

Imprimir

El Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC) fue creado en 2007; es el art. 69 del Plan de Desarrollo 2006-2010[1].

Entre las razones que se tuvieron para hacerlo, se destaca la necesidad de estabilizar los ingresos de Ecopetrol, teniendo como referencia el precio internacional. Se trata de eliminar el costo de oportunidad que tendría la venta del combustible, a un precio más bajo en el mercado nacional, en lugar de exportarlo. La lógica subyacente es sencilla. Ecopetrol podría, en teoría, exportar todo el combustible. Y, entonces, no habría razón para que el precio interno sea inferior al internacional.

Antes del 2007, el precio del combustible producido en el país se vendía a un precio que tenía como referencia los costos de Ecopetrol. Esta lógica se rompió y desde el 2007 el precio internacional es el determinante.

1. El FEPC y la pandemia

Durante los meses de pandemia el gobierno Duque tomó la decisión de no aumentar el precio de los combustibles. Esta medida es comprensible dadas las dificultades que se presentaron esos meses. De todas maneras, una vez terminada la pandemia, el gobierno Duque sí debió haber dado los primeros pasos, así hayan sido débiles, para comenzar a aumentar el precio. En el *Marco Fiscal* del 2022 se reconoce un déficit del FEPC de \$14,2 billones[2]. Este monto continuó subiendo hasta llegar a los \$36 billones.

Desde que comenzó la administración Petro era evidente la necesidad de cubrir el déficit. Este gobierno asumió el reto de manera responsable, y ya actualizó el precio de la gasolina. El año pasado el déficit del FEPC se redujo a \$20,5 billones. Sin el aumento del precio del diésel el desbalance continuaría en \$11 billones. El debate actual se agudizó por aumento del precio del diésel. En gracia de la discusión se podría afirmar que el gobierno actual debió comenzar este tipo de medida desde los primeros meses de la administración. Si se hubiera hecho así, el ritmo de aumento del precio podría ser más suave.

2. Subsidio real e implícito

Para entender mejor la naturaleza del FEPC habría que diferenciar entre los subsidios *real* e *implícito*.

En la literatura sobre las finanzas públicas el estudio de Selowsky[3] define el subsidio como la diferencia entre el costo y la tarifa (o cualquier forma de pago). Cuando el costo (C) es mayor que la tarifa (T) el subsidio (S) es positivo, así que $S=C-T$. Esta definición es aceptada entre los economistas y juristas. A partir del trabajo de Selowsky se ha abierto un abanico muy amplio de estudios económicos sobre los subsidios. Esta versión corresponde el subsidio *real*. Si se acepta esta definición, no hay subsidio al combustible porque el precio interno está por encima del costo de producción de Ecopetrol.

La otra definición se refiere al subsidio *implícito*. Hay subsidio si el precio doméstico (PD) es inferior al precio internacional (PI), así que $S=PD-PI$. Esta modalidad de subsidio es cualitativamente diferente del subsidio real.

Los transportadores han argumentado que la lógica prevalente debe ser la que se utiliza para calcular el subsidio real. Si así fuera, no sería necesario subir el precio del diésel porque el precio es superior al costo de producción de Ecopetrol

El ajuste del precio doméstico al internacional, y la conservación del FEPC se justificaría por tres razones: estabilidad del ciclo, desincentivar el uso de combustibles contaminantes y mejorar los excedentes de la Nación vía Ecopetrol.

En teoría, si el Fondo se administra bien, se podría estabilizar el movimiento de los precios. Desde la perspectiva ambiental, no hay ninguna razón para subsidiar a la gasolina y al diésel. Finalmente, si el precio de los combustibles sube, Ecopetrol tendrá más recursos, y estos excedentes se le transfieren a la Nación.

3. Excedentes de Ecopetrol y política pública

Las finanzas públicas reciben recursos de Ecopetrol por tres vías: impuesto a la renta, regalías y participación en los dividendos. Si los excedentes de la Empresa aumentan, la situación fiscal mejora. Estos montos adicionales en manos del Estado, permiten que el subsidio indiscriminado de los combustibles a bajo precio, se convierta en dineros que permitan financiar gastos públicos debidamente diseñados. Esta sola razón sería suficiente para subir el precio de los combustibles.

[1] REPUBLICA DE COLOMBIA., 2007. *Ley 1151. Por la Cual Se Expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*, Gobierno Nacional, Bogotá. En la reglamentación del 2014 se precisan las condiciones de funcionamiento del Fepc. Ver, MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO., 2014. *Decreto 1880. Por el Cual Se Reglamenta el Funcionamiento y Operatividad del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc), Creado Mediante el Artículo 69 de la Ley 1151 de 2007 y Se Dictan otras Disposiciones*, Ministerio de Hacienda, Bogotá.

[2] MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO., 2022. *Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022. Crecimiento e Inversión Social con Sostenibilidad Fiscal*, Ministerio de Hacienda, Bogotá.

[3] SELOWSKY Marcelo., 1979. *Who Benefits from Government Expenditure? A Case of Study of Colombia*, University Press, World Bank, Washington.

Jorge Iván González

Foto tomada de: Agencia EFE