Energía

Evolución de la política de precios de los combustibles líquidos en Colombia
Gobiernos 2018–2025

Introducción

La política de precios de los combustibles líquidos en Colombia ha estado históricamente asociada a la función estabilizadora del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), cuyo objetivo es amortiguar las fluctuaciones de los precios internacionales frente al Ingreso al Productor (IP) reconocido por la nación, particularmente de la Gasolina Motor Corriente (GMC) y el ACPM diésel.

Entre agosto de 2018 y diciembre de 2025, Colombia enfrentó un entorno internacional altamente volátil, marcado por la pandemia del COVID-19, la rápida recuperación de los precios internacionales de los combustibles refinados, tensiones geopolíticas y choques cambiarios. En este contexto, los gobiernos de Iván Duque Márquez (2018–2022) y Gustavo Petro Urrego (desde agosto de 2022) adoptaron enfoques diferenciados de política de precios, con impactos fiscales sustanciales sobre el FEPC y el Presupuesto General de la Nación.

El presente informe describe y analiza, de manera cronológica y comparativa, la evolución de la política de precios de ambos gobiernos, así como sus efectos fiscales y regulatorios.

1. Política de precios durante el Gobierno Duque (2018–2022)

1.1. Situación previa a la pandemia (2018–2019)

Entre agosto de 2018 y el inicio de la pandemia en 2020, los precios internacionales de los combustibles refinados se ubicaron, en promedio, por encima del precio nacional. En este período:

- El precio internacional de la gasolina superó en promedio en $72 por galón el precio nacional (Ingreso al Productor – IP).
- En el caso del ACPM diésel, el diferencial fue significativamente mayor, con un promedio cercano a $850 por galón por encima del precio nacional.

Estos diferenciales generaron obligaciones de pago del FEPC, las cuales, previo a la pandemia, alcanzaron valores de hasta $5,3 billones, reflejando la función compensatoria del fondo en un escenario de precios internacionales elevados.

1.2. Impacto de la pandemia y reducción de precios (2020)

Con el inicio de la pandemia en marzo de 2020, los precios internacionales de los combustibles experimentaron una caída abrupta, alcanzando diferenciales cercanos a $2.000 por galón por debajo del precio nacional, tanto en gasolina como en ACPM.

Ante este escenario, el Gobierno Nacional adoptó medidas de alivio al consumidor, reduciendo:

- $1.200 por galón el precio de la gasolina.
- $800 por galón el precio del ACPM diésel.

Aun con estas reducciones, el año 2020 cerró con precios internacionales inferiores al precio

nacional, generando ahorros netos para el FEPC:

- Gasolina: diferencial promedio de –$338 por galón.
- ACPM: diferencial promedio de –$494 por galón.

Durante los dos primeros trimestres de 2020, estos diferenciales positivos se tradujeron en ahorros aproximados de $500 mil millones para el FEPC.

1.3. Recuperación acelerada de precios internacionales (2021–2022)

La recuperación de los precios internacionales fue más rápida y pronunciada de lo previsto. En promedio:

- En 2021, el diferencial internacional alcanzó $2.575 por galón en gasolina y $3.115 en ACPM.
- Entre el primer y segundo trimestre de 2022, los diferenciales se ampliaron de forma significativa, alcanzando $6.512 por galón en gasolina y $9.574 en ACPM.

Aunque el Gobierno Duque realizó incrementos sobre el precio de venta al público, estos fueron limitados debido al contexto social y político, marcado por el Paro Nacional y una elevada sensibilidad social frente a los precios de los combustibles.

En total, luego de las reducciones aplicadas durante la pandemia, el precio promedio de venta (PVP) aumentó, al cierre del gobierno Duque, en:

- $1.098 por galón para la gasolina.
- $1.039 por galón para el ACPM.

1.4. Impacto fiscal del periodo 2018–2022

Como resultado de estos diferenciales acumulados:

- Tras los ahorros iniciales de 2020, se generaron cobros al FEPC por $28,46 billones.
- En el consolidado del gobierno Duque, el FEPC acumuló cobros por $33,26 billones, los cuales fueron pagados antes de la finalización del periodo presidencial.

2. Política de precios durante el Gobierno Petro (2022–2025)

2.1. Punto de partida (agosto de 2022)

Al inicio del gobierno del presidente Gustavo Petro, los diferenciales entre precios internacionales y nacionales se encontraban en niveles históricamente altos:

- $6.048 por galón en gasolina.
- $10.973 por galón en ACPM diésel.

Estos valores representaban una carga fiscal insostenible para el FEPC y el Presupuesto General de la Nación.

2.2. Ajustes graduales en gasolina y reversión del diferencial (2022–2023)

Ante este escenario, el Gobierno Nacional adoptó una estrategia de incrementos mensuales graduales en el precio de la gasolina, con aumentos entre $100 y $600 por galón.

Esta política, combinada con la caída de los precios internacionales, permitió que en septiembre de 2023 se revirtiera la tendencia: por primera vez en más de dos años, el precio nacional de la gasolina superó el precio internacional, generando alivios fiscales para el FEPC.

El diferencial pasó de $6.095 por galón en 2022 a $1.635 por galón.

2.3. Consolidación del alivio fiscal en gasolina (2024–2025)

Durante 2024 y 2025, los incrementos al precio de la gasolina fueron más moderados y espaciados, con el objetivo de preservar un diferencial favorable:

- 2024: el precio internacional se ubicó $2.003 por galón por debajo del precio nacional.
- 2025: el diferencial se amplió a $3.103 por galón.

Este espacio fue clave para compensar el diferencial persistente del ACPM, combustible que no inició incrementos graduales de forma simultánea.

2.4. ACPM: medidas regulatorias y diálogo social (2022–2025)

En el caso del ACPM:

- El año 2022 cerró con un diferencial de $10.451 por galón.
- En 2023, el diferencial se redujo a $7.150 por galón, explicado principalmente por la caída del precio internacional.

Durante 2024, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 0763 de 2024, que excluyó del FEPC a los grandes consumidores (aquellos con consumo promedio superior a 20.000 galones mensuales), generando alivios fiscales estimados en 309 mil millones de pesos.

Adicionalmente, un intento inicial de incremento de $2.000 por galón en septiembre de 2024 derivó en un paro nacional del sector transporte, lo que condujo a la conformación de una nueva mesa de diálogo. El acuerdo final consistió en un incremento escalonado de $800, distribuido en dos aumentos de $400, permitiendo que el año 2024 cerrara con un diferencial de $4.605 por galón.

En 2025, se inició un esquema de incrementos graduales de entre $50 y $100 por galón, cerrando el año con un diferencial de $3.338 por galón, aún asumido por el FEPC. La reducción del diferencial estuvo apoyada por la caída de los precios internacionales, la disminución del precio del crudo y la revaluación del peso frente al dólar.

Evolución reciente y sostenibilidad fiscal del FEPC

Durante 2025, el Gobierno Nacional avanzó en medidas estructurales adicionales, entre ellas:

- Propuesta de tarifa diferencial del diésel para particulares.
- Exclusión del FEPC de agentes comerciales no asociados al consumo final.
- Revisión de la metodología de cálculo del Ingreso al Productor de los biocombustibles.

Desde el inicio del gobierno Petro y a diciembre de 2024, el Estado ha pagado $47,98 billones asociados al FEPC. Para 2025, se estima un costo adicional de $4,3 billones, a ser pagados durante 2026.

De manera relevante, las liquidaciones trimestrales del FEPC se redujeron cerca del 85%, pasando de $9,93 billones en el tercer trimestre de 2022 a $1,48 billones en el cuarto trimestre de 2024, reflejando el impacto positivo de la política de precios adoptada.

Consideraciones finales

La comparación entre ambos gobiernos evidencia dos contextos y estrategias distintas. Mientras el gobierno Duque enfrentó una recuperación abrupta de precios internacionales en un entorno de alta presión social, el gobierno Petro optó por una corrección gradual y sostenida, orientada a recuperar la sostenibilidad fiscal del FEPC.

Las medidas implementadas entre 2022 y 2025 han permitido reducir de forma estructural los diferenciales, focalizar los subsidios y disminuir de manera significativa la presión fiscal, sentando las bases para una política de precios más sostenible y equitativa.

Elaborado por: Juan Sebastian Beltran Giraldo