

Política fiscal respecto al balance del precio de la gasolina en Colombia

Stephania Cabarique

Jessyca Paola Gómez Barbón

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Programa de Derecho

Bogotá D.C.

Mayo de 2019

Política fiscal respecto al balance del precio de la gasolina en Colombia

Stephania Cabarique

Jessyca Paola Gómez Barbón

Trabajo de grado para obtener el título de abogada

Universidad La Gran Colombia

Facultad de derecho

Bogotá D.C.

Mayo 2019

Resumen

Colombia; Un país con un gobierno descentralizado y un Estado Social de derecho, su política debe ir encaminada a la prevalencia del interés general. El Estado tiene diferentes entidades adscritas y vinculadas con la finalidad de expedir e implementar políticas públicas que logren una estabilidad económica y social que permita el desarrollo del País. Dentro de las funciones del Estado como administrador de recursos, en el sector minero energético surge esta investigación de tipo descriptiva bajo la pregunta problema de ¿Cuál es la política fiscal para el balance del precio de la gasolina en Colombia?; ya que siendo la gasolina el combustible más utilizado por el transporte terrestre, el precio de este combustible ha generado mucha polémica social y una aparente incertidumbre respecto de cuál es su determinación y bajo que parámetros legales es soportado éste mismo. La movilidad representa un ingreso de alta importancia para la economía nacional al tener un impacto importante en la industrialización, la distribución y comercialización de todos los sectores económicos públicos y privados. El presente trabajo de investigación realiza una descripción de cuál es el marco jurídico actual sobre el que se faculta el gobierno para establecer el precio de la gasolina y cómo la política fiscal regula el balance de este dentro de la normatividad vigente.

Palabras Clave

Precio de la gasolina, Política Fiscal, Marco jurídico, Principios Constitucionales, Normatividad, Facultades Gubernamentales, Regulación.

Abstract

Colombia; A country with a decentralized government and a social State of law, its policy should be aimed at the prevalence of the general interest. The State has different entities attached and linked with the purpose of issuing and implementing public policies that achieve economic and social stability that allows the development of the Country. Within the functions of the State as administrator of resources, in the mining and energy sector, this descriptive research emerges under the question "What is the fiscal policy for the balance of the price of gasoline in Colombia? since gasoline is the fuel most used by land transport, the price of this fuel has generated much social controversy and an apparent uncertainty about what is its determination and under what legal parameters is it supported. Mobility represents an income of great importance for the national economy as it has an important impact on the industrialization, distribution and commercialization of all public and private economic sectors. This research work provides a description of the current legal framework on which the government is empowered to establish the price of gasoline and how the fiscal policy regulates the balance of this within the current regulations.

Keywords

Price of gasoline, Fiscal Policy, Legal Framework, Constitutional Principles, Regulations, Governmental Powers, Regulation.

Tabla de Contenido

Introducción	9
Capítulo I. Marco jurídico para el balance del precio de la Gasolina en Colombia.	12
1.1. Antecedentes respecto al sector de Hidrocarburos.....	12
1.2. Definición y Características de los Combustibles.....	15
1.3. Política Fiscal, Definición y principios.	17
1.3.1. Principio de la Confianza Legítima.	19
1.3.2. Principio de Legalidad Tributaria.....	19
Capítulo II. Facultades del Gobierno para la fijación del precio de la Gasolina en Colombia.	20
2.1. Facultades Administrativas del Estado.....	20
2.1.2. Entidades relacionadas a la Fijación del Precio de la Gasolina.....	25
2.1.2.1. Ministerio de Minas y Energía.....	25
2.1.2.2. Entidades Adscritas.....	27
2.1.2.2.1. Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH).....	27
2.1.2.2.2. Agencia Nacional de Minería (ANM)	28
2.1.2.2.3. Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG)	29

2.1.2.2.5. Servicio Geológico Colombiano	29
2.1.2.3. Entidades Vinculadas.....	30
2.1.2.3.1. Ecopetrol S.A.....	30
2.1.2.4. Fondos Especiales.....	31
2.1.2.4.1. Fondo de Solidaridad para subsidios y Redistribución de Ingresos (FSRI).	31
2.1.2.4.2. Fondo Nacional de Regalías	32
2.1.2.4.3. Fondo de Protección Solidaria, SOLDICOM.....	32
2.1.2.4.4. Fondo de estabilización de precios de los combustibles. FEPC.	32
2.1.2.5. Organizaciones Gremiales.....	36
2.1.2.5.1. Fendipetróleo.....	36
2.1.2.5.2. Fendispetrol	37
2.2.Relación Normativa actual para la fijación del Precio de la Gasolina.....	38
2.3.Componentes del Precio de la Gasolina	42
2.3.1. Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente (IP).	42
2.3.2. Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista (PMM).	43
2.3.2.1. Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente (IP).....	43
2.3.2.2. Impuesto Nacional.....	43
2.3.2.3. IVA sobre el Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente	44
2.3.2.4. Impuesto al Carbono	44
2.3.2.5. Tarifa de Marcación.....	45

2.3.2.6.	Tarifa de Transporte por Poliductos	46
2.3.3.	Precio Máximo de venta en Planta de Abastecimiento Mayorista (PMA).....	47
2.3.3.1.	Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista (PMM).....	47
2.3.3.2.	Margen de Distribución Mayorista.....	47
2.3.3.3.	IVA sobre el Margen de Distribución Mayorista	48
2.3.3.4.	Sobretasa a la Gasolina	49
2.3.4.	Precio de Venta por Galón al Público	51
2.3.4.1.	Precio Máximo de Venta en Planta de Abastecimiento Mayorista (PMA) ..	52
2.3.4.2.	Margen del Distribuidor Minorista	52
2.3.4.4.	Transporte de la Planta de Abastecimiento Mayorista a la Estación de Servicio	53
Capitulo III. Análisis de Precedentes para el Sector Minero Energético.....		54
3.1.	Análisis jurisprudencial de la Corte Constitucional.....	54
3.1.1.	Ausencia de parámetros legales en la obtención de los recursos del FEPC Sentencia C621 de 2013.....	54
3.1.2.	Base gravable fijada por el Ministerio de Minas y Energía, vulnera el principio de legalidad tributaria. Sentencia C030 de 2019.....	57
3.2.	Histórico de Proyectos de Ley	59
4.	Conclusiones	60
Referencias		64

Índice de Tablas

Tabla 1. Estructuración de la regulación de los Componentes del Precio de la Gasolina Motor Corriente (GMC)Fuente: (CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas, 2019).....	41
Tabla 2. Valores de la Sobretasa a la Gasolina	50
Tabla 3. Histórico de Proyectos de Ley	60

Introducción

En este siglo el motor de la globalización es la capacidad que tenemos para conectar con otras personas en cualquier parte del mundo aun por medio de la tecnología sigue siendo necesario la movilidad, dentro de la cual el sistema de mecánico impulsado por biocombustibles sigue primando en el mercado actual a pesar de los nuevos dispositivos eléctricos que utilizan distintas fuentes de energía más limpia y amigable con el medio ambiente.

La gasolina entonces, ha sido a lo largo de los últimos siglos el combustible más utilizado para muchos tipos de máquinas mecánicas destinada para cumplir distintos objetivos para beneficio del ser humano y su desarrollo tales como; el transporte en sus múltiples formas aéreo, terrestre y marítimo, la industrialización, etc. Así las cosas, la industria minero energética es una de las más grandes el desarrollo económico mundial.

En Colombia ha sido de gran preocupación para la ciudadanía en general el precio de la gasolina para los vehículos terrestres, siendo un país productor de petróleo genera muchas incertidumbres de carácter social al no encontrarse fácilmente descrito abiertamente como se fija el precio para un público general, mucho menos como es desglosado este valor y bajo que normatividad se regula las facultades del gobierno nacional para expedir e implementar la reglamentación que mantiene vigente este sistema.

Lo que hace necesaria esta investigación para entender jurídicamente cual es el marco jurídico actúa principalmente, pues la fijación del valor final pagado por el consumidor además de

los costos de producción, distribución y comercialización tiene varios adicionales tributarios que parecen merecer una explicación más detallada y soportada en lo jurídico.

Colombia es un país productor de petróleo y tiene un particular modelo económico para fijar el precio de la gasolina; A través de diferentes políticas públicas de carácter fiscal que regulan la explotación, el procesamiento, la distribución y la comercialización de la gasolina, en un marco económico abierto se busca mediante la descripción del marco jurídico actual permitir analizar cómo se faculta el gobierno para el sostenimiento de este modelo económico.

Con lo que se pretende en esta investigación poder describir este modelo con base en lo jurídico y toda la reglamentación vigente que permita un análisis para poder entender el panorama actual y sacar conclusiones propias respecto al desarrollo del país de manera objetiva sin tildar ni positivo ni negativo el papel de Estado, pero sí a manera de revisión frente a la situación y estructuración actual en el Estado Social de Derecho el cual rige la Constitución y normatividad del país.

Como pregunta problema se tiene sobre ¿Cuál es la política fiscal sobre el balance del Precio de la gasolina en Colombia? En esta se plantea varios interrogantes anexos para describir cual es la política actual, sobre que marco jurídico está planteada y que facultades tiene el estado para el manejo de esta. En busca de describir y analizar todo el sistema de cómo se plantea el precio de la gasolina, su mantenimiento y estabilidad pese a la fluctuación de los precios del petróleo, el porqué de la incidencia de este en el descontento e incertidumbre social y en general

el contenido político, jurídico y económico en paralelo a la sustentación jurídica para resolver la pregunta problema.

Se tiene como hipótesis que mediante un marco jurídico explícito de la normatividad sobre la cual se faculta el gobierno para establecer el balance del precio de la gasolina en Colombia teniendo como base los fines de la política pública de carácter fiscal, se podrá analizar cómo es que solo mediante la administración pública en un Estado Social de derecho se formulan las variables para un balance fiscal que fije un precio de un combustible cuyos componentes son tributarios pero que no tiene directrices claras técnicas ni congruentes siendo un país productor de petróleo en donde su fijación parece ser discrecional.

El documento se divide en una primera parte de antecedentes normativos, definiciones sobre la proveniencia de la gasolina y las funciones del Estado dentro del marco político y administrativo para dicha función así como un resumen del objeto de las entidades relacionadas a la función administrativa y política, como segunda parte una descripción de los componentes de la estructura como tal del precio de la gasolina finalizando con un tercer capítulo de análisis jurisprudencia que conllevan a un breve recuento de los proyectos de ley sobre el tema para concluir con los aspectos más relevantes analizados en la presente investigación.

Capítulo I. Marco jurídico para el balance del precio de la Gasolina en Colombia.

1.1. Antecedentes respecto al sector de Hidrocarburos.

Gracias a su posición geográfica donde se tiene contacto con los dos océanos y estratégicamente con puertos que permiten comunicar con gran parte de países; Colombia a lo largo de la historia se ha caracterizado por su riqueza ecológica, tanto en Fauna como en Recursos naturales minerales; esto le ha permitido desarrollar gran parte de su economía basándose en la explotación de estos recursos. Del tema en cuestión se centrará en el sector hidrocarburos mencionado anteriormente, a lo que vale hacer un aparte de una breve reseña histórica de este sector;

“En Colombia la industria de los combustibles líquidos, comenzó en 1869 con la primera extracción de una muestra de petróleo del Magdalena Medio, en el sector de “La Cira Infantas”, Santander, a sólo 22 kilómetros de Barrancabermeja (hoy convertido en el pozo más antiguo de Colombia).

En 1905 el gobierno colombiano firmó dos concesiones: La Concesión De Mares y la Concesión Barco, que les dio derechos a agentes privados para explorar terrenos en Santander (Barrancabermeja) y Norte de Santander (Catatumbo), respectivamente. La Concesión De mares se convirtió en propiedad de la empresa Tropical Oil Company también denominada “Troco”, que más adelante cedería sus funciones al Estado en virtud de la expiración del contrato.

La refinación en Colombia inició en 1908 con la empresa Cartagena Refining Co, que importó crudo por más de trece años para vender queroseno. Posteriormente en 1918 se confirmó el hallazgo de la Cira Infantas, cuyas reservas se ubicaron en un valor cercano a 800 millones de

barriles de petróleo. En 1923 entró en actividad la refinería de El Centro, ubicada en Barrancabermeja.

La Ley 165 de 1948 creó la Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) y en 1951 se reversó la Concesión De Mares con lo cual todos los bienes de pasaron a ser propiedad de la Nación. A partir de allí Ecopetrol se hizo cargo de la operación de la concesión y asumió las actividades propias del desarrollo del negocio del petróleo y los combustibles líquidos.

Por las necesidades energéticas del mercado y los altos costos de operación de las plantas de refinación, hacia 1973 las plantas de Intercol (Cartagena), Colpet (Tibú), Texas (El Guamo), y otras redujeron su eficiencia operacional y cerraron para dejar paso a los actuales sistemas de refinación en Barracabermeja, Cartagena, Apiay, y Orito.

Las condiciones del mercado y las necesidades de abastecimiento han ocasionado que la producción de combustibles líquidos en Colombia se haya tecnificado, consolidando una producción de alta calidad que comprende inventarios de gasolina motor corriente, gasolina motor corriente oxigenada, gasolina extra, ACPM y sus mezclas, jet fuel, queroseno, avigas, propano, fuel oil y los biocombustibles.” (CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas, 2019)

En cuanto a la regulación del manejo de los precios de combustibles se tiene como antecedentes desde mediados de los setenta, tomando como referencia el Decreto 2104 de 1974; que señalaba en ese entonces en su articulado la función del Ministerio de Minas y Energía para la fijación de los precios de combustibles y el Decreto 1736 de 1975 respectivamente en el cual se dan directrices para la determinación de dicha fijación de precios. Ampliándose más adelante las funciones tributarias hacia el Ministerio de Hacienda con el Decreto Ley 2119 de 1992.

A partir de 1991 con la llegada de la Constitución Política de Colombia de 1991 se definió un camino dirigido a la actividad administrativa en busca de la descentralización de los poderes del Estado en búsqueda de tener un país más equitativo y organizado para cumplir los fines del Estado.

Para la definición del precio de los combustibles ha estado facultado jurídicamente el ejecutivo delegando dichas funciones sobre sus Ministros; se describe que el antecedente Constitucional para dicha función del Estado se encuentra basada en el Artículo 334;

“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso, el gasto público social será prioritario.” (Constitución Política de Colombia, 1991)

A finales del año 1998, se intentó de alguna manera que los precios fijados en el país reflejaran de algún modo competencia con la moneda internacional, basándose en la “paridad” es decir la relación de una moneda con el patrón monetario internacional vigente implementada al modelo de nuestro país se adoptó una nueva forma de fijación de precios de la gasolina respectivamente;

“El 23 de diciembre de 1998 el Ministerio de Minas y Energía expidió las resoluciones 8-2438 y 8-2439, las cuales fijaron la estructura de precios para la producción o importación, distribución y venta de la gasolina motor corriente y del ACPM, respectivamente. El objetivo de las resoluciones fue la de regular el mercado de manera más clara e incentivar la entrada de nuevos competidores al mercado de los combustibles, mediante la fijación del precio al productor de forma equivalente al precio de paridad de importación de cada uno de los combustibles.” (Rincón, 2004, pág. 7)

La Resolución 8-2438 de 1998 fue luego modificada entre otras por la Resolución 18-0721 de 2010 relacionadas a la estructura de los precios de la Gasolina Motor Corriente. A partir de 1999, bajo el Decreto 1141 de 1999 se reestructuró el Ministerio de Minas y Energía añadiendo distintas facultades en la formulación y ejecución de políticas encaminadas al sector.

1.2. Definición y Características de los Combustibles.

Para los diferentes procesos creados por el hombre una fuente de energía muy importante, junto con el desarrollo que se ha proporcionado en el mundo gracias a la explotación del petróleo este mismo ha sido una herramienta de gran avance dentro de dichos procesos y actividades; Para tener una idea más clara esta definición viene de manera más concreta sobre el origen biológico del petróleo:

“Los combustibles fósiles, como el petróleo o el carbón de mina, reciben este nombre por provenir de estratos geológicos formados hace millones de años. El petróleo comenzó a formarse cuando plantas y animales muertos se hundieron al fondo del mar y fueron cubiertos por sedimentos. A través de largos periodos de tiempo (millones de años), estos restos pasaron por dos etapas de degradación, una biológica y otra abiótica. Las altas presiones y el calor cambian los sedimentos

a rocas sedimentarias y el kerogéno a petróleo” (Departamento de Planeación Nacional, 2006, pág. 82)

Como es un margen tan amplio en cuanto a las distinciones de combustibles, biocombustibles y otros extractos utilizados para múltiples sectores económicos esta investigación se rige con el subsector de los combustibles líquidos, para la determinación de la política respecto del balance del a gasolina corriente motor de manera específica so pena de que se puedan tomar como referencias algunos otros parámetros dentro de la analogía y el estudio de un sector tan grande y diverso tal como el de hidrocarburos en un país donde la minería cobra un gran protagonismo dentro de la economía, desarrollo y el impacto social. Por lo cual;

“Los combustibles líquidos son sustancias en estado líquido que en presencia de oxígeno generan energía. Pueden ser de origen fósil, como sucede en el caso de los derivados del petróleo, vegetal o animal como ocurre en el caso de los biocombustibles.

Los combustibles líquidos más comunes derivados del petróleo son:

- Gasolina Motor
- Diésel
- Fuel Oil
- Gasolina de aviación para motores de pistón Avigas
- Combustible de aviación para motores tipo turbina Jet A1
- Queroseno” (CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas, 2019) Subrayado

Fuera de texto.

La base para la producción de la gasolina es el petróleo, materia prima orgánica Principal para poder entender todo el funcionamiento y la política alrededor de la gasolina como combustible primario. Entonces para poder identificar que es la gasolina tenemos como definición que; “La gasolina es una mezcla de hidrocarburos alifáticos obtenida del petróleo por destilación fraccionada, que se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido por chispa convencional o por compresión.” (Anaya, 2003, pág. 14)

1.3. Política Fiscal, Definición y principios.

La política fiscal es definida inicialmente cómo: “La actividad financiera de la administración que comprende no solo la política en materia tributaria sino también, por extensión, la política de presupuesto y gasto público.” (Real Academia Española, 2019).

Dentro de los objetivos del sector público se estudió de primera mano el tema de política macroeconómica, teniendo como referente doctrinal a Ignacio Aguilar Zuluaga, quien manifiesta que:

“Para alcanzar los objetivos que se propone, el Estado se vale de una política económica que incluye la política monetaria y la política fiscal. Esta la integran la compra de bienes y servicios, las transferencias y la cantidad y tipos de impuestos que fija a los contribuyentes. Es decir, las decisiones del gobierno referentes al gasto público y a los impuestos, constituyen la política fiscal.” (Zuluaga, 2008, pág. 110)

Respecto de la política fiscal, y de acuerdo a lo expuesto anteriormente;

“Actualmente a las entidades vinculadas al sector público les corresponden tanto las funciones básicas en la programación económica como el papel más destacado en las actividades de carácter

social. Simultáneamente, ha habido un aumento paulatino de los poderes del sector público para establecer normas de carácter económico. En muchos países en vía de desarrollo el sector público ha actuado como promotor directo de grandes empresas industriales y se ha responsabilizado de la creación de importantes organizaciones financieras. En términos generales las funciones principales del sector público, como agente económico son:

- Fiscal: Estableciendo y cobrando impuestos.
- Reguladora: Mediante normas administrativas que inciden sobre la actividad económica.
- Proveedora de bienes y servicios: A través de empresas estatales.
- Redistributiva: Cuando trata de modificar la distribución de la renta o de la riqueza entre personas o regiones, procurando que sea más igualitaria.
- Estabilizadora: Cuando controla los grandes agregados económicos, evitando fluctuaciones excesivas de los mismos y tratando de suavizar los efectos de los descensos de la actividad productiva". (Zuluaga, 2008, pág. 111)

Corresponde entonces al Estado dentro del cumplimiento de sus funciones el buscar a través de la política fiscal el desarrollo permanente para a través de los diferentes gobiernos poder lograr avanzar en todos los aspectos, en esta investigación nos centramos en el desarrollo de un sector económico específico como lo es el sector de minero energético, que tiene como bases políticas y jurídicas directrices de carácter tributario que conllevan un impacto social importante por lo cual se hace necesario en la descripción de la política fiscal definir dos principios fundamentales para el análisis posterior de la política fiscal respecto al balance del precio de la gasolina en Colombia.

1.3.1. Principio de la Confianza Legítima.

Este principio tiene como base la confianza con la que cualquier ciudadano se vale de contar con un sistema que le provea los medios jurídicos, estables, transparentes y previsibles que siendo sujetos de derechos le permitan coexistir en una sociedad organizada y consecuente con la normatividad establecida para un funcionamiento armónico de la misma.

“Se trata, por tanto, **que el particular debe ser protegido frente a cambios bruscos e inesperados efectuados por las autoridades públicas. En tal sentido, no se trata de amparar situaciones en las cuales el administrado sea titular de un derecho adquirido, ya que su posición jurídica es susceptible de ser modificada por la Administración**, es decir, se trata de una mera expectativa en que una determinada situación de hecho o regulación jurídica no serán modificadas intempestivamente. De allí que el Estado se encuentre, en estos casos, ante la obligación de proporcionarle al afectado un plazo razonable, así como los medios, para adaptarse a la nueva situación.” (Sentencia C-131, 2004) Negrilla fuera del texto.

1.3.2. Principio de Legalidad Tributaria.

Cabe aclarar de primera mano que los tributos son prestaciones establecidas por el Estado de manera unilateral, La Corte Constitucional ha señalado que tiene como características cinco principales; la representación popular y del principio democrático, la determinación de dicho tributo, la garantía del debido proceso frente al cumplimiento del ciudadano para con su obligación fiscal, la necesidad de una política fiscal coherente y el carácter general.

Establece la imperatividad de la legislación por parte del congreso para legislar y definir los tributos de la siguiente manera; “frente a tributos de carácter nacional, el Congreso está obligado a

definir todos los elementos en forma “clara e inequívoca”, esto es, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el hecho generador, la base impositiva y la tarifa.” (Sentencia C891, 2012)

Teniendo en cuenta las diferentes descripciones jurisprudenciales sobre los tributos desglosamos los elementos esenciales de las variables que se determinarían para la composición del precio final de la gasolina.

Ilustración 1. Elementos esenciales del tributo.

Hecho Generador	<ul style="list-style-type: none"> • Elemento que constituye el parámetro indicador de capacidad contributiva.
Sujeto Activo	<ul style="list-style-type: none"> • Quien tiene la facultad y autoridad para crear y regular un determinado impuesto. • Acreedor concreto de la suma pecunaria. • Beneficiario del tributo. Entidad que dispone de esos recursos.
Sujeto Pasivo	<ul style="list-style-type: none"> • Directo. "De iure". Le corresponde pagar formalmente. • Indirecto. "De Facto". Traslada su costo al consumidor final.
Base Gravable	<ul style="list-style-type: none"> • Es la medición del hecho gravado al cual se le va a aplicar la tarifa correspondiente para liquidar el valor final.
Tarifa	<ul style="list-style-type: none"> • Monto aplicado a la base gravable en virtud de determinar el valor final a pagar por el contribuyente.

Capítulo II. Facultades del Gobierno para la fijación del precio de la Gasolina en Colombia.

2.1. Facultades Administrativas del Estado

El Estado colombiano, como se menciona en la Constitución de 1991, es un “Estado social de derecho, con soberanía sobre un territorio y con autoridad para manejar las instituciones que

estén dentro de ese territorio. El Estado colombiano está organizado en dos partes: las ramas del poder público y los organismos del Estado.” (Banco de la República, 2019) Las ramas del poder público son: la rama legislativa, la rama ejecutiva y la rama judicial.

De la rama ejecutiva como primera autoridad La Presidencia de la República, Vicepresidencia de la República, seguido por los Ministerios, Departamentos administrativos, Secretarías, jerarquía determinada para el apropiado funcionamiento del territorio con los siguientes principios;

“Ordenamiento Territorial - Principios Rectores. “El ordenamiento territorial prevé los siguientes principios rectores: i) soberanía y unidad nacional, que busca promover la integridad territorial, fortaleciendo el Estado Social de Derecho en forma de república unitaria, descentralizada y con autonomía de sus entidades territoriales; ii) autonomía, dada a las entidades territoriales para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley; iii) descentralización, que es la distribución de competencias y el traslado del poder de decisión de órganos del nivel central a los de nivel territorial; iv) sostenibilidad, que obliga al ordenamiento territorial a conciliar el crecimiento económico con la sostenibilidad fiscal, equidad social y sostenibilidad ambiental, garantizando adecuadas condiciones de vida para la población y; v) participación, en el sentido de incentivar la participación, concertación y cooperación para que los ciudadanos puedan hacer parte de la toma de decisiones que incidan en la orientación y organización territorial.” (SU 095, 2018)

A partir de los principios básicos de desarrollo económico y en busca de una explotación y destinación responsable de los recursos naturales para mantener un equilibrio ambiental, el Estado debe implementar la reglamentación necesaria desde el ejecutivo en aras de buscar la sostenibilidad, partiendo de lo rural hasta llegar a las grandes ciudades.

“La satisfacción de las necesidades y la definición del modo de vida, son dos elementos que suponen que los ciudadanos pueden intervenir en la definición de los criterios de utilización de los recursos. La reconstrucción de las ciudades, sin olvidar que son sistemas de alta entropía, implica recrear espacios de vida, expresión de la identidad cultural y la creatividad social.

El desarrollo rural sería viable dando prioridad a un modelo campesino basado en:

- Combinación de las experiencias campesinas y las técnicas apropiadas.
- Aumento de la producción y mejora del ecosistema local.
- Organización social de la producción.
- Redefinición de las relaciones entre pueblos y campos, asegurando a los productores buenos ingresos que no los obliguen a sacrificar los equilibrios naturales.” (Avellaneda, 2015, pág. 54)

De acuerdo a la Constitución Política de Colombia, en su artículo 209;

“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.” (Constitución Política de Colombia, 1991)

Se hace necesario además de la Constitución prever en la ley la finalidad de la democratización para las funciones del Estado empero de la que se va a describir en este trabajo objeto de investigación; Ley que se tomara en varios apartes más adelante como premisa para

poder desglosar sobre que facultades está basado el Gobierno para la determinación del Precio actualmente.

Dentro de la legislación se tiene como fundamentos y parámetros para la administración pública bases para su control y efectiva gestión; como es el artículo 78 de la Ley 1474 de 2011 orientado a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública. Podemos evidenciar en La Ley 489 de 1998, en su Capítulo VIII. Establece en su artículo 32 la Democratización y control social de la administración pública;

“Todas las entidades y organismos de la Administración Pública tienen la obligación de desarrollar su gestión acorde con los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública. Para ello podrán realizar todas las acciones necesarias con el objeto de involucrar a los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil en la formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública.

Entre otras podrán realizar las siguientes acciones:

- a) Convocar a audiencias públicas;
- b) Incorporar a sus planes de desarrollo y de gestión las políticas y programas encaminados a fortalecer la participación ciudadana;
- c) Difundir y promover los derechos de los ciudadanos respecto del correcto funcionamiento de la Administración Pública;
- d) Incentivar la formación de asociaciones y mecanismos de asociación de intereses para representar a los usuarios y ciudadanos;
- e) Apoyar los mecanismos de control social que se constituyan;

f) Aplicar mecanismos que brinden transparencia al ejercicio de la función administrativa.

En todo caso, las entidades señaladas en este artículo tendrán que rendir cuentas de manera permanente a la ciudadanía, bajo los lineamientos de metodología y contenidos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional, los cuales serán formulados por la Comisión Interinstitucional para la Implementación de la Política de rendición de cuentas creada por el CONPES 3654 de 2010.” (Ley 489, 1998)

Es entonces que habiendo determinado la estructura básica del Estado esta investigación se centra en la delegación del mismo para la función de fijar el precio de la gasolina en Colombia; delegado por el Gobierno Nacional al Ministerio de Minas y Energía, presidido actualmente por María Fernanda Suarez Londoño, quien fue vicepresidenta ejecutiva de ECOPETROL S.A. nombrada por el Presidente actual Iván Duque el pasado julio de 2018.

El precio de los combustibles es fijado bajo el Ministerio de Minas y Energía, cuyas funciones de acuerdo al Decreto 381 de 2012 se encuentra estipulado en el artículo 5;

“Artículo 5. Son funciones del Despacho del Ministro de Minas y Energía, además de las previstas en la Constitución Política, en el artículo 61 de la Ley 489 de 1998 y en las demás disposiciones legales, las siguientes:

(...) 5. Definir precios y tarifas de la gasolina, diésel (ACPM), biocombustibles y mezclas de los anteriores.” (Decreto 381, 2012)

Mediante el Decreto 70 del 17 de enero de 2001 se modifica la estructura del Ministerio de Minas y Energía estableciendo dentro de sus funciones según los artículos 12 y 13 respectivamente;

“12. Identificar fuentes de financiamiento para los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible y los criterios con los cuales debería asignarse, y procurar que las empresas del sector puedan competir en forma adecuada por esos recursos.

13. Identificar el monto de los subsidios que debería dar la Nación para los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible, y establecer los criterios con los cuales debería asignarse, y hacer las propuestas del caso durante la preparación del presupuesto de la Nación” (Decreto 70, 2001)

2.1.2. Entidades relacionadas a la Fijación del Precio de la Gasolina

2.1.2.1. Ministerio de Minas y Energía.

Para administrar la política pública del sector de hidrocarburos esta delegado el Ministerio de Minas y Energía, entidad pública de carácter nacional del nivel superior ejecutivo central.

“(…) cuya responsabilidad es la de administrar los recursos naturales no renovables del país asegurando su mejor y mayor utilización; la orientación en el uso y regulación de los mismos, garantizando su abastecimiento y velando por la protección de los recursos naturales del medio ambiente con el fin de garantizar su conservación, restauración y el desarrollo sostenible, de conformidad con los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental, señalados por la autoridad ambiental competente.” (Ministerio de Minas y Energía, 2019)

Respecto del área de combustibles del Ministerio tiene unas funciones más específicas en el área encargada de determinar las políticas, planes, proyectos, así como las bases para el precio de la gasolina y las tarifas para la fijación del precio y de sus variables. Dentro del área encargada se evidencian las siguientes y determinadas funciones:

1. Apoyar al Director de Hidrocarburos en la formulación, adopción y ejecución de políticas, planes, programas, proyectos, reglamentación técnica y lineamientos sectoriales de la actividad en el "Downstream"¹ en el sector de Hidrocarburos, con el fin de asegurar el abastecimiento de la demanda, promoviendo el ejercicio de la libre competencia.
2. Revisar la reglamentación técnica existente expedida por el Ministerio, y la elaboración y expedición de nuevos proyectos de reglamentos técnicos en materia de "Downstream"².
3. Desarrollar actividades de seguimiento a la ejecución de los proyectos y cumplimiento de las metas establecidas dentro del Plan Nacional de Desarrollo y los Planes Sectoriales en materia de "Downstream".
4. Apoyar al Director de Hidrocarburos en la administración del Sistema de Información de Combustibles Líquidos - SICOM³, con el objeto de definir y establecer las obligaciones, reportes y periodicidad de los informes, buscando el mejoramiento continuo del sistema.
5. Apoyar al Director de Hidrocarburos en materia de biocombustibles en: (I) formulación de políticas, (II) establecimiento de planes, programas y proyectos, y (III) regulación técnica, en coordinación con los Ministerios de, Agricultura y Desarrollo Rural, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud, y Protección Social, cuando fuere necesario.
6. Desarrollar las actividades de evaluación, seguimiento y control de los contratos de interventoría y consultoría vigentes, relacionados con el área de "Downstream".
7. Proyectar los actos administrativos, conceptos técnicos e informes que le sean solicitados o que se requieran en materia de "Downstream", conforme con las funciones asignadas a la Dirección de Hidrocarburos.
8. Preparar los documentos técnicos que servirán como soporte para la determinación de precios y tarifas de la gasolina, diésel (ACPM), biocombustibles y mezclas de los anteriores.

¹ La industria petrolera se divide en tres etapas; upstream, midstream y downstream.

² Downstream incluye el refinamiento de hidrocarburos en productos, así como su venta.

³ Se refiere al Sistema de Información de Combustibles Líquidos, software privado.

9. Proyectar y adoptar el Plan de Continuidad para el suministro de combustibles líquidos derivados del petróleo.
10. Revisar y adoptar el Plan de Expansión de la red de poliductos.
11. Establecer y revisar los requisitos y obligaciones de los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos y biocombustibles para su operación.
12. Las demás que le sean asignadas por la naturaleza del grupo.” (Ministerio de Minas y Energía, 2019)

2.1.2.2. Entidades Adscritas.

2.1.2.2.1. Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)

Bajo la presidencia de Luis Miguel Morelli Navia, cuya estructura se encuentra establecida por el Decreto 0714 del 10 de abril de 2012 como una agencia estatal, del sector descentralizado, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica.

Su objeto establecido en el artículo 2. Establece; “(...) administrar integralmente las reservas y recursos hidrocarburíferos de propiedad de la Nación; promover el aprovechamiento óptimo y sostenible de los recursos hidrocarburíferos y contribuir a la seguridad energética nacional.” (Decreto 0714, 2012)

Como referencia histórica de esta entidad se tiene que;

“En el 2003 se consolidó la reestructuración del sector hidrocarburífero colombiano con la creación de la Agencia Nacional de Hidrocarburos como respuesta a la situación crítica que

atravesaba Colombia debido a la disminución de las reservas de petróleo, lo cual eventualmente, llevaría al país a convertirse en importador de crudo.

Esta reestructuración contemplaba la decisión de hacer más competitiva a Ecopetrol al separar su doble rol de entidad reguladora y empresa petrolera. Por esta razón se dispuso que únicamente se dedicara a explorar, producir, transportar, refinar y comercializar hidrocarburos, es decir, trabajar exclusivamente en el negocio petrolero en todas las fases de la cadena, compitiendo en igualdad de condiciones con otras compañías del sector.” (Agencia Nacional de Hidrocarburos, 2019)

2.1.2.2.2. Agencia Nacional de Minería (ANM)

Bajo la presidencia de Silvana Habib Daza, es una entidad adscrita de carácter técnico, donde por medio de la explotación minera busca administrar los recursos minerales del Estado de manera eficiente contribuyendo al desarrollo sostenible del sector; “a través del fomento, la promoción, otorgamiento de títulos, seguimiento y control de la exploración y explotación minera, a fin de maximizar la contribución del sector al desarrollo integral y sostenible del país.” (Agencia Nacional de Minería, 2019)

Determinado por el Decreto Ley 4134 del 3 de noviembre de 2011, su objeto versa de la siguiente manera;

“ (...) administrar integralmente los recursos minerales de propiedad del Estado, promover el aprovechamiento óptimo y sostenible de los recursos mineros de conformidad con las normas pertinentes y en coordinación con las autoridades ambientales en los temas que lo requieran, lo mismo que hacer seguimiento a los títulos de propiedad privada del subsuelo cuando le sea delegada esta función por el Ministerio de Minas y Energía de conformidad con la ley.” (Decreto ley 4134, 2011)

2.1.2.2.3. Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG)

Bajo la dirección ejecutiva de Christian Jaramillo, creada para regular la prestación de los servicios públicos domiciliarios de energía eléctrica y gas combustible, a fin de regular los monopolios en la prestación de estos, su competencia eficiente y evitar abusos de empresas dominantes del sector buscando producción de calidad. De acuerdo a la Ley 142 de 1994, modificada en la estructura por el Decreto 1260 de 17 de junio de 2013 tiene por objeto según su artículo No. 2. (...) Igualmente tiene por objeto expedir la regulación económica para las actividades de la cadena de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, en los términos y condiciones señalados en la Ley.” (Decreto 1260, 2013)

2.1.2.2.4. Unidad de Planeación Minero Energética (UPME)

Bajo la dirección general de Ricardo Humberto Ramírez Carrero, es una unidad administrativa especial del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía presupuestal, con régimen especial en materia de contratación. Regida por la Ley 143 de 1994 y por el Decreto 1258 del 17 de junio de 2013. Su objeto principal es la planeación integral de la mano de los demás agentes del sector minero energético para apoyo del Ministerio de Minas y Energía, determinado de la siguiente manera por el artículo 3. “(...) planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector minero energético, el desarrollo y aprovechamiento de los recursos mineros y energéticos; producir y divulgar la información requerida para la formulación de política y toma de decisiones.” (Decreto 1258, 2013)

2.1.2.2.5. Servicio Geológico Colombiano

Antes denominado INGEOMINAS modificado por el Decreto 4131 del 3 de noviembre de 2011, buscando lograr una mayor eficiencia en la investigación científica y técnica para la

extracción de recursos naturales en el país, establecido ahora como instituto científico y técnico con personería jurídica, autonomía administrativa, técnica, financiera y patrimonio independiente. Teniendo como objeto establecido en el mismo decreto Artículo 3. “tiene como objeto realizar la investigación científica básica y aplicada del potencial de recursos del subsuelo; adelantar el seguimiento y monitoreo de amenazas de origen geológico; administrar la información del subsuelo (...).” (Decreto 4131, 2011)

2.1.2.3. Entidades Vinculadas.

2.1.2.3.1. Ecopetrol S.A.

Bajo la presidencia de Felipe Bayón Pardo, la empresa más grande del país, estructurada como sociedad de economía mixta de carácter comercial, organizada bajo la sociedad anónima. Determinada bajo la Ley 1118 del 27 de diciembre de 2006. Pertenece al grupo de las 39 petroleras más grandes del mundo y principal petrolera en Colombia contando con el Instituto Colombiano de Petróleo como el centro de investigación donde reposa la historia petrolera de Colombia.

Sus objetivos determinados en la ley de la siguiente manera; en el artículo 4.

“(...) podrá realizar la investigación, desarrollo y comercialización de fuentes convencionales y alternas de energía; la producción, mezcla, almacenamiento, transporte y comercialización de componentes oxigenantes y biocombustibles, la operación portuaria y la realización de cualesquiera actividades conexas, complementarias o útiles para el desarrollo de las anteriores.”

(Ley 1118, 2006)

Con campos de extracción de hidrocarburos en el centro, sur, oriente y norte de Colombia, así como refinerías en Cartagena, Barrancabermeja, Orito y Apiay conectando una red de transporte de 8.500 kilómetros de oleoductos⁴ y poliductos⁵ conectados con los sistemas de producción de los grandes centros de distribución y consumo. Como referencia histórica tenemos que para Ecopetrol S.A.;

“Desde 1997 hemos marcado récords al obtener las más altas utilidades de una compañía colombiana en toda la historia. En 2003 nos convertimos en una sociedad pública por acciones y emprendimos una transformación que nos garantiza mayor autonomía financiera y competitividad dentro de la nueva organización del sector de hidrocarburos de Colombia, con la posibilidad de establecer alianzas comerciales fuera del país.” (Ecopetrol, 2018)

2.1.2.4. Fondos Especiales.

2.1.2.4.1. Fondo de Solidaridad para subsidios y Redistribución de Ingresos (FSRI)

Este fondo es una cuenta especial de manejo de recursos públicos, sin personería jurídica, creado cuyos recursos van a una cuenta donde se incorporan los excedentes de la contribución de solidaridad una vez se aplican los pagos de subsidios requeridos por las zonas territoriales; “(...) cuenta en la cual se incorporarán en forma separada y claramente identificable para cada uno de los servicios públicos domiciliarios de energía eléctrica y gas combustible distribuido por red física (...)” (Decreto 847, 2011)

⁴ Tubería especializada para el transporte de petróleo crudo.

⁵ Tubería especializada para el transporte de distintos combustibles.

2.1.2.4.2. Fondo Nacional de Regalías

Fondo creado por la Constitución Política de 1991, recibiendo los ingresos de las regalías que no son asignados territorialmente a departamentos o municipios, cuyo objeto era la financiación de proyectos de distribución de gas combustible, entre otros. En este momento este fondo está en liquidación desde el pasado julio de 2018, sin embargo, se menciona aquí por seguir apareciendo en la página del Ministerio de Minas y Energía vinculándolo al manejo de recursos; teniendo en cuenta que donde ahora se dirigirán los recursos es al Sistema General de Regalías SGR, un esquema nuevo de coordinación entre las entidades territoriales y el gobierno nacional para la distribución de recursos, planeación, financiamiento y sus fines respectivamente.

2.1.2.4.3. Fondo de Protección Solidaria, SOLDICOM

Para los recursos de este fondo se hace una retención a cada factura de venta de los distribuidores mayoristas y los terceros que distribuyan gasolina a los distribuidores minoristas del país, lo hacen así mismo al fondo en una cuenta privada designada por el mismo. Dicha retención está establecida en el artículo 8° de la Ley 26 de 1989, determinada por el artículo 2.2.1.1.2.2,3.107. “(...) El Ministerio de Minas y Energía o el Fondo de Protección Solidaria, Soldicom, podrá verificar en cualquier momento las retenciones de que trata el presente decreto.” (Decreto Único Reglamentario 1073, 2015)

2.1.2.4.4. Fondo de estabilización de precios de los combustibles.

FEPC.

El artículo 224 de la Ley 1819 de 2016 creó la contribución parafiscal al combustible para financiar el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, FEPC.

Dicho Fondo nace del ministerio de Minas y Energía, determinado bajo el artículo 167 de la Ley 1607 de 2012 Modificado por el Artículo 218 de la Ley 1819 de 2016. Parágrafo 3.

“Con el fin de atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles se podrán destinar recursos del Presupuesto General de la Nación a favor del Fondo de Estabilización de Precios de Combustible (FEPC). Los saldos adeudados por el FEPC en virtud de los créditos extraordinarios otorgados por el Tesoro General de la Nación se podrán incorporar en el PGN como créditos presupuestales.” (Ley 1819, 2016)

Como constitución de un fondo que financie públicamente los costos de la fluctuación del precio de la gasolina para este caso con fin de atenuar los cambios bruscos que pueda contraer a partir de la fluctuación⁶ la gasolina y de este modo la población no tenga que cubrir dichos incrementos, partiendo que el valor de la gasolina será otorgado por el ministerio de Minas y Energía tomando como referente el precio promedio internacional, en miras de buscar que el precio interno sea menor.

Este fondo es un mecanismo de intervención del Estado en la economía, dado que su fuente directa de financiación es la diferencia entre el precio internacional y el precio interno generando una diferencia para que vaya a este fondo. En busca de mantener un modelo económico sólido es así que el gobierno nacional; bajo el artículo 69 de la Ley 1151 de 2007 crea el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC); “sin personería jurídica, adscrito y administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual tendrá como función atenuar

⁶ Se refiere a la variación de valores asociada a la pérdida monetaria en consecuencia.

en el mercado interno, el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales.” (Ley 1151, 2007)

Así mismo mediante el Decreto 4839 del 24 de diciembre de 2008 se reglamentó el artículo 69 de la Ley 1150 de 2007, estableciéndose el funcionamiento y operatividad del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, FEPC. Los artículos 10 del citado decreto definió el diferencial de participación y el artículo 30 señaló los recursos que conforman el mencionado Fondo.

"Artículo 3; Recursos del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC-. El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles -FEPC- se constituirá con el 10% de los recursos ahorrados por Ecopetrol S.A., en el FAEP a que hace referencia el artículo 131 de la Ley 1151 de 2007 y el Decreto 3238 de 2007.

Adicionalmente contará con los siguientes recursos:

- a) Los rendimientos de los recursos que conformen el Fondo.
- b) Los provenientes de los giros efectuados por los Refinadores y/o importadores de los recursos generados en virtud de su Posición Neta Trimestral.
- c) Los recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, en virtud del artículo 60 de la Ley 1 151 de 2007". (Decreto 4839, 2008)

Posteriormente. mediante el artículo 101 de la Ley 1450 de 2011, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 se determinaron las fuentes de financiación del Fondo, modificando los ítems de los recursos añadiéndole respectivamente; El artículo 101 de la Ley 1450 de 2011 señaló que;

“(…) seguirá funcionando para atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales.

Los recursos necesarios para su funcionamiento provendrán de las siguientes fuentes:

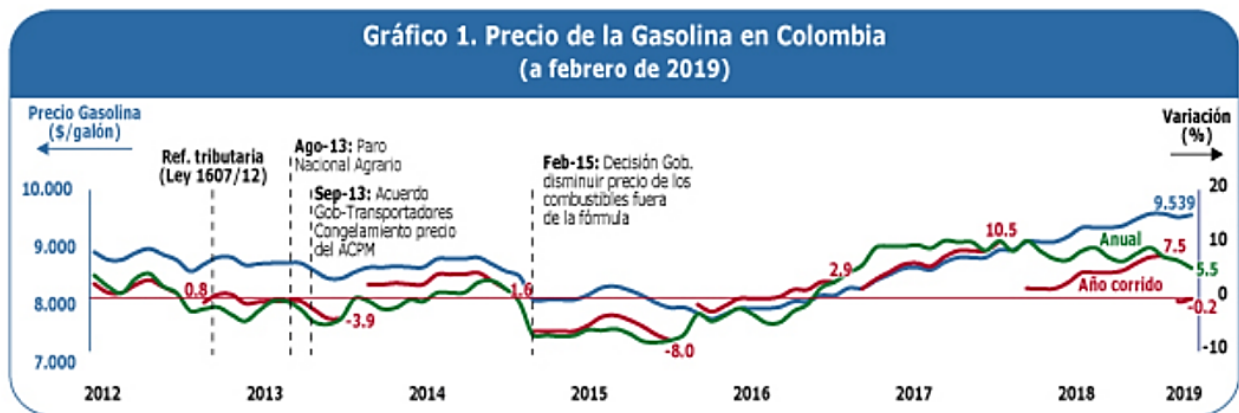
- a) Los rendimientos de los recursos que conformen el Fondo,
- b) Los recursos de crédito que de manera extraordinaria reciba del Tesoro;
- c) Los recursos provenientes de las diferencias negativas, entre el Precio de Paridad internacional v el Precio de Referencia establecido por el Ministerio de Minas v Energía, o quien haga sus veces, cuando existan” (Ley 1450, 2011)

En cuanto a la situación actual de este fondo debido al déficit en medios públicos y debido a la falta de información tales como página web, legislación vigente de fácil acceso se describe su situación actual por los datos económicos representados a continuación;

“El déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc) es cada vez es más grande, razón por la cual este mecanismo creado para ahorrar prácticamente se ha convertido en un barril sin fondo.

Cálculos del Ministerio de Minas y Energía (MME) indican que la deuda del citado esquema, a la fecha, llegaría a los \$7 billones, y la principal razón a la que se remite esta cartera es que mientras el precio del barril de crudo crece en los mercados internacionales a pasos agigantados, en Colombia el valor del galón de la gasolina crece a menor ritmo.” (Portafolio, 2018)

Ilustración 2. Relación precio de la Gasolina a febrero de 2019



Fuente: cálculos Anif con base en Ministerio de Minas y Energía.

“El déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) asciende a unos \$14 billones (1.4% del PIB), indicando que en fórmulas actuales se están generando subsidios generalizados, al no transmitirse totalmente el criterio de costo de oportunidad exportador. Ello ha llevado a que en el Proyecto de Ley del Plan Nacional de Desarrollo de 2018-2022 se haya establecido: i) la extinción del fal-tante del FEPC para finales de 2019; y ii) la revisión por parte del Min-minas de la metodología-fórmula de los precios de los combustibles. Lo que allí debería quedar claro es que el Gobierno ha hecho bien en mantener el criterio de costo de oportunidad de exportación en la fijación de los precios de los combustibles, pues Colombia no es una potencia exportadora de crudo. Por el contrario, no atar los pre-cios de los combustibles a los precios internaciona-les representaría una amenaza para la estabilidad fiscal y el gobierno corporativo de Ecopetrol”. (ANIF, 2019)

2.1.2.5. Organizaciones Gremiales

2.1.2.5.1. Fendipetróleo

La Federación Nacional de Distribuidores de Combustibles y Energéticos es una organización gremial creada en 1971 en representación de los intereses de empresarios

distribuidores de combustibles y gas natural del país, que busca promover la sostenibilidad del sector evitando monopolios y contribuyendo al desarrollo social y económico del país. Pertenece a la Comisión Latinoamericana de Empresarios de Combustibles CLAEC. Cuyos objetivos estratégicos son:

1. “Maximizar la vinculación de los empresarios distribuidores de combustibles y energéticos a la Federación.
2. Crear valor agregado a través de un trabajo continuo y articulado con el Gobierno nacional, agremiaciones y organizaciones no gubernamentales.
3. Contribuir con el desarrollo sostenible económico y social del sector.
4. Fortalecer las competencias de nuestros colaboradores para la identificación de oportunidades.” (Fendipetroleo, 2018)

2.1.2.5.2. Fendispetrol

La Federación Colombiana de distribuidores Minoristas de Combustibles y otros Energéticos es una organización gremial sin ánimo de lucro conformada por los distribuidores minoristas del país, fundada el 1 de agosto de 1956 con personería jurídica, siendo la más antigua federación. “Su objetivo principal es fomentar el desarrollo y profesionalización mediante afiliados, manteniendo una comunicación constante, representando y protegiendo sus intereses los intereses comunes y las actividades dentro de un criterio de bienestar y progreso de la sociedad colombiana.” (Fedispetrol, 2019)

2.2. Relación Normativa actual para la fijación del Precio de la Gasolina

Mediante Decreto 381 de 2012 se reestructura nuevamente el Ministerio de Minas y Energía en cuanto a lo concerniente en su artículo 18.

“Establecer los parámetros y la metodología para definir el precio de referencia de la gasolina motor y del ACPM, teniendo en cuenta los parámetros que expida la Comisión de Regulación de Energía y Gas CREG para determinar el precio de paridad; así como establecer los parámetros y la metodología para definir el precio de los biocombustibles y de las mezclas de los anteriores.”

(Decreto 381, 2012)

El decreto 1451 de 2018 Por el cual se modifica el Capítulo I del Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Decreto Único reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, en lo relacionado con el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles.

En búsqueda de establecer transparencia para con la ciudadanía en general se crea mediante la resolución No. 90042 de 2014 una mesa de diálogo con el fin de plantear recomendaciones en la política de precios para la gasolina motor corriente y el diésel.

Que el artículo 32 de la Ley 489 de 1998 expresa que la administración pública tiene la obligación de desarrollar su gestión acorde con los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública, realizando para ello las acciones necesarias con el objetivo de involucrar a los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil en la formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública.

“Artículo 2. Objeto. “La Mesa de Diálogo” tendrá por objeto plantear y recomendar las políticas, planes, programas y acciones necesarias para la implementación de una política pública tendiente a establecer una estrategia técnica para la fijación de precios de los combustibles líquidos derivados del petróleo referidos a la gasolina motor corriente y diésel.

Artículo 3. Funciones de “La Mesa de Diálogo”. Las que se definan mediante acta que se suscriba con ocasión de la primera reunión que se lleve a cabo por parte de los integrantes de la presente “Mesa de Diálogo”. Así mismo, en dicha reunión, se dará su propio reglamento interno, en el cual se decidirá la forma en que sesionará, procedimiento de toma de decisiones, quórum, entre otros. Artículo 4°. Integrantes de “La Mesa de Diálogo”. Contará con la asistencia de los siguientes integrantes: Ministro de Hacienda y Crédito Público, Ministro de Minas y Energía, Ministro de Transporte, Director de Hidrocarburos, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Minas y Energía, representantes de las diferentes asociaciones y federaciones del sector y afectados.”
(Resolución 90042, 2014)

En búsqueda de recoger la gran cantidad de decretos para el sector que se han dado en los últimos años, como objeto también de la política gubernamental la simplificación y compilación orgánica del sistema nacional regulatorio; se expide el 26 de mayo de 2015 el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía N°. 1073 donde recopilan gran cantidad de decretos para hacer una sola norma que compile la estructuración, objetivos, funciones y demás del sector minero energético en Colombia, enmarcando su objeto en el artículo 2.1.1.1;

“El objeto de este decreto es compilar la normatividad vigente expedida por el Gobierno Nacional mediante las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República para para la cumplida ejecución de las leyes.” (Decreto Único Reglamentario 1073, 2015)

Mediante Resolución 4-1281de 2016 establece la fijación de los precios de la gasolina motor corriente y otros. “Las tarifas de los combustibles líquidos en Colombia se establecen de acuerdo con la normatividad de los componentes del precio, para cada uno de los combustibles.

El valor que determina un galón⁷ de gasolina tiene varios componentes que requiere una adecuada descripción soportada jurídicamente. Determinado no solo por el Precio del petróleo sino por diferentes subsidios y cargos tributarios que están ligados directamente a la moneda internacional actualmente se estructura del a siguiente manera;

⁷ En venta al público se comercializa por medio del volumen del galón en las estaciones de servicio.

Tabla 1. Estructuración de la regulación de los Componentes del Precio de la Gasolina Motor Corriente (GMC)

No.	Componente del precio	Regulación
1	Ingreso al productor GMC	Resolución Minminas 181602 de 2011 y 90145 de 2014
2	Ingreso al productor alcohol carburante	Resolucion Minminas 180643 de 2012
3	Impuesto nacional	Ley 1607 de 2012 (artículos 167 a 173) modificada por Ley 1819 de 2016 (artículos 218 -220)
4	IVA sobre ip gmc	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
5	Impuesto al carbono	Ley 1819 de 2017 (artículos 221-223) Resolución Minminas 41281 de 2016
6	Tarifa marcación	Resolución Minminas 91349 DE 2014
7	Tarifa de transporte poliductos	Resolución Minminas 180088 de 2003 y sus modificaciones
8	Tarifa de transporte alcohol	Resolución Minminas 41277 de 2016
9	Margen plan de continuidad	Resolución Minminas 9 0155 de 2014
10	Margen distribuidor mayorista	Resolución Minminas 41278 de 2016
11	IVA sobre margen distribuidor mayorista	Ley 1819 de 2017 (artículos 183)
12	Sobretasa	Ley 788 de 2002 y resolución Minminas 40147 de 2017
13	Margen distribuidor minorista	Resolución Minminas 40211 de 2015
14	Perdida de evaporación	Decreto 3322 de 2006. Resolución Minminas 41281 de 2016
15	Transporte planta de abasto a estación de servicio	Resolución Minminas 41280 de 2016

Fuente: (CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas, 2019)

Para la descripción en el siguiente capítulo sobre los componentes del precio de la gasolina, se hace necesario establecer primero ciertas directrices en cuanto a los tributos y como

estas contribuciones tienen la premisa para la fijación del precio de la gasolina motor en Colombia. Establecido en el artículo 338 determina lo siguiente; Artículo 338.

“En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.” (Constitución Política de Colombia, 1991)

2.3. Componentes del Precio de la Gasolina

Descrita en la Resolución 4-1281 de 30 de diciembre de 2016 se adopta la estructura de la composición del precio de varios combustibles, haciendo énfasis en la Gasolina Motor Corriente que se definiría de la siguiente manera;

2.3.1. Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente (IP).

Es un componente independiente, que marca una sola variable, aunque se suma adicional a las variables a continuación; se define mediante resolución expedida por el Ministerio de Minas y energía de la siguiente manera;

“Corresponde al valor establecido por el Ministerio de Minas y Energía, o quien haga sus veces en materia de regulación de precios de los combustibles, para el Ingreso al Productor por galón de Gasolina Motor Corriente dentro de la estructura de precios para el mes en curso.”
(Resolución 18-1602, 2011)

2.3.2. Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista (PMM).

Este segundo componente se genera a partir de la sumatoria de los siguientes valores, estos pueden variar y definen el valor de este.

2.3.2.1. Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente (IP)

Es el valor del componente número uno, sumado en este nuevamente.

2.3.2.2. Impuesto Nacional

Soportado en la Ley 1607 de 2012 bajo los artículos 167, 168 y 173; modificados por los artículos 218, 219 y 220 de la Ley 1819 de 2016. Donde se determina qué;

“El hecho generador del Impuesto Nacional a la Gasolina y al ACPM es la venta, retiro, importación para el consumo propio o importación para la venta de gasolina y ACPM, y se causa en una sola etapa respecto del hecho generador que ocurra primero. El impuesto se causa en las ventas efectuadas por los productores, en la fecha de emisión de la factura; en los retiros para consumo de los productores, en la fecha del retiro; en las importaciones, en la fecha en que se nacionalice la gasolina o el ACPM.

El sujeto pasivo del impuesto será quien adquiera la gasolina o el ACPM del productor o el importador; el productor cuando realice retiros para consumo propio; y el importador cuando, previa nacionalización, realice retiros para consumo propio.

Son responsables del impuesto el productor o el importador de los bienes sometidos al impuesto, independientemente de su calidad de sujeto pasivo, cuando se realice el hecho generador.” (Ley 1819, 2016)

2.3.2.3. IVA sobre el Ingreso al Productor de Gasolina Motor Corriente

Es el valor de carácter impuesto correspondiente a la base gravable, establecido en la Ley 1819 de 2016 Artículo 467. Que modificó el artículo 183 del Estatuto tributario de la siguiente manera:

“Base gravable en otros productos derivados del petróleo. La base gravable en la venta de los siguientes productos derivados del petróleo se determinará así:

1. En combustibles, se entiende que la base gravable para el impuesto a las ventas será:

a) Para el productor o importador: el Ingreso al productor IP;” (Ley 1819, 2016) Subrayado fuera del texto

2.3.2.4. Impuesto al Carbono

Determinado bajo el artículo 221 de la Ley 1819 de 2016;

“Es un gravamen que recae sobre el contenido de carbono de todos los combustibles fósiles, incluyendo todos los derivados de petróleo y todos los tipos de gas fósil que sean usados con fines energéticos, siempre que sean usados para combustión.

El hecho generador del impuesto al carbono es la venta dentro del territorio nacional, retiro, importación para el consumo propio o importación para la venta de combustibles fósiles y se causa en una sola etapa respecto del hecho generador que ocurra primero. Tratándose de gas y de derivados de petróleo, el impuesto se causa en las ventas efectuadas por los productores, en la fecha de emisión de la factura; en los retiros para consumo de los productores, en la fecha del retiro; en las importaciones, en la fecha en que se nacionalice el gas o el derivado de petróleo.

El sujeto pasivo del impuesto será quien adquiera los combustibles fósiles, del productor o el importador; el productor cuando realice retiros para consumo propio; y el importador cuando realice retiros para consumo propio.

Son responsables del impuesto, tratándose de derivados de petróleo, los productores y los importadores; independientemente de su calidad de sujeto pasivo, cuando se realice el hecho generador.” (Ley 1819, 2016)

2.3.2.5. Tarifa de Marcación

“Con el fin de evitar el acaparamiento, especulación, hurto y adulteración de los productos en cuanto a calidad y cantidad, el artículo 2º del Decreto 1503 de 2002, modificado por el Decreto 3563 de 2013, establece que la gasolina motor corriente y el ACPM que se distribuya en el territorio nacional deberán estar marcados;

Que el artículo 3º del Decreto 1503 de 2002 estableció que: “Será responsabilidad de Ecopetrol determinar el procedimiento de “marcación” y el “marcador” que se utilizará en todo el país, así como los procedimientos de “detección”

Artículo 1. “Tma: Es el rubro correspondiente a la tarifa de marcación de los combustibles que se reconoce a favor de Ecopetrol S.A., de conformidad con lo señalado en el artículo 9° del Decreto 1503 de 2002, modificado por el Decreto 3563 de 2003 o las normas que los modifiquen o sustituyan.

El valor de la tarifa de marcación para la gasolina motor corriente a ser distribuida en el territorio nacional, excluyendo las zonas de frontera, se fija en \$6.82 por galón.

El valor de la tarifa de marcación para la gasolina motor corriente importada a ser distribuida en las zonas de frontera, se fija en \$3.70 por galón.

Remarcación: El valor de la tarifa de marcación para la gasolina motor corriente de producción nacional a ser distribuida en las zonas de frontera, se fija en \$10.52 por galón. Este valor corresponde a la suma de la marcación nacional (\$6.82 por galón) más la marcación para zona de frontera (\$3.70 por galón).

Este margen se actualizará el 1° de enero de cada año, con base en el punto medio de la meta de inflación anunciada por el Banco de la República”. (Resolución 91349, 2014)

2.3.2.6. Tarifa de Transporte por Poliductos⁸

Establecida por la resolución 41276 de 2016 señala las tarifas máximas en pesos por kilómetro-galón para el sistema de poliductos, determinando en su Artículo 1. Parágrafo 3. Modificando el mismo de la Resolución 180088 del 30 de enero de 2003 estableciendo lo siguiente:

⁸ Se refiere a los ductos de acero utilizados para mantener el producto limpio en el transporte.

“A partir del año 2017 las tarifas vigentes y aquellas que en adelante se establezcan para todos los poliductos serán actualizadas por la meta de inflación anual esperada certificada por el Banco de la República, las tarifas serán actualizadas el primero (1) de enero de cada año”. (Resolución 41276, 2016)

2.3.2.7. Margen Plan de Continuidad

Se estableció este margen con el fin de remunerar a Ecopetrol S.A. las inversiones en el plan de continuidad para el abastecimiento de combustibles líquidos derivados del petróleo, establecido en el artículo 1. De la resolución 90155 de 2014; “Corresponde al margen de continuidad y su valor está dirigido a remunerar a CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos SAS 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, el margen de continuidad será aplicable a la gasolina extra y a la gasolina importada y de origen nacional que se distribuya en las zonas de frontera. El valor del margen de continuidad es de 71.51 por galón.” (Reosolución 90155, 2014)

2.3.3. Precio Máximo de venta en Planta de Abastecimiento Mayorista (PMA)

Es el resultado de la sumatoria de los valores descritos a continuación;

2.3.3.1. Precio Máximo de Venta al Distribuidor Mayorista (PMM)

Es el valor equivalente al N. 2 resultante de las sumatorias del punto 2.3.2. que dan en total un componente.

2.3.3.2. Margen de Distribución Mayorista

Conocido también como costos medios de prestación de servicio o márgenes de distribución para los distribuidores mayoristas. Determinado por la Resolución 41278 del 30 de diciembre de 2016. Establecido en el artículo 1. Bajo las iniciales MD como;

“Valor correspondiente al margen máximo reconocido a favor del distribuidor mayorista por la venta de gasolina motor corriente, que se fija a partir del 1 de enero de 2017 en trescientos cincuenta y ocho pesos con sesenta y tres centavos (\$358,63) por galón, teniendo en cuenta las inversiones en infraestructura, los costos de operación y mantenimiento, así como los gastos de administración y ventas y las pérdidas por evaporación. Este margen se actualizará el 1 de junio de cada año. Con base en la variación del índice de Precios al Consumidor de los últimos doce meses certificada por el DANE.” (Resolución 41278, 2016)

2.3.3.3. IVA sobre el Margen de Distribución Mayorista

Es un impuesto establecido por el artículo 467 del Estatuto tributario modificado por el artículo 183 de la Ley 1819 de 2016 se establece según el valor de la base gravable en otros productos derivados del petróleo. Cuyo valor lo determina el Ministerio de Minas y Energía, tomando en cuenta las diferentes referencias establecidas en la ley;

“La base gravable en la venta de los siguientes productos derivados del petróleo se determinará así: (...) 1. En combustibles, se entiende que la base gravable para el impuesto a las ventas será:

b) Para el distribuidor mayorista y/o Comercializador Industrial: el Ingreso al productor o comercializador del combustible y del alcohol carburante y/o biocombustible en la proporción autorizada por el Ministerio de Minas y Energía para convertirlo en combustible oxigenado, adicionado el margen mayorista. El transporte al combustible no formará parte de la base gravable.” (Ley 1819, 2016)

2.3.3.4. Sobretasa a la Gasolina

Es una contribución de carácter prestacional, toda vez que el contribuyente la paga si recibe el servicio o la prestación como tal de un bien requerido, en este caso la gasolina. El sujeto activo de este tributo está determinado por los usuarios finales que consuman el combustible. Establecido por la resolución 41279 de 2016 teniendo lo siguiente:

“Que el artículo 121 de la Ley 488 de 1998 señala que la base gravable de la sobretasa está constituida por el valor de referencia de venta al público de la gasolina motor tanto extra como corriente y del ACPM, por galón que certifique mensualmente el Ministerio de Minas y Energía.

En el caso para Bogotá D.C. está en un 25%, mientras que de carácter departamental está en un 16% y municipal en un 8% según lo requerido en las zonas para la designación de los subsidios, etc. estableciendo la administración de la capital de la siguiente manera dicha contribución;

“Los responsables de sobretasa son los distribuidores mayoristas de gasolina motor extra y corriente, los productores e importadores. Además, son responsables directos del impuesto los transportadores y expendedores al detal, cuando no puedan justificar debidamente la procedencia del combustible que transporten o expendan y los distribuidores minoristas en cuanto al pago de la sobretasa de la gasolina a los distribuidores mayoristas, productores o importadores, según el caso.

La base gravable está comprendida por el valor de referencia de venta al público de la gasolina motor, tanto extra como corriente, por galón, que certifique mensualmente el Ministerio de Minas y Energía, es decir que se calcula La base gravable está afectada por el porcentaje de Alcohol carburante que disponga el Ministerio de Minas y Energía. En cuanto a la tarifa aplicable a la

sobretasa a la gasolina motor extra o corriente en Bogotá es actualmente de 25%.” (Secretaría Distrital de Hacienda, 2018)

Que en el Decreto Único Reglamentario en materia tributaria 1625 de 2016, en su artículo 2.2.3.9., se establece que los valores de referencia de venta al público de la gasolina motor extra o corriente y ACPM para la liquidación de la sobretasa, tanto a nivel nacional como para las zonas de frontera abastecidas con producto importado, serán los certificados por el Ministerio de Minas y Energía

ART. 1º—Los valores de referencia, por galón, de venta al público para el cálculo de la sobretasa a la gasolina motor corriente, extra y al ACPM, tanto a nivel nacional como para las zonas de frontera abastecidas con producto importado que regirán a partir del 1º de enero de 2017, son los siguientes:

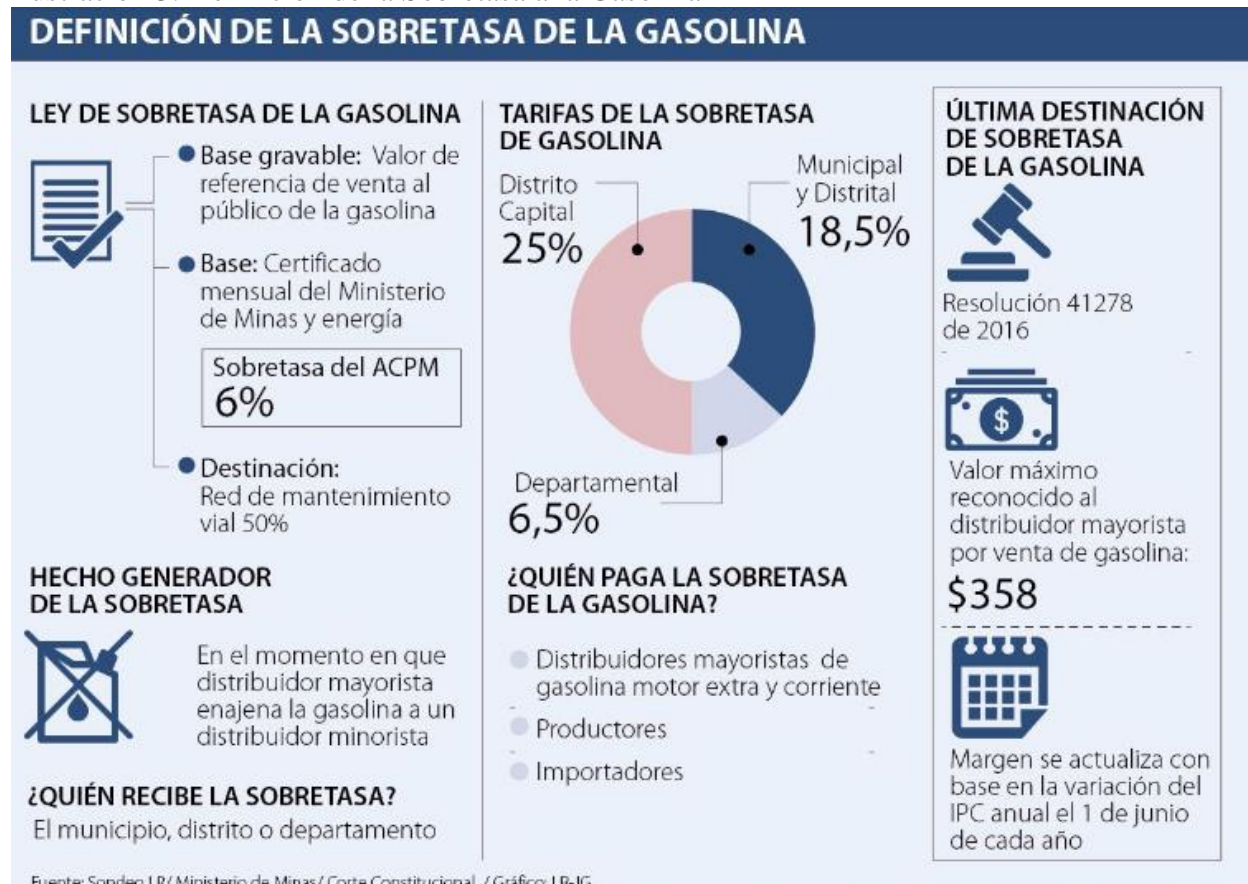
Tabla 2. Valores de la Sobretasa a la Gasolina

Origen del producto	Producto importado	Producto Nacional	
Tipo de combustibles	Zona de frontera	Municipios de zona de frontera de Norte de Santander, La Guajira, Arauca, Vichada, Guainía, Nariño, Putumayo y Boyacá	Resto del país
Gasolina motor corriente	\$1.900	\$1.900	\$3.663,18

Gasolina motor extra	No aplica	No aplica	\$4.594,17
ACPM	\$1.900	\$3.400	\$3.881,03

(Resolución 41279, 2016)

Ilustración 3. Definición de la Sobretasa a la Gasolina



Fuente: (Asuntos Legales, 2019)

2.3.4. Precio de Venta por Galón al Público

Valor resultante de la sumatoria de los valores determinados a continuación, conformando el 4. Componente independiente del valor de la Gasolina.

2.3.4.1. Precio Máximo de Venta en Planta de Abastecimiento Mayorista (PMA)

Valor definido en el punto 2.3.3. tomado para la sumatoria como un solo componente.

2.3.4.2. Margen del Distribuidor Minorista

Este margen como variable del precio está fijado por el distribuidor minorista a un precio máximo para el consumidor final; a través de la resolución 181254 del 30 de julio de 2012 se estableció el régimen de libertad vigilada para la fijación de este mismo, modificado por la resolución 40122 del 30 de enero de 2015 en donde se establece que;

“**MDM:** Corresponde al margen máximo reconocido a favor del Distribuidor Minorista en las ciudades en que aplica el régimen de libertad regulada, que se fija en seiscientos veinticinco pesos con sesenta y un centavos (\$625.61) por galón, teniendo en cuenta las inversiones en infraestructura, los costos de operación y mantenimiento, así como los gastos de administración y ventas.

Este margen se actualizará el 1 de febrero de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor del año inmediatamente anterior certificado por el DANE”. (Resolución 40222, 2015)

2.3.4.3. Perdida por evaporación

Según el Decreto Único Reglamentario 1073 de 2015 por el cual se regula el sector administrativo de minas y energía en su artículo 2.2.1.1.2.2,3.109. versa de la siguiente manera;

“La pérdida por evaporación y merma⁹ de transporte, manejo y trasiego¹⁰ de los combustibles entre la planta de abastecimiento y la estación de servicio corresponde al 0.4 % del precio de venta en planta de abasto mayorista en las diferentes zonas del país”. (Decreto Único Reglamentario 1073, 2015)

2.3.4.4. Transporte de la Planta de Abastecimiento Mayorista a la Estación de Servicio

Establecido mediante Resolución 90664 del 24 de junio de 2014 modificado por la resolución 41280 del 30 de diciembre de 2016 siendo una tarifa de transporte de combustible para municipios, ciudades capitales y sus áreas metropolitanas que cuenten en su jurisdicción con una planta de abastecimiento mayorista en su área metropolitana. Establece de la siguiente manera en su artículo 1.;

“La tarifa de transporte desde la planta de abastecimiento mayorista a las estaciones de servicio en los municipios, ciudades capitales y sus áreas metropolitanas, que cuenten en su jurisdicción con una planta de abastecimiento, se fija en un valor máximo de cincuenta y siete pesos con diecisiete centavos (\$57,17) por galón. Dicha tarifa de transporte se actualizará el 1 de enero de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor de los últimos doce meses disponible y publicada por el DANE.” (Resolución 41280, 2016)

⁹ Se refiere a la disminución del volumen o la cantidad del Combustible.

¹⁰ Se refiere al cambio del líquido Combustible de un recipiente a otro.

Capítulo III. Análisis de Precedentes para el Sector Minero Energético.

3.1. Análisis jurisprudencial de la Corte Constitucional

3.1.1. Ausencia de parámetros legales en la obtención de los recursos del FEPC

Sentencia C621 de 2013.

En la jurisprudencia encontramos diferentes providencias relacionadas al tema del precio de la gasolina, específicamente en sus componentes por ser variables contributivas de alto impacto en la sociedad y en el desarrollo económico del país, a su vez por su afectación en los derechos de los ciudadanos patrimoniales, destacando su importancia dentro del aspecto tributario lo que para un adecuado análisis jurídico requiere una transparencia y confianza en la aplicación de los diferentes tributos mencionados en la investigación.

Encontramos en la sentencia C-621 de 2013, una demanda de inconstitucionalidad contra el Fondo de Estabilización de los Precios de los combustibles, específicamente por la ausencia de parámetros, sistema y métodos establecidos en el artículo 338 de la Constitución Política como se explicó anteriormente en el capítulo anterior.

“En su criterio, la norma acusada faculta al Ministerio de Minas y Energía para establecer precios de referencia para la gasolina y el ACPM, cuando la fijación de precios del combustible debería darse por la dinámica del mercado o, en su defecto, por disposición legal que regule la materia, expedida por el Congreso en el marco de intervención señalado en el artículo 334 Superior.

Para los intervinientes la disposición cuestionada desconoce el artículo 338 de la Carta Política, pues el acto administrativo que fija el precio de referencia para los combustibles tiene naturaleza impositiva y pecuniaria para el administrado por cuenta del sobreprecio en los combustibles, que es el hecho generador de la carga tributaria, aunque el Gobierno Nacional le de otro nombre.” (C621, 2013)

Se declara entonces inexecutable el literal C del artículo 101 de la Ley 1450 de 2011;

“(…) ARTÍCULO 101. FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES. El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), creado por el artículo 69 de la Ley 1151 de 2007, seguirá funcionando para atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales.

Los recursos necesarios para su funcionamiento provendrán de las siguientes fuentes:

- a) Los rendimientos de los recursos que conformen el Fondo;
- b) Los recursos de crédito que de manera extraordinaria reciba del Tesoro;
- c) Los recursos provenientes de las diferencias negativas, entre el Precio de Paridad internacional y el Precio de Referencia establecido por el Ministerio de Minas y Energía, o quien haga sus veces, cuando existan.

PARÁGRAFO. A partir de la presente vigencia, los ingresos y los pagos efectivos con cargo a los recursos del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC, que realice la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional, en su calidad de administrador de dicho Fondo, no generarán operación presupuestal alguna, toda vez que son recursos de terceros y no hacen parte del Presupuesto General de la Nación.” (Ley 1450, 2011)

En efecto la síntesis del estudio es que debido a la definición de lo que es un tributo, la diferencia entre el precio internacional y el precio de referencia para la estabilización no tiene parámetros técnicos, de dirección y/o comité para su estabilización quedando a discrecionalidad del Ministerio de Minas y energía y debido a que si conlleva una carga tributaria ese dinero que va para recursos de un fondo parafiscal en donde su finalidad a pesar de ser un tributo no está siendo destinado como tal para el presupuesto de la nación como lo determina la Corte.

“Para la Sala la forma de recaudo prevista por el literal C) del artículo 101 de la ley 1450 de 2011 constituye una contribución parafiscal, por cuanto la obligación impuesta tiene como fundamento el poder de imperio del Estado; está dirigida a un sector económico determinado; sus beneficios los recibe el mismo sector económico del cual se recaudan los fondos; dichos recursos tienen naturaleza pública; son administrados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; y, finalmente, éstos no entran a formar parte del Presupuesto General de la Nación.” (C-621, 2013)

Por lo que la Corte teniendo en cuenta los diferentes elementos para el establecimiento de impuestos y tarifas de parte de la administración, donde se ha evidenciado la ausencia sobretodo de la tecnicidad y rango legal para la fijación de la base gravable que es fijada por el ministerio de minas y energía de manera discrecional y de la cual se justifican diferentes normas para el establecimiento de un precio final pagado por el consumidor;

“El literal ahora acusado simplemente determina que la base gravable será la diferencia entre dos precios, respecto de los cuales no existe un solo elemento normativo de rango legal que sirva como derrotero al Ministerio de Minas y Energía al momento de establecerlos. Esta situación ubica en un espacio de discrecionalidad absoluta a la entidad administrativa en ejercicio de la competencia prevista en el literal acusado, lo que implica en la práctica una deslegalización en la determinación de la base gravable de una contribución parafiscal, con la consiguiente vulneración

de los mandatos que se derivan del principio de legalidad, previsto en el tantas veces mencionado artículo 338 de la Constitución.” (C-621, 2013)

Por todo lo anterior la corte al definir primero los parámetros constitucionales que debe contener un tributo, que si bien son necesarios para el desarrollo, financiamiento y cumplimiento de la administración pública, pues también deben tener unos lineamientos técnicos soportados en la ley que no pueden ser fijados sin una transparencia jurídica y variables tangibles económicamente que permitan abrir una brecha entre la seguridad jurídica y los deberes como ciudadanos buscando siempre que prevalezcan los derechos constitucionales, económicos y sociales.

3.1.2. Base gravable fijada por el Ministerio de Minas y Energía, vulnera el principio de legalidad tributaria. Sentencia C030 de 2019.

En esta sentencia en concordancia con la anterior en donde se hablaba de los tipos de contribuciones como se evidencio la base gravable de la sobretasa a la gasolina es un valor de referencia fijado por el Ministerio de minas y energía, sin ningún parámetro técnico para el mismo. Se presenta una demanda de inconstitucionalidad sobre el artículo 121 de la ley 488 de 1998

“(…) CAPÍTULO VI. Impuestos territoriales.

(…) Artículo 121. Base gravable. Está constituida por el valor de referencia de venta al público de la gasolina motor tanto extra como corriente y del ACPM, por galón, que certifique mensualmente el Ministerio de Minas y Energía.” (Ley 488, 1998)

A pesar de lo manifestado por diferentes entidades, argumentado que dicha fijación se hace partiendo de la buena fe y de que su fijación se da producto de la eficacia y el respeto por la

ley de parte del ejecutivo en busca del cumplimiento de sus funciones con celeridad y teniendo en cuenta el mercado nacional para el mantenimiento de una economía sostenible y la financiación de diferentes proyectos encaminados al desarrollo nacional no deja de lado su vulneración como lo manifiesta la Corte; “Según la jurisprudencia constitucional, el principio de certeza tributaria se vulnera no solamente con la omisión en la determinación de los elementos esenciales del tributo, sino también cuando en su definición se acude a expresiones ambiguas o confusas.” (C 030, 2019)

Para la corte la fijación de parte del Ministerio de minas y energía vulnera los principios de legalidad tributaria y el principio de certeza tributaria, ya que si bien la administración tiene que cumplir con los fines del Estado y los parámetros de la política fiscal esto no puede desconocer los parámetros legales que deben ser determinados por el legislador, en representación de la ciudadanía y que por medio de leyes se articule el trabajo de la administración para una mayor seguridad jurídica y cumplimiento de los principios establecidos en la ley para estos.

Declarando así la corte inexecutable este artículo, pero para que en el término de dos legislaturas sea el congreso quien legisle y regule esta fijación del a base gravable y quien debe emitirla y bajo que parámetros y tecnicismos se debe dar por su importancia y afectación en aspectos económicos del país, la Corte determinó que es en efecto diferido;

“La declaratoria de inexecutable de la disposición impugnada en el presente asunto implicaría la eliminación de la norma que contempla la base gravable del impuesto. Esa decisión llevaría implícita, por lo tanto, un vacío en uno de los elementos esenciales del tributo y por consecuencia, hasta tanto el legislador no determine los criterios para establecer la base gravable del impuesto a los combustibles, se generaría la imposibilidad de la imposición, cobro y recaudo de la sobretasa a los combustibles con graves consecuencias para la Nación y particularmente para los

departamentos y municipios que cuentan con esos recursos como parte importante de sus presupuestos.

Excepcionalmente, en situaciones semejantes, y para evitar efectos que habrían generado situaciones contrarias a los fines perseguidos por la Carta Política, la Corte Constitucional ha empleado dos tipos de decisiones: sentencias integradoras y sentencias de inexecutable diferida. Mediante las primeras, la Corte llena el vacío normativo producido por la decisión, a través de la incorporación de una regulación, directamente derivada de los mandatos constitucionales o de la interpretación de las leyes de conformidad con la Carta. Por medio de las segundas, se difieren en el tiempo los efectos de la inexecutable, por lo que la inconstitucionalidad constatada en el presente tiene efectos a partir de un momento posterior, con el objeto de conceder un término al legislador para que supla el vacío y garantizar, así, de una manera integral la constitucionalidad del ordenamiento y de las situaciones generadas alrededor de la norma encontrada inconstitucional” (C 030, 2019)

3.2. Histórico de Proyectos de Ley

Teniendo en cuenta que la Corte determinó que en dos legislaturas el congreso debe regular los parámetros legales para la fijación de la base gravable, se evidencia que esto deja una brecha de tiempo amplia; donde si bien existe la jurisprudencia en la práctica diaria el consumidor final deberá seguir pagando el precio establecido mientras se expida la legislación pertinente.

Se ha realizado un breve recuento de los intentos que ha habido por regular de manera legislativa la fijación del precio de la gasolina y otros combustibles cuyos proyectos de ley han terminado archivados y lo que desemboca en las conclusiones de esta investigación.

Tabla 3. Histórico de Proyectos de Ley

HISTORICOS DE PROYECTOS DE LEY				
TITULO	AUTORES	RADICADO	ARCHIVADO POR TRÁNSITO DE LEGISLATURA	CUATRENIO
“Por la cual se establece límite al incremento actual del precio del combustible.”	Jorge Eduardo Gechem Turbay (Partido de la U)	1 de Noviembre de 2001	15 de Mayo de 2002	1998-2002
“Por la cual se establece la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del transporte público terrestre y se dictan normas sobre su recaudo y administración.”	Julio Alberto Manzur Abdala (Conservador)	16 de Octubre de 2002	20 de Junio de 2003	2002-2006
“Por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones. [Regulación del precio de combustibles]”	Alexandra Moreno Piraquive (MIRA), Guillermo García Realpe (Liberal), Luis Fernando Velasco Chavez (Liberal).	23 de Noviembre de 2011	20 de Junio de 2012	2010-2014
“Por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM, el GLP y el turbo combustible de aviación JET A1 y se dictan otras disposiciones. [Precio de combustibles]”	Alexandra Moreno Piraquive (MIRA), Guillermo García Realpe (Liberal), Maritza Martínez Aristizábal (Partido de la U), Liliana María Rendón Roldán (Conservador), Luis Fernando Velasco Chavez (Liberal), Edinson Delgado Ruiz (Liberal), Honorio Galvis Aguilar (Liberal), Olga Lucía Suarez (Conservador), Fuad Ricardo Char (Cambio Radical).	22 de Agosto de 2012	20 de Junio de 2013	2010-2014
“Por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM, el GLP y el turbo combustible de aviación JET A1 y se dictan otras disposiciones. [Precio de combustibles]”	Alexandra Moreno Piraquive (MIRA), Guillermo García Realpe (Liberal), Luis Fernando Velasco Chavez (Liberal).	21 de Agosto de 2013	20 de Junio de 2014	2010-2014

Fuente (*Congreso Visible, 2019*)

4. Conclusiones

De acuerdo a lo analizado se tienen varios componentes descriptivos. En primera medida se centró en un análisis de antecedentes normativos donde se pudo evidenciar que desde hace ya bastante tiempo Colombia ha venido ocupando un lugar importante como productor de petróleo esto enriquecido por su ubicación geográfica así como su riqueza mineral.

Sin embargo, la regulación para la fijación del precio de la gasolina ha sido casi en su totalidad de carácter político mediante resoluciones, actos administrativos y similares, basándose en la ley de administración pública y allí a meros actos administrativos que dan lugar a vacíos normativos de carácter legal desde los antecedentes y dada su gran importancia para una legalidad tributaria.

Sin lugar a dudas la política fiscal tiene un papel importante en la economía de cualquier país, siendo un Estado Social de Derecho, dichas políticas deben ir encaminadas al cumplimiento de los fines en sí mismos para el bien común y para un desarrollo económico que permitan el crecimiento del país; para el tema en investigación específicamente en el tema de transporte, en donde se tiene concentración en las grandes ciudades y lo que a medida que crece la población del país requiere una mejor infraestructura, vías y planes de expansión territorial de carácter municipal.

Para el cumplimiento de las funciones del Estado la administración mediante una estructura descentralizada por medio del Ministerio de Minas y Energía se le han dado directrices de política fiscal cuando debería ir de la mano esto de manera más ordenada con el Ministerio de Hacienda, pues el balance que se realiza para la fijación del precio está sujeto al mercado de las entidades vinculadas, a una determinación de precios internos sin tomar en cuenta el mercado internacional y soportado en la ejecución de las entidades vinculadas para la regulación y control de las variables que componen la cadena de la fijación del precio de la gasolina en Colombia, siendo la producción, distribución y comercialización del mercado interno los puntos fijos de sus componentes más no del petróleo.

Si bien tienen una gran importancia debido a su inversión en todo el tema de transporte, de destinación nacional, departamental y municipal a su vez entre todos estos componentes

encaminados a un desarrollo económico no se evidencia en la normatividad que mediante legislación procure la transparencia y seguridad jurídica de los ciudadanos; más bien solamente mediante actos administrativos, resoluciones y demás que se fijen a discreción del ministerio de turno valores de referencia con moneda internacional cuando en Colombia la producción del crudo de petróleo se controla por una entidad en general, de carácter mixto y no solamente publico siendo Ecopetrol s.a.

Esta fija los costos de producción, distribución y comercialización con grandes promesas para el desarrollo económico del país sin embargo y no siendo objeto de esta investigación las destinaciones finales del balance del precio de la gasolina; solo se puede emitir un concepto de la función que argumenta tener esta empresa y como afecta el precio en sí mismo independientemente del valor fijado mes a mes.

Las contribuciones relacionadas con la gasolina se pudieron describir y evidenciar que, si bien son un gran número de componentes para un precio global, cada componente suma varios en uno mismo, lo que entrelazados uno en otros suman un valor de referencia alto; esto a su vez con base en un gravamen que después de un análisis jurisprudencia precede que sin claridad alguna técnica ni legal se determina a discreción política del Ministerio de turno.

Los parámetros legales para la confianza jurídica que debe tener la ciudadanía e la fijación de un tributo fueron socavados por el estudio jurisprudencial que hizo la corte, y este fue solamente sobre la base gravable para la sobretasa de la gasolina, se tienen otros cuatro componentes relevantes que parecen requerir un estudio más a fondo.

Después de una descripción normativa en su gran mayoría de carácter tributario, se concluye que la política fiscal para el precio de la gasolina en Colombia es precisamente solo

política, soportada jurídicamente en materia administrativa, carente de legislación, validez constitucional y determinación transparente de carácter técnico y que aporte al ciudadano conocimiento sobre el valor que paga, seguridad jurídica y mucho menos entendimiento sobre dichas contribuciones.

La Corte Constitucional mediante la jurisprudencia ha argumentado la importancia de los principios de legalidad, confianza legítima y legalidad tributaria en donde si bien es importante las contribuciones y tributos de los ciudadanos pertenecientes a un Estado para lograr los fines, también lo es a su vez los derechos sociales, políticos y económicos, que le den a las personas las facultades necesarias para confiar en su gobierno, para entender la administración y si este es soportado jurídicamente para así tener seguridad jurídica en un Estado Social de Derecho.

Luego de conocer los aspectos más generales de la política fiscal respecto del balance del precio de la gasolina en Colombia; dentro de sus componentes estructurales y también sobre el análisis de precedentes. Finalmente la jurisprudencia al declarar inexecutable la facultad del ministerio de minas y energía para la fijación de la base gravable para la sobre tasa de la gasolina abre el camino a que se puedan volver a dar diferentes trámites legislativos y proyectos de ley para regular de manera más técnica y no discrecional estos actos administrativos pero que en dos legislaturas a ciencia cierta no se tiene veracidad de que sea aprobada dicha ley y mucho menos que su impacto económico sea estable y controlado para que no afecte la implementación del plan de desarrollo y el crecimiento de las vías en el país; so pena de que mientras tanto la ciudadanía sigue pagando a pesar de ser en este momento inexecutable la base gravable fijada sin criterio alguno, sin tecnicidad y a discreción del ministerio de turno.

Referencias

- Agencia Nacional de Hidrocarburos. (26 de Febrero de 2019). *ANH*. Obtenido de <http://www.anh.gov.co/la-anh/Paginas/historia.aspx>
- Agencia Nacional de Minería. (12 de 12 de 2019). *ANM*. Obtenido de <https://www.anm.gov.co/?q=agencia/mision>
- Anaya, A. L. (2003). *Ecología Química*. Mexico: Consejo Nacional de Ciencia y tecnología.
- ANIF. (13 de Febrero de 2019). *Asociación Nacional de Instituciones Financieras*. Obtenido de <http://anif.co/comentario-economico-del-dia/fondo-de-estabilizacion-de-precios-de-los-combustibles-fepec-cuanto>
- Asuntos Legales. (1 de Febrero de 2019). *Asuntos Legales*. Obtenido de <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/corte-constitucional-declaro-inexequible-el-articulo-de-la-base-gravable-2822837>
- Avellaneda, A. (2015). *Gestión Ambiental y Planificación del desarrollo. El sujeto ambiental como actor político* (Tercera ed.). Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Banco de la República. (12 de Febrero de 2019). *Red Cultural Banco de la República*. Obtenido de http://enciclopedia.banrepultural.org/index.php/Estructura_del_Estado_colombiano
- Bermejo, R. (2011). *Manual para una economía sostenible*. España: Catarata.
- Blanco, B. V. (2012). *Microbiología del petróleo y sus derivados*. Mexico: Instituto de Biotecnología. Universidad Nacional Autónoma de México.
- C 030, 030 (Corte Constitucional de Colombia 30 de Enero de 2019).
- C 402, 402 (Corte Constitucional de Colombia 26 de Mayo de 2010).
- C 545, 545 (Corte Constitucional de Colombia 1 de Diciembre de 1994).
- C621, 621 (Corte Constitucional de Colombia 10 de Septiembre de 2013).

C-621, D-9519 (Corte Constitucional de Colombia 10 de Septiembre de 2013).

Congreso Visible. (13 de 03 de 2019). *Congreso Visible*. Obtenido de <https://congresovisible.uniandes.edu.co/proyectos-de-ley/#q=GASOLINA+tema--transito-y-transporte>

Constitución Política de Colombia, Artículo 334 (1991).

Constitución Política de Colombia, Artículo 209 (1991).

Constitución Política de Colombia, Artículo 338 (Presidencia de la República 1991).

CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas. (1 de Mayo de 2019). *Comisión de Regulación de Energía y Gas*. Obtenido de <http://www.creg.gov.co/index.php/sectores/2015-02-04-20-43-06/que-son#>

CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas. (1 de Mayo de 2019). *Comisión de Regulación de Energía y Gas*. Obtenido de Comisión de Regulación de Energía y Gas: <http://www.creg.gov.co/index.php/es/sectores/2015-02-04-20-43-06/historia-combustibles>

CREG, Comisión de Regulación de Energía y Gas. (1 de Mayo de 2019). *Comisión de Regulación de Energía y Gas*. Obtenido de Comisión de Regulación de Energía y Gas: <http://www.creg.gov.co/index.php/es/sectores/2015-02-04-20-43-06/estructura-tarifaria-combustibles>

DANE. (2013). *La Gasolina en la Canasta Familiar*. Bogota: DANE.

Decreto 0714, 0714 (Ministerio de Minas y Energía 10 de Abril de 2012).

Decreto 1258, 1258 (Ministerio de Minas y Energía 17 de Junio de 2013).

Decreto 1260, 1260 (Ministerio de Minas y Energía 17 de Junio de 2013).

Decreto 381 (Presidencia de Colombia 2012).

Decreto 4131, 4131 (Presidencia de la República 3 de Noviembre de 2011).

Decreto 4839, 4839 (Ministerio de Minas y Energía 24 de Diciembre de 2008).

Decreto 70 (Presidencia de la República 2001).

Decreto 847, 847 (Presidencia de la República 11 de Mayo de 2011).

Decreto ley 4134, 4134 (Presidencia de la República 3 de Noviembre de 2011).

Decreto Único Reglamentario 1073, 1073 (Ministerio de Minas y Energía 26 de Mayo de 2015).

Decreto Único Reglamentario 1073, 1073 (Ministerio de Minas y Energía 26 de Mayo de 2015).

Departamento de Planeación Nacional. (2006). *Apuntes Criticos Vision Colombia 2019*. Bogota: Politecnico Grancolombiano.

Ecopetrol. (2 de Abril de 2010). *Ecopetrol*. Obtenido de Ecopetrol Energia para el futuro:
<http://www.ecopetrol.com.co/>

ECOPEPETROL. (16 de 09 de 2013). *Ecopetrol*. Obtenido de Ecopetrol:
<http://www.ecopetrol.com.co/especiales/elpetroleoysumundo/sumundo2.htm>

Ecopetrol. (13 de 10 de 2018). *Ecopetrol*. Obtenido de
<https://www.ecopetrol.com.co/wps/portal/es/ecopetrol-web/nuestra-empresa/quienes-somos/lo-que-hacemos/lo-que-hacemos-informacion>

Energia, M. d. (16 de 04 de 2011). *Ministerio de Minas y Energia*. Obtenido de Ministerio de Minas y Energia: <http://www.minminas.gov.co>

Energia, M. d. (16 de 02 de 2012). *Ministerio de Minas y Energia*. Obtenido de Ministerio de Minas y Energia:
http://www.minminas.gov.co/minminas/index.jsp?cargaHome=3&id_categoria=43&id_subcategoria=260

Fedebiocombustibles. (1 de Abril de 2019). *Fedebiocombustibles*. Obtenido de
http://www.fedebiocombustibles.com/v3/main-pagina-id-1-titulo-quienes_somos.htm

Fedispetrol. (5 de Marzo de 2019). *Fedispetrol Federación Colombiana de Distribuidores Minoristas de Combustibles y otros Energéticos*. Obtenido de <http://www.fedispetrol.com/quienes-somos.html>

Fendipetroleo. (14 de 11 de 2018). *Fendipetroleo Nacional*. Obtenido de <http://www.fendipetroleo.com/objetivos-estrat%C3%A9gicos.html>

Ley 1118, 1118 (Congreso de la República 27 de Diciembre de 2006).

Ley 1151 (Presidencia de la República 2007).

Ley 1450 (Presidencia de Colombia 2011).

Ley 1819, 1819 (Congreso de la República 29 de Diciembre de 2016).

Ley 488, 488 (Presidencia de la República 24 de Diciembre de 1998).

Ley 489 (Congreso de la República 30 de Diciembre de 1998).

Ministerio de Minas y Energía. (3 de Abril de 2019). *Minenergía*. Obtenido de <https://www.minenergia.gov.co/fondo-de-solidaridad1>

Ministerio de Minas y Energía. (1 de Marzo de 2019). *Minenergía*. Obtenido de <https://www.minenergia.gov.co/fondo-nacional-de-regalias1>

Ministerio de Minas y Energía. (10 de Marzo de 2019). *Minenergía*. Obtenido de <https://www.minenergia.gov.co/area-de-combustibles>

Ministerio de Minas y Energía. (16 de 03 de 2019). *Ministerio de Minas y Energía*. Obtenido de <https://www.minenergia.gov.co/ministerio>

MINMINAS. (16 de 02 de 2012). *Ministerio de Minas y Energía*. Obtenido de Ministerio de Minas y Energía:
http://www.minminas.gov.co/minminas/index.jsp?cargaHome=3&id_categoria=43&id_subcategoria=260

Petroleos, C. d. (2011). *Código de Petróleos*. Bogota: Leyer.

Portafolio. (22 de Mayo de 2018). *Portafolio*. Obtenido de

<https://www.portafolio.co/economia/gasolina-el-deficit-del-fondo-ya-llegaria-a-los-7-billones-517372>

Real Academia Española. (2019). *Diccionario del español jurídico*. Obtenido de Diccionario del español jurídico: <https://dej.rae.es/lema/pol%C3%ADtica-fiscal>

Reolución 90155, 90155 (Ministerio de Minas y Energía 31 de Enero de 2014).

Resolución 18-1602, 18-1602 (Ministerio de Minas y Energía 30 de Septiembre de 2011).

Resolución 40222, 40222 (Ministerio de Minas y Energía 22 de Febrero de 2015).

Resolución 41276, 41276 (Ministerio de Minas y Energía 30 de Diciembre de 2016).

Resolución 41278, 41278 (Ministerio de Minas y Energía 30 de Diciembre de 2016).

Resolución 41279, 41279 (Ministerio de Minas y Energía 30 de Diciembre de 2016).

Resolución 41280, 41280 (Ministerio de Minas y Energía 30 de Diciembre de 2016).

Resolución 90042, 90042 (Ministerio de Minas y Energía 14 de Enero de 2014). Obtenido de <http://www.fedebiocombustibles.com/v3/nota-web-id-1660.htm>

Resolución 91349, 91349 (Ministerio de Minas y Energía 28 de Noviembre de 2014).

Rincón, H. (26 de Marzo de 2004). *Banco de la Republica*. Obtenido de

<http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra287.pdf>

Secretaría Distrital de Hacienda. (12 de 9 de 2018). *Secretaría Distrital de Hacienda*. Obtenido de <http://www.shd.gov.co/shd/sobretasa-gasolina>

Semana, P. (2013). Gasolina sí puede bajar. *Dinero*, 57.

Sentencia C-131, 131 (Corte Constitucional de Colombia 19 de febrero de 2004).

Sentencia C891, 891 (Corte Constitucional de Colombia 31 de Octubre de 2012).

SU 095, 095 (Corte Constitucional de Colombia 11 de Octubre de 2018).

UGC. (2011). *Portal Juridico*. Obtenido de Portal Juridico:

http://biblioteca.ulagrancolombia.edu.co:2055/FORMULARIOS_2/usuarios_registrado.php?usuario=ULGC&clave=012010

Unidad de Planeacion Minero Energetica, UPME. (2009). *Cadena del Petróleo 2009*. Obtenido de Biblioteca Ministerio de Minas y Energía:

https://biblioteca.minminas.gov.co/pdf/Cadena%20del%20petr%C3%B3leo_2009.pdf

Valderrama, B. (2012). *Microbiología del Petróleo y sus derivados*. Mexico: Instituto de Biotecnología Universidad Nacional Autónoma de Mexico.

Zuluaga, I. A. (2008). *Principios de desarrollo económico* (Segunda ed.). Bogotá D.C., Colombia: ECOE.