

EL BARRIL SIN FONDO DEL FEPC

Amylkar D. Acosta M¹

ORÍGEN Y FINALIDAD DEL FEPC

El FEPC fue creado en 2007, mediante el artículo 69 de la Ley 1151 y empezó a operar en 2009. El mismo tenía por finalidad contrarrestar la volatilidad propia de los precios del petróleo y de sus derivados (gasolina y diésel) y evitar alzas bruscas en el *precio de referencia* de los mismos, que fija mensualmente el Ministerio de Minas y Energía y es el que paga el consumidor en la estación de servicio. Con tal fin, se estableció una *banda de precios*, de tal suerte que los reajustes de precios, hacia arriba y hacia abajo, no debían sobrepasar el 3% para la gasolina y el 2.8% para el diésel.

Posteriormente el Congreso de la República expidió la Ley 1739 del 2014, estableciendo el *diferencial de participación* y el *diferencial de compensación*, “como contribución parafiscal del FEPC para atenuar las fluctuaciones de los precios de los combustibles, de conformidad con las leyes 1151 de 2007 y 1450 de 2011”. Tales *diferenciales* operaban de la manera siguiente: en el primer caso, cuando el precio de referencia superaba el precio al productor (IP en la fórmula), ECOPETROL, se generaba un *ahorro* que alimentaba el FEPC y viceversa, en el segundo, cuando el precio de referencia estaba por debajo del IP había que “desahorrar” para impedir que el aumento de precios fuera mayor. *Es de anotar que el neto, caso siempre ha sido negativo*, lo cual obedece a la tendencia de los precios en los últimos años.

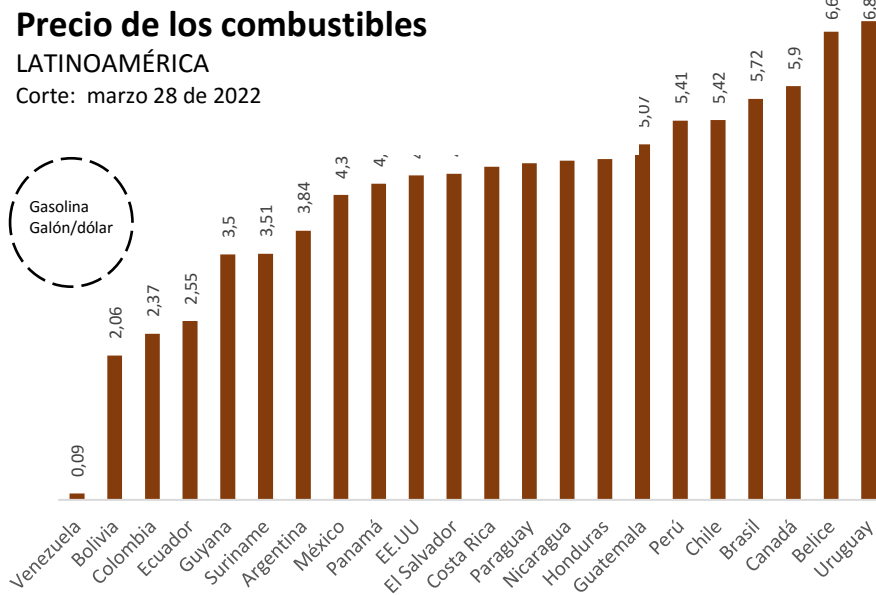
EL FEPC SE QUEDÓ SIN PISO

Pero, a finales del 2015, la Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-526, tumbó el *diferencial compensación*, con lo cual el FEPC perdió el ahorro como su fuente de financiación, tornándolo inoperante para el fin propuesto. La verdad sea dicha, después de este fallo el FEPC quedó reducido a un registro de los saldos entre uno y otro diferencial entre los *precios de referencia* y el *IP*. A consecuencia de ello, el déficit del FEPC ha sido cada vez mayor y se ha venido cubriendo por parte de la Nación. En su momento el Ministro Carrasquilla lo solventó emitiendo títulos de Tesorería (TES).

A marzo de 2022, dicho déficit acumulado (deuda con ECOPETROL) ascendió a los \$7.8 billones, el cual canceló el anterior gobierno del Presidente Iván Duque. Ese es el costo de mantener el precio de los combustibles en

¹ Miembro de Número de la ACCE

Colombia como el tercero más bajo en Latinoamérica después de Venezuela y Bolivia.



EL “TAXÍMETRO” NO SE DETIENE

Pero, el “taxímetro” siguió marcando, sobre todo debido a que, como lo acota el experto Mauricio Cabrera, “el problema se agudizó en el último año, pues mientras que con la devaluación y el precio internacional el barril de petróleo pasó de \$270.000 a \$480.000, para un incremento del 185%, el galón de gasolina sólo llegó a \$9.500, menor que antes de la pandemia” y un incremento a duras penas del 8%.

Además, el gobierno Duque dispuso el congelamiento de los precios de los combustibles desde el mes de marzo de este año y solo decretó un alza de \$200 en la gasolina y \$100 en diésel a finales del mes de junio, cuando ya estaba con un pie en el estribo para hacer dejación de la Presidencia. Y ello, no obstante que, a su juicio “existe el espacio suficiente para generar los ajustes requeridos para la convergencia entre los precios locales e internacionales”².

En concepto del ex ministro de Hacienda José Manuel Restrepo, “la política de precios de los combustibles balancea entre la estabilización del precio para el consumidor final y el costo fiscal para el gobierno. Todo esto deberá hacerse de manera concertada con el próximo gobierno”³, a quien le quedó la ímproba tarea de lograr ese “balanceo”.

² El Tiempo. MFMP. Agosto, 18 de 2022

³ El Tiempo. Abril, 24 de 2022

EL DÉFICIT DEL FEPC ES INSOSTENIBLE

El desfase, entonces, entre el *precio de referencia* y el *precio paridad importación* se acrecienta y con él el déficit del FEPC. Si tenemos en cuenta que en Colombia se consumen 5.3 millones de galones de gasolina y 5.5 millones de diésel al día y si el subsidio implícito en los precios es de \$7.000 por galón, aproximadamente, el abultado déficit supera los \$23 billones anuales. Aunque el estimativo del Comité autónomo de la Regla fiscal para este año es de un déficit de \$33.7 billones, *monto este muy superior a los \$25 billones que aspira a recaudar el Gobierno con la reforma tributaria que se tramita en este momento en el Congreso de la República*, suficiente además para erradicar la pobreza en Colombia. Solo en el primer trimestre de este año el saldo en rojo llegó a los \$6.3 billones (!).

Así las cosas el FEPC se convirtió en un *barril sin fondo*. Como este déficit debe ser cubierto, son tres puntos más del PIB que se viene a sumar al déficit fiscal para 2022 proyectado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) del 5.6% se eleva al 8.6% del PIB. Una barbaridad. El FEPC y su déficit, es una verdadera bomba de tiempo que puede estallar en cualquier momento.

El Presidente Petro ha anunciado reajustes en el precio de la gasolina, al tiempo que *mantendría congelado el del diésel*, tal vez porque este, por ser el combustible que más usa el transporte de carga y pasajeros, es el que más presión ejercería en la inflación que ya supera el 10%. Según la previsión que hizo el Banco de la República en agosto de este año, se esperaba un incremento del 15% de los precios de los combustibles. Huelga decir que, según el Ministerio de Hacienda, por cada \$1.000 de alza en el precio de los combustible la inflación subiría 0.65 punto porcentual. En todo caso dicho reajuste, que se viene a sumar a las excesivas alzas en las tarifas de energía, se tendrá que hacer de manera gradual y progresiva, no vaya a ser que la misma cause una explosión social, como ya ocurrió recientemente en el Ecuador, obligando al gobierno de Guillermo Lasso a recular y derogar el alza decretada!

Ya lo advirtió el Ministerio de Hacienda en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), en su más reciente versión: “el impacto derivado de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en el costo de producción de bienes y servicios diferentes a los combustibles líquidos, entre los que sobresale el transporte público y de carga, es significativamente alto en

hogares en situación de pobreza o vulnerables”⁴. De allí que sea tan sensible esta alza de la gasolina motor.

SE IMPONE EL CAMBIO

Es oportuno no perder la perspectiva del cambio que se impone con la *Transición energética* en curso. Como bien lo dice el Presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS), “es una realidad que *los subsidios a los combustibles fósiles son insostenibles*. Hacemos un llamado al nuevo gobierno para avanzar en políticas públicas que incentiven la compra y uso de nuevas tecnologías más eficientes en consumo de combustibles, como todas las tecnologías híbridas disponibles, *el uso de mezclas voluntarias de biocombustibles*, en donde el precio del galón sea más barato cuando mayor sea la mezcla e incrementar el uso de vehículos dedicados a gas y el hidrógeno más adelante, mientras migramos a un transporte cero emisiones”⁵.

Este es un mensaje poderoso tanto para el Gobierno como para los propietarios de vehículos motor. Al Congreso de la República le corresponderá sopesar estos factores a la hora de definir la nueva estructura de los precios de los combustibles, así lo dispuso el Plan de desarrollo del anterior gobierno y así se lo solicitó la Corte Constitucional en su fallo.

Bogotá, septiembre 11 de 2022
www.amylkaracosta.net

⁴ Idem

⁵ El Nuevo Siglo. Julio, 21 de 2022