



**EFFECTO DE LOS TRIBUTOS EN LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN
COLOMBIA**

LUIS JORGE ROSSO SUESCÚN

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSGRADOS FORUM
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO
BOGOTÁ
2012**

CONTENIDO

| | |
|---|----|
| EFFECTO DE LOS TRIBUTOS EN LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA..... | 2 |
| OBJETIVO | 2 |
| INTRODUCCIÓN | 3 |
| 1. CADENA DE ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE LOS COMBUSTIBLES | 4 |
| 2. ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA | 5 |
| 3. PROYECCIONES DE PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES..... | 9 |
| CONCLUSIONES..... | 11 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 13 |

EFFECTO DE LOS TRIBUTOS EN LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

OBJETIVO

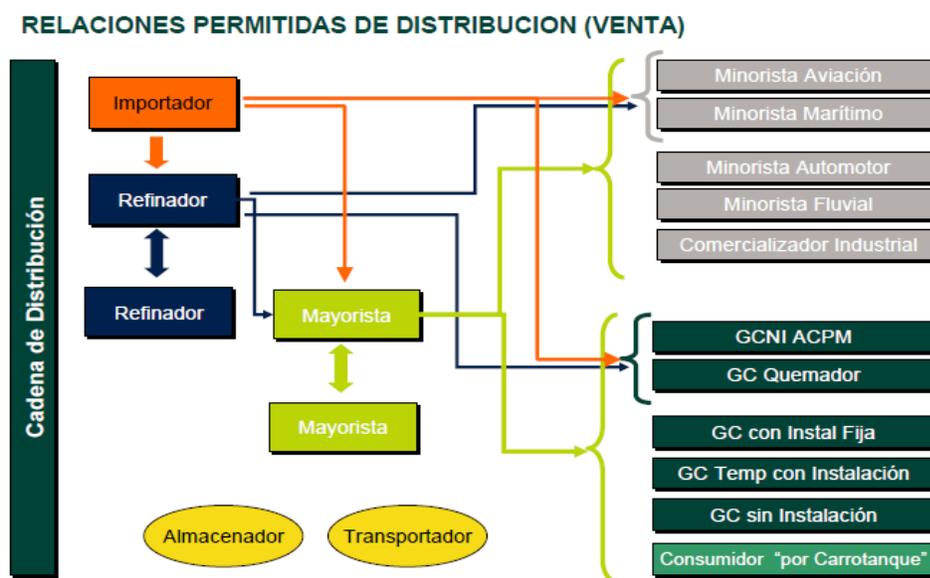
Presentar un análisis del porque los combustibles en Colombia son tan costosos, y para ello pretendo dar a conocer cómo funciona la cadena de abastecimiento de los combustibles, así como la composición de la estructura de precios y la estructura tributaria que afecta el precio final, y posteriormente una proyección del recaudo de impuesto global y sobretasa para el 2012.

INTRODUCCIÓN

Los colombianos estamos acostumbrados a que todos los meses se incrementen los precios de los combustibles, el argumento es básicamente que éstos precios se ajustan a los precios internacionales y se esgrime el argumento que los combustibles en Colombia están subsidiados; pero que hay de cierto en estas razones, cuando la realidad es que Colombia es un país productor de petróleo y cuenta con una de las empresas más grandes a nivel latinoamericano ECOPETROL que no solo se dedica a explorar, explotar y exportar petróleo crudo, sino que también lo refina produciendo los diferentes combustibles que el país requiere. Es entonces cuando se infiere que hay razones diferentes para que los combustibles en Colombia sean unos de los más costosos comparados con las naciones productoras de combustibles, ahí es cuando se pretende dar a conocer cómo funciona el abastecimiento y distribución de los combustibles en Colombia y de qué manera es que se fijan los precios a los combustibles por parte del gobierno, que ítems conforman dicha estructura, cuáles son impuestos y el efecto final sobre el consumidor.

1. CADENA DE ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE LOS COMBUSTIBLES

Para empezar existe una regulación para el abastecimiento y distribución de los combustibles, donde los diferentes protagonistas tienen una regla que deben cumplir, esta regulación está reglamentada en el Decreto 4299 de 2005¹ el cual desarrolla lo consagrado en la Ley 812 de 2003. El objetivo de esta Ley fue establecer los requisitos, obligaciones y el régimen sancionatorio, aplicable a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo.



Como podemos apreciar en el gráfico, encontramos las diferentes relaciones de venta permitida entre los agentes, para que un agente pueda funcionar debe tramitar una licencia ante el Ministerio de Minas y Energía, todas las operaciones de producción y de venta deben ser informadas al ministerio mediante unos informes diarios en un sistema llamado SICOM.

Vemos entonces que aunque constitucionalmente existe la posibilidad de producir, importar y distribuir los combustibles líquidos derivados del petróleo de forma libre, el gobierno amparado en la misma constitución reguló los precios y de alguna manera controla la producción y demanda de éstos productos.

¹ ARTÍCULO 1o. OBJETO. Este decreto tiene por objeto establecer los requisitos, obligaciones y el régimen sancionatorio, aplicables a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, excepto GLP, señalados en el artículo 61 de la Ley 812 de 2003, con el fin de resguardar a las personas, los bienes y preservar el medio ambiente.

2. ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

Una vez conocido como funciona la cadena de distribución de combustibles en Colombia, me interesa analizar la estructura de precios que todos los meses es ajustada en una resolución que emite el Ministerio de Minas y Energía.

1. Ingreso al productor (IP): es el ingreso que el gobierno le reconoce por cada galón al productor o importador de gasolina y de ACPM. Este valor es referenciado al precio internacional en la costa del golfo de Estados Unidos de América. El refinador o el importador debe trimestralmente informar todos los volúmenes de gasolina y ACPM vendidos para obtener el subsidio o pagar el diferencial al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles. Este subsidio o diferencial resulta de aplicar la fórmula que está definida en la resolución 18 0522 de marzo 29 de 2010 emitida por el Ministerio de Minas y Energía:

$$S_x = \sum_{i=1}^n P_{li} * T_i - IP_x * V_i$$

Donde:

S_x: Corresponde al monto del subsidio (diferencial de compensación) para la gasolina motor corriente o el ACPM, según corresponda, para el mes *x* en pesos (\$), siempre que *S_x* sea mayor que cero (0).

n: Corresponde al número de días del mes *x*.

P_{li}: Corresponde al precio Internacional en dólares por galón (US\$/galón) de la gasolina motor corriente o el ACPM, según corresponda, para el día *i*, tal como se define en los siguientes artículos.

T_i: Corresponde a la Tasa Representativa del Mercado para el día *i* en pesos por dólar (\$/US\$).

P_x: Corresponde al Ingreso al Productor regulado para el mes *x* en pesos por galón (\$/ galón).

V_i: Corresponde al Volumen de entrega en galones al mercado nacional de la gasolina motor corriente o el ACPM, según corresponda, en el día *i*.

x: Corresponde a cada uno de los tres (3) meses del trimestre.

²En este orden, si el IP aplicado por el refinador o importador es mayor que el precio internacional, éste deberá pagar al Ministerio de Minas el diferencial; si por el contrario el IP es menor que el precio internacional, el gobierno deberá reconocer el diferencial al refinador o importador. La situación que normalmente

² Artículo 4º.- PROCEDIMIENTO PARA EL CÁLCULO DEL SUBSIDIO: El Ministerio de Minas y Energía reconocerá a los solicitantes el monto del subsidio (diferencial de compensación) sobre los volúmenes entregados al mercado interno, siempre que se encuentren debidamente soportados y que hayan sido presentados conforme con lo establecido en los artículos anteriores de la presente Resolución. El monto sobre los volúmenes de producto importado sólo se reconocerá sobre los volúmenes que hayan sido aprobados para su importación, por el Ministerio de Minas y Energía- Dirección de Hidrocarburos-, según lo dispuesto en el Artículo 7 de la presente Resolución

se presenta es que el gobierno debe reconocer el diferencial a los refinadores o importadores, dado que el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles presenta un déficit, los pagos a los beneficiarios se demoran entre 1 a 2 años.

2. Impuesto a la venta (IVA): la gasolina y demás derivados del petróleo se encuentran gravados con el impuesto a las ventas con la tarifa general. El impuesto a las ventas en los derivados del petróleo, tiene la característica de ser un impuesto monofásico, quiere decir que el impuesto se causa una sola y única vez dentro de todo el proceso de producción y comercialización en cabeza del productor o importador del derivado del petróleo, más no en cabeza de los distribuidores o comercializadores. En concordancia con el E.T. artículo 444 - *Responsables en la venta de derivados del petróleo: Son responsables del impuesto en la venta de productos derivados del petróleo, los productores, los importadores y los vinculados económicos de unos y otros.* Son los productores, importadores de derivados del petróleo y los vinculados económicos a estas empresas, los responsables del impuesto a las ventas, por consiguiente son los únicos que pueden cobrar y facturar el IVA. Los distribuidores y comercializadores de productos derivados del petróleo no puede cobrar IVA y por consiguiente no deben facturar IVA, puesto que no son responsables de este impuesto; en consecuencia, las ventas de productos derivados del petróleo realizadas por los comercializadores no se consideran gravadas con el impuesto a las ventas. Para efectos del IVA en los combustibles, es importante anotar que aunque se maneja la tarifa general del 16%, el Ministerio de Minas y Energía mediante resolución indica el precio base para el cálculo del IVA.
3. Impuesto Global a la Gasolina y al ACPM³: fue creado en la Ley 223 de 1995 artículo 58 y lo que pretendió este impuesto fue agrupar el impuesto a la gasolina y al ACPM, la contribución para la descentralización artículos 45 y 46 de la Ley 6 de 1992, el impuesto al consumo de gasolina motor y el subsidio de la gasolina motor establecidos en los artículos 84 y 86 de la Ley 14 de 1983. Es un impuesto recaudado por los productores e importadores de gasolina y ACPM. Los impuestos que agrupo estaban dirigidos a la construcción de infraestructura vial y a garantizar recursos energéticos en zonas rurales, una vez agrupado tomo las características de un impuesto nacional y paso a no tener una destinación específica.
4. Tarifa de marcación: mediante el Decreto 1503 de 2002 el Ministerio de Minas y Energía reglamentó la marcación de los combustibles líquidos derivados del petróleo en los procesos de almacenamiento, manejo, transporte y distribución. El objetivo básico: conocer la procedencia del combustible, prevenir el robo, la evasión de impuestos y el contrabando. El marcador es una sustancia química

³ ARTÍCULO 58. IMPUESTO GLOBAL A LA GASOLINA Y AL ACPM. A partir del 1o de marzo de 1996, sustituyese el impuesto a la gasolina y al ACPM y la contribución para la descentralización consagrados en los artículos 45 y 46 de la Ley 6a de 1992, el impuesto al consumo de la gasolina motor y el subsidio a la gasolina motor, establecidos en los artículos 84 y 86 de la Ley 14 de 1983, por un impuesto global a la gasolina y al ACPM que se liquidará por parte del productor o importador. Para tal efecto el Ministerio de Minas y Energía fijará por resolución la nueva estructura de precios. Este impuesto se cobrará: en las ventas, en la fecha de emisión de la factura, en los retiros para consumo propio, en la fecha del retiro, en las importaciones, en la fecha de nacionalización del producto.

que se adiciona al combustible el cual no modifica sus características físicas, este proceso esta a cargo de Ecopetrol y el Ministerio de Minas y Energía reconoce dentro de la estructura de precios el costo del marcador.

5. Margen de continuidad: dicho margen está dirigido a remunerar a Ecopetrol S.A. 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, la misma será aplicable a la gasolina extra y a la gasolina de origen nacional que se distribuya en las zonas de frontera. En otras palabras, el consumidor final está pagando las ampliaciones de la infraestructura de poliductos en el país. Es una contribución creada por el gobierno a favor de Ecopetrol. Es importante decir que el transporte de crudos por oleoductos y de gasolina y ACPM por el sistema de poliductos es considerado un servicio público, las tarifas de transporte son fijas periódicamente e incorporadas dentro de la estructura de precios.
6. Margen Mayorista y Margen Minorista: la regulación de los precios de los combustibles desde mediados de los setenta tiene como sustento legal los decretos 2104 de 1974 y 1736 de 1975 del Ministerio de Minas y Energía, los cuales se complementaron posteriormente con la Ley 1 de 1984. Mediante esta legislación se le asignó al Ministerio la función de establecer la política de precios de los derivados del petróleo y el gas natural, de fijar su estructura y de decretar los aumentos periódicos. Posteriormente, se complementó y amplió la legislación sobre el tema mediante el Decreto Ley 2119 de 1992
7. Sobretasa: creada mediante la Ley 488 de 1998⁴, se autorizó a los municipios, distritos y departamentos para adoptar la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, también se creó la sobretasa al ACPM a cargo de la nación, básicamente para el mantenimiento de la red vial nacional. La sobretasa está a cargo de los distribuidores mayoristas, productores e importadores. Un pequeño problema que tiene la sobretasa en la gasolina, es que se calcula sobre el precio final incluyendo los impuestos IVA, global, los demás ítems mencionados anteriormente, en otras palabras, es un impuesto sobre otros impuestos. Esto no sucede en la sobretasa al ACPM, mensualmente se informa mediante la resolución el precio base del galón de ACPM sobre el cual se calculara el 6% de sobretasa.

A continuación se relacionan los precios vigentes para el mes de enero de 2012 y porcentualmente podemos ver el impacto de los impuestos directos establecidos en un galón de combustible.

4 Artículo 117. Sobretasa a la gasolina motor y al ACPM. Autorízase a los municipios, distritos y departamentos, para adoptar la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, en las condiciones establecidas en la presente ley. Créase como contribución nacional la sobretasa al ACPM. La sobretasa al ACPM será del seis por ciento (6%). Será cobrada por la Nación y distribuida en un cincuenta por ciento (50%) para el mantenimiento de la red vial nacional y otro cincuenta por ciento (50%) para los departamentos incluido el Distrito Capital con destino al mantenimiento de la red vial. La base gravable, el hecho generador, la declaración, el pago, la causación y los otros aspectos técnicos serán iguales a los de la sobretasa de la gasolina⁴.

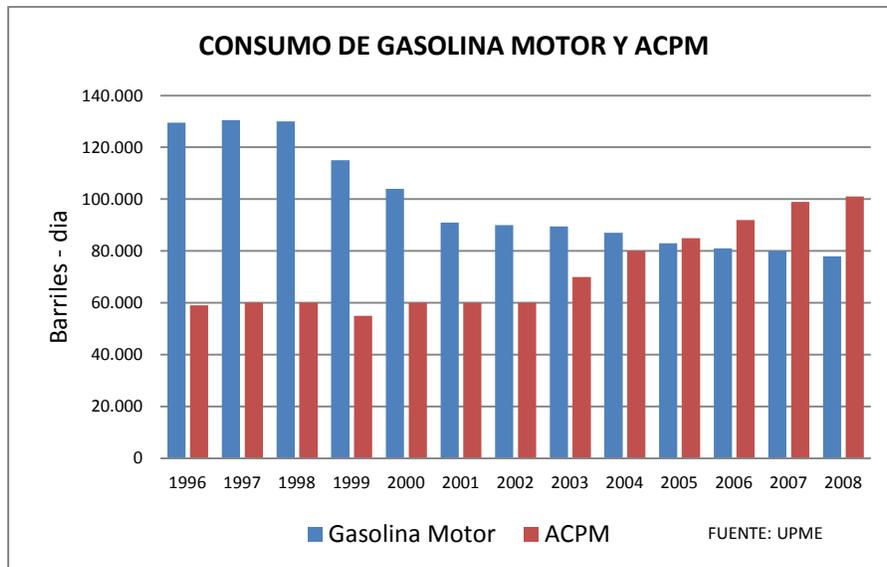
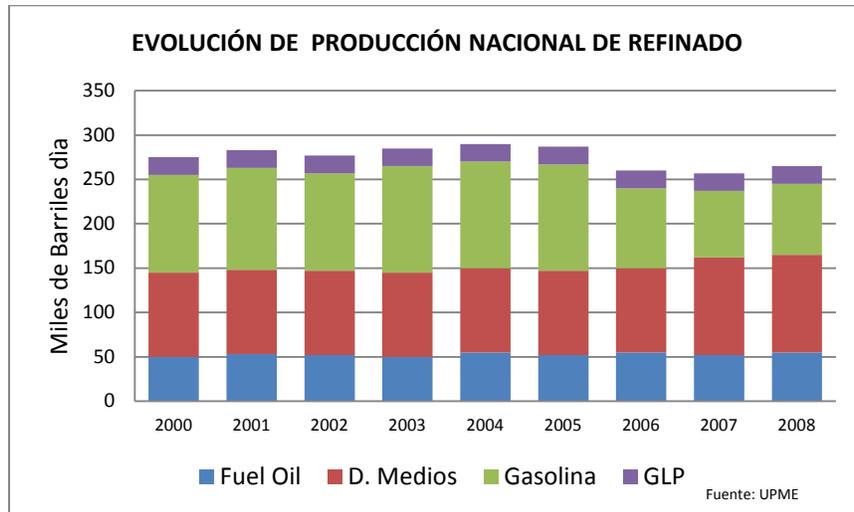
| ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS VIGENTES A PARTIR DEL 01 DE ENERO DE 2012 (\$/Galón) | | | | | | |
|---|--------------------|--------|----------------|--------|---------------|--------|
| ITEM | Gasolina Corriente | | Gasolina Extra | | Diesel (ACPM) | |
| | ENERO DE 2012 | % | ENERO DE 2012 | % | ENERO DE 2012 | % |
| Ingreso al productor | 4.749,4 | 100,0% | 5.550,0 | 100,0% | 5.223,7 | 100,0% |
| Tarifa de marcación | 5,6 | 0,1% | 5,6 | 0,1% | 5,1 | 0,1% |
| Margen plan de continuidad | 86,4 | 1,8% | 86,4 | 1,6% | 86,4 | 1,7% |
| Impuesto global | 785,5 | 16,5% | 903,4 | 16,3% | 520,6 | 10,0% |
| Impuesto a las ventas | 562,4 | 11,8% | 624,6 | 11,3% | 550,9 | 10,5% |
| Margen mayorista | 265,0 | 5,6% | | 0,0% | 265,0 | 5,1% |
| Sobretasa | 1.269,7 | 26,7% | 1.777,0 | 32,0% | 301,5 | 5,8% |
| Margen minorista | 578,0 | 12,2% | | 0,0% | 578,0 | 11,1% |
| Transporte planta de abasto a Est. de servicio | 45,0 | 0,9% | | 0,0% | 45,0 | 0,9% |
| % de carga tributaria | | 55,1% | | 59,5% | | 26,3% |

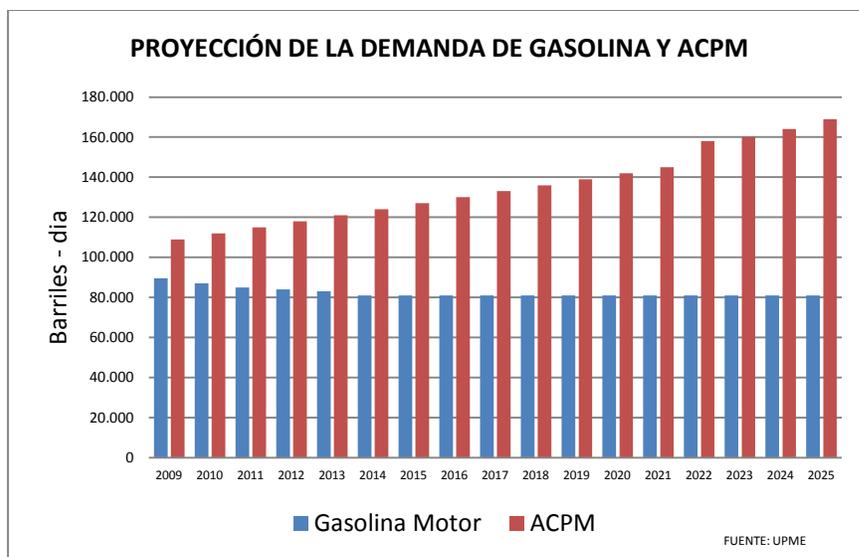
Fuente: Ecopetrol S.A.

Podemos darnos cuenta del porcentaje de la carga tributaria (IVA, Global y sobretasa), que para el caso de la gasolina corriente es del 55,1%, gasolina extra 59.5% y ACPM 26.3%; pero el margen plan de continuidad constituye un 1.7% de sobre costo que es una contribución a favor de Ecopetrol.

3. PROYECCIONES DE PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES

La información sobre las cantidades reales de refinación, al igual que las cantidades demandadas de combustibles líquidos derivados del petróleo, no es fácil de obtener, pero de acuerdo a las proyecciones de la UPME y sus diferentes reportes podemos calcular el monto recaudado en impuestos directos en los combustibles.





De acuerdo con los pronósticos de venta de gasolina y ACPM para el año 2012 y teniendo en cuenta únicamente el recaudo de impuestos por concepto de Global y Sobretasa el gobierno recaudará 4.077 billones de pesos, que corresponden al 3% del presupuesto general de la nación, de los cuales 2.464 son impuestos que recaudará el Ministerio de Hacienda y 1.613 son ingresos municipales.

Ingreso esperado por Impuesto Global y Sobretasa año 2012 (Billones de pesos)

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Total global + sobretasa ACPM | 2.464 |
| Total sobretasa gasolina | 1.613 |
| TOTAL | 4.077 |

En otro aspecto, Ecopetrol recibirá unos ingresos adicionales para garantizar el abastecimiento de los combustibles gasolina y ACPM por 267.613 millones de pesos, un ingreso marginal a su operación, pero que le ayuda en su programa de inversiones en poliductos, es importante conocer que el transporte de gasolina y ACPM es considerado un servicio público, el cual tiene un costo y que varía desde el punto de entrega y recibo de los combustibles.

Ingreso esperado por Margen de continuidad a favor de Ecopetrol año 2012 (Millones de pesos)

| | |
|---|----------------|
| Barriles esperados de venta gasolina y ACPM | 73.730.000 |
| Tarifa de margen de continuidad | 3.630 |
| TOTAL | 267.613 |

CONCLUSIONES

Como ya es costumbre en los colombianos, los incrementos en los precios de los combustibles vienen mes a mes, los medios de comunicación hacen sus notas y al tercer día todo sigue su curso normal, pero me pregunto, hasta cuándo los colombianos se van a dejar meter la mano en el bolsillo pagando los combustibles tan costosos?; cuál va a ser el detonante para que reaccionemos y entendamos que el país siendo un productor de petróleo y refinador no necesita referenciar los combustibles a los precios internacionales?. Tratar de entender al gobierno es sencillo cuando el recaudo por estos impuestos aporta una cifra importante al presupuesto de la nación, la cual no implica una reforma tributaria que debe ser aprobada por la rama legislativa; pero pienso que el pago de estos impuestos sería justificable y hasta aceptable si los dineros recaudados se invirtieran en infraestructura vial, pero las ciudades están colapsadas porque la malla vial no creció acorde a la cantidad de vehículos que las inundan, las carreteras que comunican el interior con los puertos son antiguas y en mal estado, los proyectos de construcción y adecuación de las vías son otorgados a contratistas que lo único que piensan es lucrarse y beneficiarse individualmente.

Muchos dicen que pagamos los combustibles como si fuéramos un país rico, pero el nivel de ingreso de los colombianos es bajo. Podemos tratar de justificar que los costos de refinar en Colombia son muy altos, porque básicamente tenemos dos refinерías en el país, la de Cartagena o Reficar y la de Barrancabermeja o CIB y que tecnológicamente son dos complejos bastante antiguos, sin embargo, el margen de utilidad que le queda a Ecopetrol es de 50% por barril procesado de crudo.

⁵El pasado 19 de agosto de 2011, el periodista y escritor Juan Gossaín publicó una nota llamada viaje al fondo de un galón de gasolina; donde plasma un análisis de los costos de producir un galón de gasolina en Colombia, inclusive el ex ministro ⁶Rodado Noriega justificó el incremento de los precios basados en los altos costos de convertir el crudo en combustibles, argumentando que la política de precios se debe mantener porque los más afectados serían los municipios, que dejarían de recibir recursos de las regalías, una aclaración, en el caso de los hidrocarburos las regalías se pagan sobre la explotación y comercialización del crudo, no sobre los productos refinados, sobre éstos se paga todos los demás impuestos que ya se han mencionado y el Impuesto de Industria y Comercio (ICA).

En estos momentos donde la globalización de la economía es el futuro para las naciones y donde las políticas macro económicas adoptadas por Colombia están orientadas a firmar acuerdos de libre comercio, es necesario plantear que la producción

⁵ http://www.eltiempo.com/economia/bienestar/ARTÍCULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10191058.html

⁶ <http://m.elespectador.com/impreso/politica/artículo-268884-combustibles-reforma-silenciosa>

y la importación de los combustibles sea libre, los precios deben obedecer a la oferta y demanda, la intervención del gobierno debe estar enfocada a garantizar el abastecimientos y la calidad exigidas internacionalmente sobre los combustibles. Es necesario que exista más participantes, tal como se viene presentando en los aspectos de exploración y explotación de hidrocarburos, donde no sólo es Ecopetrol el encargado de esta actividad, es necesario promocionar la inversión extranjera para el montaje de refinerías, construcción de oleoductos y poliductos dado la topografía de Colombia y la ubicación de sus reservas petrolíferas.

BIBLIOGRAFÍA

Decreto 1503 de 2002. 28 de enero de 2012. En http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/2002/julio/19/dec1503190702.pdf. Ministerio de Minas y Energía. República de Colombia.

Estatuto Tributario 2011. Décima Octava Edición. Editorial Legis.

Ley 223 de 1995. 28 de enero de 2012. En http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1995/ley_0223_1995_pr001.html#58. Congreso de Colombia.

Ley 488 de 1998. 28 de enero de 2012. En <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=187>. Congreso de Colombia.

Mercado Actual de la Gasolina y del ACPM en Colombia e Inflación. 29 de enero de 2012. En <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra287.pdf>. Rincón Hernán. Garavito Aaron.

Ministerio de Minas y Energía. República de Colombia. Unidad de Planeación Minero Energética – UPME. (2009, mayo). Cadena del Petróleo 2009. pp. 77, 93, 95-97.

UNIVERSIDAD DE LA SABANA
 INSTITUTO DE POSTGRADOS- FORUM
 RESUMEN ANALÍTICO DE INVESTIGACIÓN (R.A.I)

| No. | VARIABLES | DESCRIPCIÓN DE LA VARIABLE |
|-----|---|--|
| 1 | NOMBRE DEL POSTGRADO | ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO |
| 2 | TÍTULO DEL PROYECTO | EFECTO DE LOS TRIBUTOS EN LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA |
| 3 | AUTOR(es) | ROSSO SUESCÚN LUIS JORGE |
| 4 | AÑO Y MES | 2012 - 03 |
| 5 | NOMBRE DEL ASESOR(a) | DOMINGUEZ ARDILA CÉSAR AUGUSTO |
| 6 | DESCRIPCIÓN O ABSTRACT | <p>Presentar un análisis del porque los combustibles en Colombia son tan costosos, y para ello se da a conocer cómo funciona la cadena de abastecimiento de los combustibles, así como la composición de la estructura de precios y la estructura tributaria que afecta el precio final, y posteriormente una proyección del recaudo de impuesto global y sobretasa para el 2012.</p> <p>Present an analysis about why fuels are so expensive in Colombia, and let know how the fuels chain of supply, as well as the composition of the price structure and the tax structure affects the final price, and finally let know a projection of the collection of global tax and sobretasa tax in 2012.</p> |
| 7 | PALABRAS CLAVES | 1. Combustible 2. Tributos 3. Petróleo 4. Abastecimiento 5. Sobretasa |
| 8 | SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO | FABRICACION DE PRODUCTOS DE LA REFINACION DEL PETROLEO |
| 9 | TIPO DE ESTUDIO | ENSAYO |
| 10 | OBJETIVO GENERAL | Presentar un análisis del porque los combustibles en Colombia son tan costosos, y para ello pretendo dar a conocer cómo funciona la cadena de abastecimiento de los combustibles, así como la composición de la estructura de precios y la estructura tributaria que afecta el precio final, y posteriormente una proyección del recaudo de impuesto global y sobretasa para el 2012. |

| | | |
|----|-----------------------|---|
| 11 | OBJETIVOS ESPECÍFICOS | NO APLICA. |
| 12 | RESUMEN GENERAL | <p>Los colombianos estamos acostumbrados a que todos los meses se incrementen los precios de los combustibles, el argumento es básicamente que éstos precios se ajustan a los precios internacionales y se esgrime el argumento que los combustibles en Colombia están subsidiados; pero que hay de cierto en estas razones, cuando la realidad es que Colombia es un país productor de petróleo y cuenta con una de las empresas más grandes a nivel latinoamericano ECOPETROL que no solo se dedica a explorar, explotar y exportar petróleo crudo, sino que también lo refina produciendo los diferentes combustibles que el país requiere. Es entonces cuando se infiere que hay razones diferentes para que los combustibles en Colombia sean unos de los más costosos comparados con las naciones productoras de combustibles, ahí es cuando se pretende dar a conocer cómo funciona el abastecimiento y distribución de los combustibles en Colombia y de qué manera es que se fijan los precios a los combustibles por parte del gobierno, que ítems conforman dicha estructura, cuáles son impuestos y el efecto final sobre el consumidor.</p> |
| 13 | CONCLUSIONES | <p>Como ya es costumbre en los colombianos, los incrementos en los precios de los combustibles vienen mes a mes, los medios de comunicación hacen sus notas y al tercer día todo sigue su curso normal, pero me pregunto, hasta cuándo los colombianos se van a dejar meter la mano en el bolsillo pagando los combustibles tan costosos?; cuál va a ser el detonante para que reaccionemos y entendamos que el país siendo un productor de petróleo y refinador no necesita referenciar los combustibles a los precios internacionales?. Tratar de entender al gobierno es sencillo cuando el recaudo por estos impuestos aporta una cifra importante al presupuesto de la nación, la cual no implica una reforma tributaria que debe ser aprobada por la rama legislativa; pero pienso que el pago de estos impuestos sería justificable y hasta aceptable si los dineros recaudados se invirtieran en infraestructura vial, pero las ciudades están colapsadas porque la malla vial no creció acorde a la cantidad de vehículos que las inundan, las carreteras que comunican el interior con los puertos son antiguas y en mal estado, los proyectos de construcción y adecuación de las vías son otorgados a contratistas que lo único que piensan es lucrarse y beneficiarse individualmente.</p> <p>Muchos dicen que pagamos los combustibles como si fuéramos un país rico, pero el nivel de ingreso de los colombianos es bajo. Podemos tratar de justificar que los costos de refinar en Colombia son muy altos, porque básicamente tenemos dos refineries en el país, la de Cartagena o Reficar y la de Barrancabermeja o CIB y que tecnológicamente son dos complejos bastante antiguos, sin embargo, el margen de utilidad que le queda a Ecopetrol es de 50% por barril procesado de crudo.</p> |

| | | |
|----|------------------------|---|
| 13 | CONCLUSIONES. | <p>El pasado 19 de agosto de 2011, el periodista y escritor Juan Gossain publicó una nota llamada viaje al fondo de un galón de gasolina; donde plasma un análisis de los costos de producir un galón de gasolina en Colombia, inclusive el ex ministro Rodado Noriega justificó el incremento de los precios basados en los altos costos de convertir el crudo en combustibles, argumentando que la política de precios se debe mantener porque los más afectados serían los municipios, que dejarían de recibir recursos de las regalías, una aclaración, en el caso de los hidrocarburos las regalías se pagan sobre la explotación y comercialización del crudo, no sobre los productos refinados, sobre éstos se paga todos los demás impuestos que ya se han mencionado y el Impuesto de Industria y Comercio (ICA).</p> <p>En estos momentos donde la globalización de la economía es el futuro para las naciones y donde las políticas macro económicas adoptadas por Colombia están orientadas a firmar acuerdos de libre comercio, es necesario plantear que la producción y la importación de los combustibles sea libre, los precios deben obedecer a la oferta y demanda, la intervención del gobierno debe estar enfocada a garantizar el abastecimientos y la calidad exigidas internacionalmente sobre los combustibles. Es necesario que exista más participantes, tal como se viene presentando en los aspectos de exploración y explotación de hidrocarburos, donde no sólo es Ecopetrol el encargado de esta actividad, es necesario promocionar la inversión extranjera para el montaje de refinerías, construcción de oleoductos y poliductos dado la topografía de Colombia y la ubicación de sus reservas petrolíferas.</p> |
| 14 | FUENTES BIBLIOGRÁFICAS | <p>Decreto 1503 de 2002. 28 de enero de 2012. En http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/2002/julio/19/dec1503190702.pdf. Ministerio de Minas y Energía. República de Colombia.</p> <p>Estatuto Tributario 2011. Décima Octava Edición. Editorial Legis.</p> <p>Ley 223 de 1995. 28 de enero de 2012. En http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1995/ley_0223_1995_pr001.html#58. Congreso de Colombia.</p> <p>Ley 488 de 1998. 28 de enero de 2012. En http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=187. Congreso de Colombia.</p> <p>Mercado Actual de la Gasolina y del ACPM en Colombia e Inflación. 29 de enero de 2012. En http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra287.pdf. Rincón Hernán. Garavito Aaron.</p> <p>Ministerio de Minas y Energía. República de Colombia. Unidad de Planeación Minero Energética – UPME. (2009, mayo). Cadena del Petróleo 2009. pp. 77-93, 95-97</p> |

Vo Bo Asesor y Coordinador de Investigación:

CRISANTO QUIROGA OTÁLORA