámenes. Algo similar ocurre con los demás combustibles líquidos - gasolina de avión, gasolina extra y ACPM - que produce o importa **ECOPETROL**. La tabla muestra la estructura del precio de un galón de **gasolina** vendido en Medellín a mediados de septiembre de 2022. Hay diferencias cuantitativas menores de un municipio a otro, pero las consideraciones que siguen se aplican a todos los combustibles líquidos vendidos en cualquier lugar del País.

Estructura del precio de un galón de gasolina		
#	Componente	\$
1	Ingreso al productor (IP) de GMC	5.863
2	Impuesto nacional a la gasolina (\$/galón)	528
3	IVA de 5% sobre el IP	293
4	Impuesto al carbono (\$/galón)	152
5	Tarifa de marcación	9
6	Tarifa de transporte por poliductos	416
7	Precio al distribuidor mayorista	7.261
8	Margen distribuidor mayorista	461
9	IVA de 19% sobre margen mayorista	88
10	Precio al distribuidor minorista	7.810
11	Transporte a estación de servicios	25
12	Sobretasa municipal + sobre tasa departamental	1.270
13	Margen Minorista	840
14	IVA de 19% sobre margen minorista	160
15	Pérdida por evaporación	23
16	Precio al consumidor	10.127

En la **tabla** los rubros resaltados en amarillo son impuestos o cosas que se le parecen mucho, como la tal tarifa de marcación y la pérdida por evaporación. Todo ello suma un 33% del precio libre de gravámenes. No obstante, el gobierno afirma que la gasolina está subsidiada



Entradas recientes

- No hay subsidio a la gasolina: el alza es otra reforma tributaria
- Ni escobar se hubiera atrevido a tanto
- Transformación digital en América

La teoría del subsidio es la siguiente:

El Ingreso al Productor (IP)[1] es fijado por el Ministerio de Minas y Energía y corresponde al ítem 1 de la tabla. Ese precio, adicionado con los impuestos y el costo de transporte hasta planta de abastecimiento, es el que les cobra **ECOPETROL** a los mayoristas como PRIMAX o TERPEL. El IP, primer componente del precio de la gasolina para consumo interno puede diferir del precio internacional, llamado precio de paridad de exportación (PP); el cual es el que recibe **Ecopetrol**, cuando exporta, o paga, cuando importa.

El país importa menos de un cuarto de sus combustibles líquidos, el resto sale de sus refinерías, Barrancabermeja y **Reficar**, propiedad de **Ecopetrol**; pero la totalidad de la gasolina se factura al PP[2], como si toda fuese importada o como si **Ecopetrol** tuviese la opción de exportar la suya. El subsidio (S) del que se habla es la diferencia entre el precio internacional (PP) y el ingreso al productor (IP).

$$S = PP - IP$$

Suponiendo que el procedimiento de cálculo de subsidio es correcto - que no lo es - es evidente que, desde el punto de vista del consumidor, solo hay subsidio si la diferencia $PP - IP$ es mayor que el impuesto pagado por el consumidor. Así las cosas, el subsidio efectivo (SE) sería la diferencia entre S e I.

$$SE = S - I$$

Ahora bien, la aplicación del PP a la totalidad de la gasolina vendida por **ECOPETROL** se basa en el supuesto de que ese es su costo de oportunidad; suposición completamente equivocada, dada su naturaleza de empresa mayoritariamente gubernamental vinculada al Ministerio de **Minas** y Energía.

ECOPETROL, en efecto, se atiene a reglas de derecho privado y sus estatutos son los de una empresa privada. Pero esto no invalida el hecho de que su origen está en la reversión al estado de los activos de la Concesión Mares, entre ellos la refinерía de Barranca cuya producción se ha destinado desde entonces al abastecimiento del mercado interno, para lo cual también fue construida **REFICAR**. El punto es este: la capacidad de refinación de **ECOPETROL** está destinada al abastecimiento del mercado interno. Si ello no es así no tiene ningún sentido que sea una empresa gubernamental pues cualquier empresa privada podría cumplir su papel.

Así las cosas, el precio al cual **ECOPETROL** debe vender la gasolina en el mercado interno es un promedio ponderado del PP y del costo unitario promedio de refinación (CU), donde los ponderadores son, evidentemente, la participación porcentual de la gasolina importada y la refinada localmente en el abastecimiento del mercado nacional. Si ese CU es igual o superior a PP, entonces el negocio de **ECOPETROL** en refinación carece de todo sentido económico para el País.

El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) tiene una deuda gigantesca con **Ecopetrol**. A junio, ascendía a 16 billones de pesos, de los cuales el 90% pertenece al gobierno, dueño mayoritario. Es decir, el gobierno le debe a **Ecopetrol** lo que **Ecopetrol** le debe al gobierno. Por eso, el alza en el precio de la gasolina es una reforma tributaria disfrazada y descarada.

Para no violentar el interés de los socios minoritarios, la Nación debe aplicar las utilidades que recibe de **ECOPETROL**, infladas por esa forma absurda de facturar, a sanear el fondo. Más adelante, solo la gasolina importada debe liquidarse al PP, el resto al costo unitario de refinación. Si aun así hay déficit, debe cubrirse con parte de las regalías.

Es un sinsentido económico que cuando sube el precio del **petróleo**, solo se beneficie la clase política que controla el gobierno nacional y las entidades territoriales, mientras que, para el conjunto de los ciudadanos, los supuestos dueños de **ECOPETROL**, lo que debería ser un alivio se convierte en una tortura por la voracidad fiscalista del gobierno.

Latina y el Caribe continúa avanzando frente a los desafíos existentes

- R hermeneuta
- La brega



[1] El IP es un ponderado del IP de gasolina motor corriente y del Ingreso al productor de

alcohol carburante ambos fijados por el gobierno nacional. Para el análisis que sigue, esto es irrelevante.

[2] Esto se hace en aplicación de la Resolución 180522 de 2010 y los decreto 1880 de 2014 y decreto 1068 de 2015 donde se establece el procedimiento para calcular “el subsidio para refinadores e importadores”. El plural es más bien simbólico pues **ECOPETROL** tiene, de facto, el monopolio de refinación e importación.

0 comentarios

Ordenar por **Más antiguos** ▾



Agrega un comentario...

Plugin de comentarios de Facebook



Compartir en Facebook

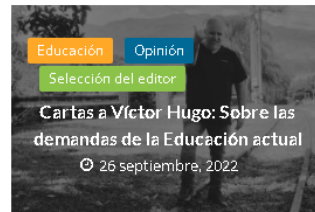
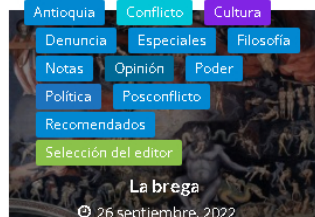
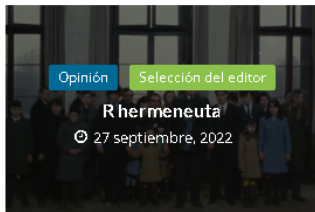


Compartir en Twitter



Compartir en LinkedIn

You may also like



About the author



[VIEW ALL POSTS](#)



Luis Guillermo Vélez Álvarez

Economista. Docente. Consultor ECSIM.

Add Comment

[Click here to post a comment](#)

Este sitio usa Akismet para reducir el spam. [Aprende cómo se procesan los datos de tus comentarios.](#)

- Ebooks
- Haz parte de Al Poniente
- Acceso publicación

Type here to search...

