



TRABAJO DE GRADO
Opción Seminario-Diplomado.

Impacto de la Sobretasa a la Gasolina y el ACPM en La Ceja, Antioquia: Perspectivas
Socioeconómicas, Fiscales y Ambientales

Corporación Universitaria Remington, Facultad de Ciencias Contables
Tecnología Contable y Tributaria

Susana Botero Botero

Tutor: Belsasar Cuadros Maya

Opción de Trabajo de Grado Seminario - Diplomado.

Diciembre, 2024

Dedicatoria

Dedico este trabajo, en primer lugar, a Dios, cuya guía y fortaleza han sido mi sustento en cada paso de este camino académico. Su presencia me ha dado la sabiduría y la resiliencia necesarias para superar los desafíos y avanzar con determinación.

A mi familia, especialmente a mis padres, quienes con su amor incondicional, apoyo constante y valores inculcados han sido mi inspiración para seguir adelante, cuya energía, curiosidad y alegría son la motivación más grande para construir un futuro mejor.

Extiendo esta dedicatoria también a mis profesores y compañeros, quienes con su orientación y camaradería han enriquecido este proceso.

Agradecimientos

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a Dios, por haberme dado la fortaleza, la sabiduría y la guía necesaria para llevar a cabo este trabajo de grado, incluso en los momentos más desafiantes.

A mi familia, por su apoyo incondicional, su paciencia y su amor, que han sido fundamentales en cada etapa de mi formación. En especial, a mis padres por sus palabras de aliento.

Agradezco profundamente a mis profesores quienes con su dedicación, conocimientos y orientación me ayudaron a enriquecer este proceso académico e hicieron de este camino una experiencia gratificante y significativa.

Tabla de Contenido

Resumen	6
1. Pregunta Orientadora de la Búsqueda	9
1.1. Objetivo General	10
1.2. Objetivos Específicos	10
2. Metodología de Búsqueda de la Información	12
2.1. Identificación de Palabras Clave:	12
2.2. Fuentes consultadas:	12
2.3. Estrategia de selección y análisis:	13
3. Sustentación Teórica de la Pregunta	14
3.1. Teoría de los Impuestos Correctivos	14
3.2. Dimensión Fiscal y Tributaria	16
3.3. Dimensión Ambiental	17
3.4. Dimensión Socioeconómica	17
3.5. Hacia una Política Pública Equitativa	18
Conclusiones	20
Referencias	22

Tabla de Figuras

Figura 1. Precio de la Gasolina Corriente en Pesos por Galón de 1921 a 2013.....14

Lista de Tablas

Tabla 1. Comparación de Precios de Combustibles y Déficit del FEPC Colombia (2020-2024). 17

Tabla 2. Impacto del Aumento de Precios del ACPM en Sectores Clave de La Ceja en 2024 18

Tabla 3. Estrategias Propuestas para Mitigar los Impactos en La Ceja 19

Resumen

La conversación sobre el aumento de precios en gasolina y ACPM en Colombia no debería sorprender a nadie en la actualidad, según (Gutiérrez Núñez, 2025) donde plasma que con el aumento del combustible este 01 de febrero del presente año “la nación fue reajustada en la clasificación de los países con el precio más alto de la gasolina por galón para el año 2025. A nivel global, se halló en el lugar 126, y en la zona, ocupó el sexto puesto”.

Este incremento en el precio del combustible en la nación tiene un efecto inmediato en la población, que de alguna manera es quien asume los costos adicionales. Este estudio identifica los efectos económicos, sociales y ecológicos de la tarifa extra a la gasolina y el ACPM en el área de La Ceja, Antioquia.

El estudio está basado en un enfoque metodológico cualitativo y quien según (Muñoz, 2018) afirma que uno de los grandes autores de esta corriente es Max Weber “quien introduce el término *verstehen* o “entender”, reconoce que además de la descripción y medición de variables sociales, deben considerarse los significados subjetivos y la comprensión del contexto donde ocurre el fenómeno”.

La metodología combina una revisión documental exhaustiva con fuentes académicas, estadísticas y normativas actualizadas, lo que permite plantear recomendaciones para minimizar los efectos adversos y maximizar los beneficios en términos de sostenibilidad y desarrollo económico.

Dentro del marco normativo el estudio se apoya en el artículo 69 de la ley 1151 de 2007 y quien la (Alcaldiabogota.gov.co, 2007) manifiesta que: “Créase 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 en el mercado interno”.

Este instrumento fiscal diseñado como una medida correctiva para reducir externalidades negativas y mitigar el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (FEPC) ha generado consecuencias importantes en las dinámicas locales del municipio. Este análisis incluye una comparación con municipios similares para identificar lecciones aprendidas y estrategias replicables que permitan optimizar el uso de los recursos recaudados.

Palabras Clave: Sobretasa a Combustibles, ACPM, Impacto Fiscal, Sostenibilidad Ambiental, Política Pública.

1. Pregunta Orientadora de la Búsqueda

La sobretasa a la gasolina y al ACPM en Colombia se ha consolidado como un instrumento fiscal esencial para financiar proyectos de infraestructura y cumplir objetivos ambientales. Sin embargo, su implementación en municipios como La Ceja, Antioquia ha generado impactos significativos en los sectores económicos y en la calidad de vida de la población local, lo que requiere un análisis profundo de sus efectos desde diversas perspectivas.

En la dimensión socioeconómica, resulta necesario comprender cómo esta medida afecta los costos operativos de sectores clave como el transporte, la agricultura y el comercio que son fundamentales para la economía del municipio. Además, se debe evaluar la percepción de los habitantes y empresarios sobre el impacto económico de esta sobretasa y su influencia en el precio final de productos básicos y la dinámica entre el transporte público y privado.

Desde el enfoque fiscal y tributario, es crucial analizar cómo se ha utilizado el recaudo de la sobretasa para financiar proyectos de inversión e infraestructura en 2024, las dificultades administrativas que enfrenta el municipio en el manejo de estos recursos, y la equidad del sistema en función del poder adquisitivo de los diferentes sectores sociales. Asimismo, se busca determinar si esta medida está alineada con las políticas fiscales nacionales y explorar posibles mecanismos para optimizar el uso de los recursos generados.

En la dimensión ambiental, la sobretasa tiene un rol potencialmente significativo en la calidad del aire y en las políticas de movilidad sostenible. Este análisis debe incluir la percepción ciudadana sobre la relación entre la sobretasa y la protección ambiental, así como su impacto en la reducción de la huella de carbono y en la transición hacia medios de transporte más sostenibles.

Finalmente, a través de una comparación con municipios similares se busca identificar lecciones aprendidas que permitan optimizar la implementación de la sobretasa en La Ceja, Antioquia maximizando sus beneficios y mitigando sus impactos adversos.

La pregunta orientadora es la siguiente: ¿Cuáles son los impactos económicos, fiscales, sociales y ambientales de la sobretasa a la gasolina y el ACPM en el municipio de La Ceja, Antioquia durante el año 2024, y qué estrategias pueden implementarse para mitigar sus efectos negativos y potenciar sus beneficios?

Esta pregunta no solo permite abordar las dimensiones planteadas, sino que también proporciona un marco para generar recomendaciones basadas en evidencia que contribuyan al desarrollo sostenible del municipio. Según Gómez y Acuña (2022), los impuestos correctivos como la sobretasa deben diseñarse cuidadosamente para evitar desigualdades y garantizar una transición energética efectiva. Por otro lado, Palacios et al. (2023) destacan la importancia de implementar políticas complementarias que reduzcan los efectos inflacionarios y promuevan alternativas de movilidad más sostenibles.

1.1. Objetivo General

Examinar y valorar las repercusiones económicas, sociales y ecológicas de la carga adicional sobre el precio de la gasolina y el ACPM en La Ceja, Antioquia.

1.2. Objetivos Específicos

- ❖ Investigar de qué manera la carga adicional aplicada a la gasolina y al ACPM influye en los ingresos de los sectores agrícola y comercial en la localidad de La Ceja, Antioquia.

- ❖ Explorar la formulación de planes para subsidios de combustible destinados al sector agrícola.
- ❖ Evaluar cómo la adopción de impuestos ambientales fomenta el uso de energías más sostenibles.

2. Metodología de Búsqueda de la Información

La metodología para la búsqueda de información relacionada con la pregunta orientadora de este trabajo se estructuró en cinco fases, garantizando un enfoque sistemático y exhaustivo en la recolección de datos relevantes. A continuación, se describen los aspectos principales de esta estrategia:

2.1. Identificación de Palabras Clave:

Se definieron términos clave que facilitaron el acceso a fuentes específicas relacionadas con la temática. Las palabras clave empleadas incluyeron: “Sobretasa a la gasolina en Colombia 2024”, “Impacto económico del ACPM en Antioquia”, “Transición energética en municipios rurales”, “Política fiscal y combustibles fósiles en Colombia” “Sobretasa al diésel y su efecto inflacionario”. Estas palabras clave se combinaron con operadores booleanos ("AND", "OR") para refinar las búsquedas y mejorar la relevancia de los resultados obtenidos.

2.2. Fuentes Consultadas:

Se utilizaron diversas fuentes académicas, gubernamentales y de noticias para asegurar la validez y actualidad de la información:

- Bases de datos académicas: Scopus, Google Scholar y Redalyc. Estas plataformas proporcionaron estudios académicos relacionados con políticas fiscales, transición energética y economía local (Palacios et al., 2023).
- Sitios web gubernamentales: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Minas y Energía, y DANE. Estos sitios ofrecieron datos actualizados sobre precios de combustibles y normativas relacionadas (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2023).

- Medios especializados y análisis económicos: Publicaciones como Estudios Económicos Bancolombia y reportes de la Fundación XUA Energy proporcionaron análisis sectoriales.

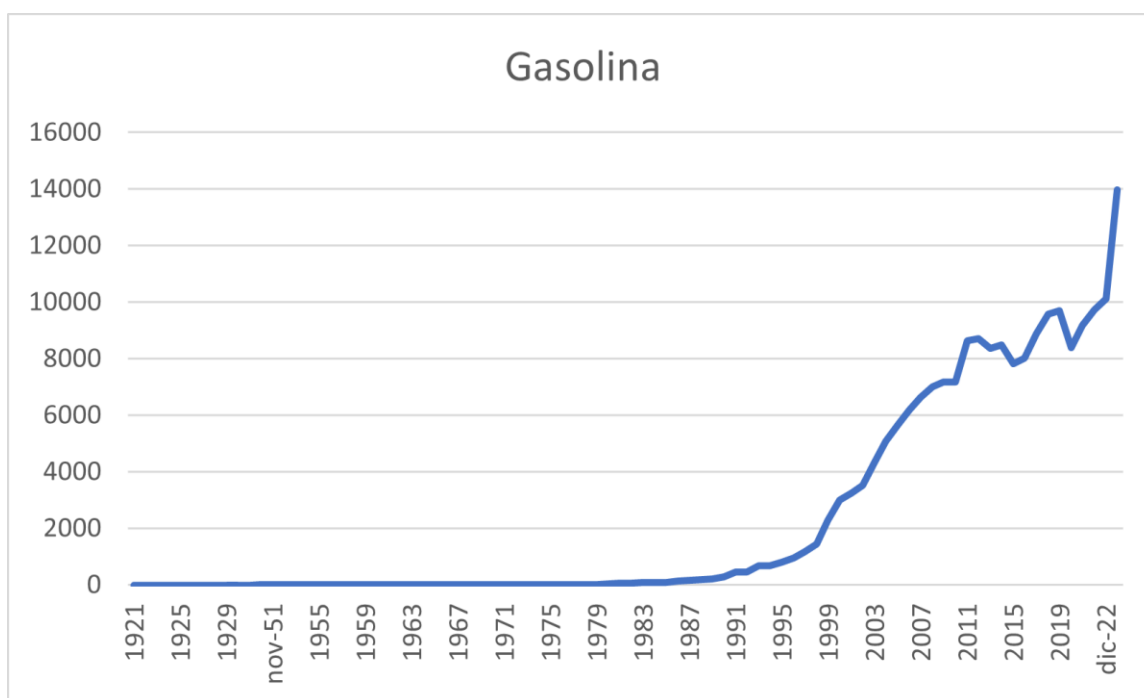
2.3. Estrategia de Selección y Análisis:

Los resultados se evaluaron según criterios de relevancia, actualidad (enfocándose en información de 2022 a 2024) y confiabilidad. Los artículos seleccionados debían abordar de forma directa los efectos económicos, sociales o ambientales de la sobretasa a los combustibles en Colombia, con énfasis en contextos rurales como La Ceja, Antioquia.

3. Sustentación Teórica de la Pregunta

La sobretasa a la gasolina y al ACPM, como instrumento fiscal en Colombia, tiene objetivos multifacéticos: financiar infraestructura, mitigar externalidades negativas ambientales y reducir el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) (Ámbito Jurídico, 2024; Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia; 2024). Sin embargo, su implementación enfrenta desafíos en contextos locales como La Ceja, Antioquia, donde los impactos económicos y sociales requieren un análisis cuidadoso.

Figura 1. Precio de la Gasolina Corriente en Pesos por Galón de 1921 a 2013



Fuente: Revista Sur (2023).

3.1. Teoría de los Impuestos Correctivos

La teoría de los impuestos correctivos, formulada por el economista británico Arthur Pigou a inicios del siglo XX, propone que las externalidades negativas, como la contaminación ambiental o el daño a los recursos públicos, pueden ser mitigadas a través de impuestos diseñados

para internalizar esos costos sociales. Estos gravámenes buscan modificar el comportamiento de los agentes económicos al hacer que el costo total de una actividad perjudicial refleje tanto los costos privados como los sociales. En el caso del consumo de combustibles fósiles, los impuestos correctivos como la sobretasa a la gasolina y al ACPM incrementan el precio final para el consumidor, incentivando así un menor uso de recursos contaminantes y fomentando la transición hacia tecnologías y combustibles más sostenibles.

En Colombia, esta teoría encuentra aplicación práctica a través de políticas fiscales como la Resolución 7 de 2024 que establece un marco para ajustar las tarifas del impuesto a la gasolina y al ACPM en línea con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y las necesidades del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (FEPC) (DIAN, 2024). La teoría sugiere que al gravar estos combustibles no solo se generan ingresos fiscales significativos, sino que también se incentiva a los consumidores y empresas a buscar alternativas menos contaminantes. Sin embargo, en contextos locales, como municipios rurales dependientes del transporte terrestre, el efecto deseado de la teoría puede ser limitado por la falta de opciones viables, como infraestructura para vehículos eléctricos o combustibles alternativos.

Además, los impuestos correctivos están diseñados para cumplir un doble propósito: reducir externalidades negativas y generar ingresos que puedan reinvertirse en la mitigación de dichas externalidades (Chagüendo; 2013). Según un análisis del Instituto Nacional de Contadores Públicos (2024), los recursos recaudados por la sobretasa en Colombia se han utilizado principalmente para financiar proyectos de infraestructura vial y ambiental, aunque su distribución no siempre es equitativa, lo que plantea retos de justicia social y eficacia en su implementación (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia; 2024).

Sin embargo, la eficacia de los impuestos correctivos depende de su nivel óptimo. Como lo destacó Pigou, un impuesto demasiado alto puede generar efectos adversos, como una carga económica excesiva sobre los sectores más vulnerables, mientras que un impuesto demasiado bajo puede ser insuficiente para cambiar comportamientos o generar ingresos significativos (Chagüendo; 2013). En La Ceja, Antioquia, estas tensiones se evidencian en los impactos desproporcionados sobre pequeños agricultores y transportadores, quienes enfrentan costos operativos más altos sin acceso a subsidios o programas compensatorios adecuados.

Según la teoría de Pigou, los impuestos correctivos buscan internalizar los costos sociales de actividades perjudiciales, como el uso de combustibles fósiles. En este caso, el gravamen incentiva el uso de alternativas más sostenibles. A nivel nacional, la tarifa de la sobretasa fue ajustada en 2024 a \$724,70 por galón de gasolina corriente y \$693,65 por galón de ACPM (Ámbito Jurídico, 2024). Estas medidas buscan reducir el consumo de combustibles fósiles, pero pueden tener un impacto desproporcionado en sectores dependientes de estas fuentes de energía.

3.2. Dimensión Fiscal y Tributaria

El recaudo de la sobretasa a la gasolina y al ACPM es un ingreso importante para los municipios (Chagüendo; 2013), con aproximadamente \$2,4 billones generados en 2023, de los cuales una parte se destina a infraestructura vial y otra al mantenimiento de deudas públicas. Sin embargo, se han identificado dificultades en la administración de estos recursos y en la implementación de medidas compensatorias que beneficien a las comunidades más afectadas.

Tabla 1. Comparación de Precios de Combustibles y Déficit del FEPC en Colombia (2020-2024)

Año	Precio gasolina	Precio ACPM	Déficit FEPC (Billones de pesos)
2020	8.000	7.500	12
2021	8.200	7.800	15
2022	8.600	8.000	20
2023	10.000	9.500	25
2024	12.500	11.000	25

Fuente: Ministerio de Hacienda y Planeación Nacional (2024)

3.3. Dimensión Ambiental

El impacto ambiental de la sobretasa incluye la posibilidad de reducir emisiones contaminantes al desincentivar el uso de vehículos motorizados y fomentar opciones de transporte sostenible. En municipios rurales donde la infraestructura para combustibles alternativos es limitada, la transición hacia alternativas menos contaminantes es más lenta. Estas políticas deben complementarse con campañas de sensibilización ambiental y mejoras en la infraestructura pública (Chagüendo; 2013).

3.4. Dimensión Socioeconómica

En municipios como La Ceja donde el transporte es esencial para la economía local, los costos derivados de la sobretasa afectan significativamente a los sectores agrícola y comercial. El incremento en los costos del ACPM, principal combustible del transporte de carga repercute directamente en los precios de bienes básicos, lo que genera efectos inflacionarios y reduce el poder adquisitivo de las familias (Chagüendo; 2013).

Tabla 2. *Impacto del Aumento de Precios del ACPM en Sectores Clave de La Ceja en 2024*

Sector	Impacto principal	Solución propuesta
Agricultura.	Incremento en costos de transporte.	Subsidios a pequeños productores.
Comercio.	Aumento de precios de productos básicos.	Transporte alternativo local.
Transporte.	Reducción de ingresos de transportadores.	Créditos para transición energética.

Fuente: Elaboración propia.

La Ceja además enfrenta limitaciones en la adopción de combustibles alternativos como el gas natural vehicular o la electricidad debido a la falta de infraestructura adecuada. Esto refuerza la dependencia del ACPM haciendo que cualquier ajuste en su precio tenga repercusiones económicas significativas. Estudios realizados enfatizan que las políticas fiscales deben considerar estas dinámicas territoriales para garantizar un desarrollo equitativo.

3.5. Hacia una Política Pública Equitativa

La implementación de impuestos ambientales debe ir acompañada de estrategias integrales que incluyan incentivos para la transición energética, subsidios dirigidos a sectores vulnerables y la promoción de tecnologías sostenibles (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2023). En el caso de La Ceja, estas medidas podrían incluir la implementación de subsidios para pequeños agricultores y transportadores, así como la inversión en infraestructura para combustibles alternativos.

Tabla 3. Estrategias Propuestas para Mitigar los Impactos en La Ceja

Estrategia	Descripción	Responsable
Subsidios focalizados.	Ayudas a sectores vulnerables por aumento de precios.	Gobierno nacional.
Inversión en infraestructura.	Infraestructura para combustibles alternativos.	Gobierno local.
Promoción de tecnologías.	Incentivos para el uso de energías limpias.	Sector privado.

Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

De acuerdo con los objetivos establecidos de inicio y con la investigación realizada se establecen las conclusiones.

Las políticas fiscales implementadas para cerrar la brecha de precios en combustibles han afectado de manera directa la economía de los hogares y sectores productivos. El incremento sostenido de los precios, en algunos casos superior al 50% en los últimos dos años, ha provocado un aumento en los costos de transporte, encareciendo bienes básicos y reduciendo la competitividad de sectores como la agricultura y el comercio en La Ceja, Antioquia.

En la dimensión socioeconómica se identifican los efectos directos en los costos operativos de sectores clave como el transporte, la agricultura y el comercio. Además, se explora cómo la sobretasa afecta la percepción de los habitantes y empresarios respecto al costo de vida y el precio final de productos básicos. En la dimensión fiscal y tributaria se examina la equidad en la distribución de los recursos generados por la sobretasa, así como los desafíos en su administración y la alineación con las directrices nacionales. Por su parte, en la dimensión ambiental se aborda el rol de esta política en la calidad del aire, la reducción de emisiones contaminantes y la promoción de alternativas de movilidad sostenible.

Entre las tácticas posibles a poner en práctica se encuentra la de mantener un precio estable para los transportadores, con el objetivo de mantener un costo bajo en los productos agrícolas, que tal vez es el sector más perjudicado al incrementar el combustible daño que el consumidor final tiene que pagar de inmediato.

Otra táctica para los agricultores consiste en aplicar prácticas de agricultura sustentable, estas técnicas no solo contribuyen a la preservación del medio ambiente, sino que son un elemento crucial para combatir la inflación. La correcta utilización de recursos naturales como el

agua y los fertilizantes disminuyen considerablemente los gastos de producción, incrementando así la productividad.

Los combustibles fósiles tienen un efecto transversal en la economía colombiana, dado que su incremento genera presiones inflacionarias. Cada 10% de aumento en los precios de gasolina y ACPM añade aproximadamente un 0,2% a la inflación general, según datos del DANE. Esto refleja la necesidad de políticas públicas que mitiguen estos efectos adversos para proteger a las comunidades más vulnerables

Aunque el gobierno colombiano busca incentivar el uso de energías limpias como parte de su agenda de descarbonización, la implementación de estas medidas enfrenta barreras estructurales y sociales. En municipios como La Ceja, la falta de infraestructura y las limitaciones económicas de los ciudadanos dificultan la adopción de alternativas más sostenibles

Si bien la sobretasa responde a la necesidad de estabilizar las finanzas públicas y reducir subsidios, no ha sido acompañada de mecanismos suficientes para amortiguar su impacto social. Es crucial diseñar estrategias como subsidios focalizados, programas de apoyo a pequeños productores y financiamiento para tecnologías de energía limpia. En el caso particular de La Ceja, los aumentos de precios han generado dificultades adicionales para el transporte agrícola y masivo, esenciales para la economía local. Esto subraya la necesidad de un enfoque regional en la implementación de estas políticas fiscales.

Referencias

- Ámbito Jurídico. (2024). *Certifican tarifas de sobretasa a la gasolina y al ACPM por galón para el año 2024*. <https://www.ambitojuridico.com/noticias/tributario/certifican-tarifas-de-sobretasa-la-gasolina-y-al-acpm-por-galon-para-el-ano>
- Colombia, C. d. (25 de Julio de 2007). *Alcaldiabogota.gov.co*. Obtenido de Ley 1151 de 2007 Congreso de la República de Colombia:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=25932>
- Chagüendo, F. (2013). *¿Para dónde va la plata que se paga en la sobretasa de la gasolina en Colombia?* <https://www.elpais.com.co/economia/para-donde-va-la-plata-que-se-paga-en-la-sobretasa-de-la-gasolina-en-colombia.html>
- DIAN (2024). *Resolución 7 de 2024*. [https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Resolucion/30051045?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Resolucion/30051045?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Di Santi, M. (2024). *Precios de los Combustibles: Perspectiva Económica de Colombia para 2024*. <https://oilchannel.tv/noticias/precios-de-los-combustibles-perspectiva-economica-de-colombia-para-2024>
- El País (2024). *Nuevas tarifas del impuesto a la gasolina y combustibles: ¿Qué cambios se esperan?* <https://www.elpais.com.co/economia/nuevas-tarifas-del-impuesto-a-la-gasolina-y-combustibles-que-cambios-se-esperan-1029.html>
- Gutiérrez Núñez, A. (14 de Febrero de 2025). *Larepublica.co*. Obtenido de Colombia, el sexto con la gasolina más costosa de América Latina y el 126 en el mundo:
<https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-el-sexto-con-la-gasolina-mas-costosa-de-america-latina-y-el-126-en-el-mundo-4063581>

Grupo Bancolombia (2023). *Impacto del precio del ACPM en Colombia para el 2024*.

<https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/incremento-acpm-2024>

Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia (2024). *DIAN ajustó las tarifas del impuesto a la gasolina y ACPM y del impuesto al carbono*.

<https://incp.org.co/publicaciones/infoincp-publicaciones/impuestos/nacionales/2024/02/dian-ajusto-las-tarifas-del-impuesto-a-la-gasolina-y-acpm-y-del-impuesto-al-carbono/>

Muñoz, J. S. (07 de Junio de 2018). *Saulmirandaramos.blogspot.com*. Obtenido de La investigación cualitativa: Método de Investigación que analiza fenómenos de manera comprensiva: <https://saulmirandaramos.blogspot.com/2018/06/la-investigacion-cualitativa-metodo-de.html>

Legis (2024). *Certifican tarifas de sobretasa a la gasolina y al ACPM por galón para el año 2024*. <https://www.ambitojuridico.com/noticias/tributario/certifican-tarifas-de-sobretasa-la-gasolina-y-al-acpm-por-galon-para-el-ano>

Otero, D. (2023). *Los precios de la gasolina en la historia petrolera de Colombia*.

<https://www.sur.org.co/los-precios-de-la-gasolina-en-la-historia-petrolera-de-colombia/>

Pulzo (2023). *Precio de la gasolina en Colombia ha aumentado más del 50 % en los últimos meses*. <https://www.pulzo.com/economia/precio-gasolina-subio-colombia-58-alzas-acaban-2024-PP3322810A>

Reyes, P. (2023). *Precio de la gasolina en Colombia sube \$600 en enero de 2024: Estas serían las nuevas tarifas*. <https://www.elcarrocolombiano.com/notas-de-interes/precio-de-la-gasolina-en-colombia-sube-600-en-enero-de-2024-estas-serian-las-nuevas-tarifas/>