

Entidad originadora:	MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Fecha (dd/mm/aa):	21/07/2023
Proyecto de Resolución:	<i>“Por la cual se reglamenta el transporte por Oleoducto Multifásico y se dictan otras disposiciones”</i>

ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

Acorde a lo dispuesto en artículo 334 de la Constitución política refiere que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado y que 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.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos están sometidos al régimen jurídico que fije la ley, son inherentes a la finalidad social del Estado y es deber de este asegurar la prestación eficiente de los mismos para todos los habitantes del territorio nacional.

El artículo 1 del Decreto Ley 1056 de 1953, por el cual se expide el Código de Petróleos, establece que las disposiciones objeto de dicho código se refieren a “...las mezclas naturales de hidrocarburos que se encuentran en la tierra, cualquiera que sea el estado físico de aquéllas, y que componen el petróleo crudo, lo acompaña o se derivan de él.”

El referido Decreto Ley 1056 de 1953 dispone en su artículo 4 la declaratoria de utilidad pública la industria del petróleo en sus ramos de exploración, explotación, refinación, transporte y distribución. A su turno, por medio del artículo 56 de dicho Código se establecen los parámetros que se deben tener en cuenta en la fijación de la tarifa para el sistema de transporte de crudo por oleoductos. Adicionalmente, en el referido artículo se indica que “ningún oleoducto que se construya en el país podrá darse al servicio sin la aprobación de las tarifas de transporte, impartida por el Gobierno de conformidad con este artículo”.

Así mismo, en los artículos 45 a 57 y 189 a 209 del Código ibídem, se establecen los requisitos, procedimientos, derechos y obligaciones para llevar a cabo la actividad de transporte por oleoductos.

En virtud del artículo 212 del citado Código, el transporte de petróleo constituye un servicio público, razón por la cual las personas o entidades dedicadas a esta actividad deberán ejercerla de conformidad con las reglamentaciones que dicte el Gobierno, en guarda de los intereses generales.

El numeral 2 del artículo 2 del Decreto 381 de 2012 señala que corresponde al Ministerio de Minas y Energía formular, adoptar, dirigir y coordinar la política nacional en materia de exploración, explotación, transporte, refinación, procesamiento, beneficio, transformación y distribución de minerales, hidrocarburos y biocombustibles.

Adicionalmente, los numerales 5, 30 y 31 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012, adicionado por los artículos 7 y 8 del Decreto 1617 de 2013, señalan que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos: (i) expedir el reglamento de transporte de crudo por oleoductos, (ii) establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos, y (iii) definir los criterios generales para llevar a cabo el recaudo y pago del impuesto de transporte por oleoductos y gasoductos.

Según lo dispuesto artículo 185 de la Ley 2056 de 2021 se dispuso que el impuesto de transporte por los oleoductos y los gasoductos será cedido a las entidades territoriales, se cobrará por trimestres vencidos y estará a cargo del propietario de crudo o del gas. Igualmente, señaló la forma de su distribución.

Mediante Resolución 72537 de 2013 expedida por la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía se reglamentaron los criterios para el recaudo y pago del impuesto de transporte, señalándose en el artículo 3 de la citada resolución dispone que el sujeto activo del impuesto de transporte son las Entidades Territoriales.

A través de la Resolución 72145 de 2014 la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía expidió el reglamenta el transporte de crudos por oleoducto y definió los conceptos de oleoductos y tipos de oleoductos.

Por medio de la Resolución 72146 del 2014, modificada a través de las resoluciones 72216 del 26 de junio de 2014, 31325 del 30 de junio de 2015, 31489 del 25 de septiembre de 2015, 31566 del 30 de octubre de 2015, 31285 del 29 de junio de 2016, 31123 del 15 de mayo de 2019 y 32132 del 24 de mayo de 2019, el Director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía estableció la metodología para la fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, señalando lo concerniente a los procedimientos que deben atender los transportadores y remitentes, entre otros aspectos.

Es necesario referir que, acorde con sentencia de la Corte Constitucional C-127/001 por medio de la cual se declara la exequibilidad de la cesión a las entidades territoriales del impuesto de transporte por oleoductos y gasoductos la Corporación señaló:

“La cesión del impuesto de transporte se configura en una forma de compensación establecida en favor de los municipios por cuyas jurisdicciones atraviesen los oleoductos o gasoductos, en la medida en que se busca retribuir a estas entidades unos determinados recursos provenientes del recaudo del impuesto de transporte, por los daños, el deterioro y los efectos nocivos que haya sufrido su territorio y en especial, su medio ambiente, como consecuencia del paso de esas tuberías. Pero además, por razones de equidad, en cuanto estos municipios se hallan en estado de desigualdad frente a aquellos en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, los cuales sí tienen derecho a recibir las regalías y compensaciones de que trata el inciso final del artículo 360 de la Carta Política”.

Adicionalmente, respecto de la distinción entre regalías y compensaciones la citada Corporación señaló que: *“...Es pertinente reiterar que no es posible asimilar las regalías y las compensaciones a que alude el artículo 360 de la Carta Política: las primeras se reconocen como una contraprestación económica en favor de los departamentos y municipios en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, así como para los puertos fluviales y marítimos por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos; mientras que las segundas constituyen una contraprestación que busca resarcir los daños, perjuicios o el deterioro que sufran los municipios no productores de esos recursos, por cuyas jurisdicciones atraviesen los oleoductos y gasoductos”.*

¹ Sentencia C-127/00 Magistrado Ponente: Alvaro Tafur Galvis <https://jurisprudenciaconstitucional.com/resolucion/105331-corte-constitucional-de-colombia-c-127-00>

Finalmente, la Corte Constitucional, desarrolla el principio de igualdad entre Entidades Territoriales así: *"Para la Corte, resulta incuestionable que la Constitución no consagra como uno de sus postulados, la absoluta igualdad entre las entidades territoriales; aunque si bien es cierto, todas gozan en principio de los mismos derechos, sin embargo, algunas de ellas tienen ciertas prerrogativas especiales que no se reconocen a otras, como ocurre con las regalías y las compensaciones, respecto de las cuales el artículo 360 de la Carta Política las proclama expresamente en favor de los departamentos y municipios en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables"*.

Es importante anotar que el transporte de hidrocarburos por oleoductos reduce la utilización masiva de vehículos de carga reduciendo la emisión de gases contaminantes como el monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno y azufre, entre otros, armonizando los compromisos de Colombia en el COP-26 de mantener esfuerzos para mitigar los efectos del cambio climático.

Que de acuerdo con lo señala en las bases de la Ley 2294 De 2023 "Por el cual se expide El Plan Nacional De Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial De La Vida" en el Eje de Transformación 4. Internacionalización, transformación productiva para la vida y acción climática, pilar / catalizador 3 "Desarrollo económico a partir de eficiencia energética, nuevos energéticos y minerales estratégicos para la transición, el Gobierno Nacional propenderá por al proceso de descarbonización de la matriz energética colombiana y aseguren la soberanía energética durante la consolidación de la transición energética justa.

Mediante comunicación de Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. radicada bajo el número 1-2023-034138 del pasado 10 de julio de 2023, se señaló que:

"(...) Con el fin de promover y contribuir con el proceso de descarbonización de la matriz energética colombiana y asegurar la soberanía energética durante la consolidación de la transición energética justa, se han identificado oportunidades para la producción de volúmenes de gas asociado a la producción de hidrocarburos en los contratos actualmente asignados, de tal forma que se permita disponer de volúmenes de gas natural adicionales en el corto y mediano plazo. (...)

(...) se ha identificado una limitación en la disponibilidad de facilidades para su evacuación. Así las cosas, existe la posibilidad de reconvertir infraestructura que viabilice la operación de varios campos de diferentes operadores, por ello consideramos oportuno desarrollar mecanismos que viabilicen el desarrollo de estos proyectos de optimización de infraestructura existente, mediante modelos operativos flexibles que reduzcan el impacto ambiental y social junto con la reducción de tiempos de entrada temprana de los proyectos asegurando el abastecimiento de gas natural en el país."

Adicionalmente, en la comunicación anteriormente citada se incluyó la descripción y el análisis de Proyectos de Transporte de Fluidos Multifásicos con el fin de "(...) reconvertir uno o varios oleoductos en una infraestructura de transporte de fluidos multifásicos (fluidos consistentes principalmente en la mezcla de gas natural por fuera de especificaciones RUT y crudo en estado líquido) lo que permitirá conducir dicha mezcla de hidrocarburos desde los campos productores de gas y crudo debidamente fiscalizados en el respectivo campo productor, por infraestructura reconvertida, bajo condiciones que aseguren la viabilidad técnica, operativa y de integridad de los ductos, hasta unas facilidades de separación, tratamiento y medición las cuales corresponden a una infraestructura que se encuentra fuera de las áreas de los respectivos contratos de exploración y explotación de hidrocarburos"

Con el fin de promover y contribuir al proceso de descarbonización de la matriz energética colombiana y asegurar la soberanía energética durante la consolidación de la transición energética justa, se hace necesario promover el desarrollo de las fuentes de producción de hidrocarburos que cuentan con contratos actualmente asignados de tal forma que se identifiquen volúmenes adicionales de hidrocarburos entre los cuales se encuentran volúmenes de gas asociado, de tal forma que se permita disponer de volúmenes de gas natural adicionales en el corto y mediano plazo.

Así mismo en virtud de los requerimientos y necesidades del abastecimiento energético estratégico para el país, de la evolución de las necesidades de transporte de crudo a futuro y del aprovechamiento eficiente de la infraestructura de transporte existente y los recursos disponibles, se hace necesario realizar una armonización con la regulación vigente, permitiendo la reconversión de dichas infraestructuras a través de implementación de metodología de transporte de hidrocarburos, atendiendo las particularidades de los hidrocarburos transportados, con lo que se permita viabilizar más oportunidades de transporte de hidrocarburos en el país generando valor económico para sus participantes.

En ese sentido, los Proyectos de Transporte de Fluidos Multifásicos, podrán constituirse como una alternativa para incrementar el transporte de hidrocarburos y así contribuir con el abastecimiento y confiabilidad en el suministro, lo cual especialmente permitirá incorporar nuevos volúmenes de gas natural de diferentes productores – comercializadores que hoy no cuentan con facilidades de evacuación, tratamiento y conexión que permitan su disponibilidad en el mercado, reduciendo los impactos ambientales, sociales y económicos de tal forma que los consumidores y usuarios finales de los hidrocarburos resultantes perciban beneficios tanto en la disponibilidad, garantía en la prestación del servicio, soberanía energética como en los precios de consumo.

De acuerdo con lo anterior y el modelo de transporte identificado, la Coordinación del Midstream de la Dirección de Hidrocarburos mediante concepto técnico 3-2023018792 del 21 de julio de 2023 señaló que:

“Ante la declinación de los campos de crudo y la disponibilidad de algunos oleoductos que operan convencionalmente mediante la reglamentación vigente, (...) se considera de alta relevancia desarrollar y viabilizar nuevos modelos operativos de sistemas de conducción, movilización y acarreo de los flujos de producción que son denominados fluidos multifásicos². Este modelo operativo vincula dos aristas importantes:

La reconversión de infraestructura y/o repotenciación de infraestructura actual que transporta: lo cual reduce los impactos ambientales, sociales y económicos de tal forma que los consumidores y usuarios finales de los hidrocarburos resultantes perciban beneficios tanto en la disponibilidad, garantía en la prestación del servicio, soberanía energética como en los precios de consumo.

El transporte de fluidos multifásicos³ desde los campos productores de gas y crudo debidamente fiscalizados en el respectivo campo productor, por infraestructura reconvertida hasta unas

² API MPMS Capítulo 20.3: 2.1.19 Multiphase Flow: Flow of a composite Flow that includes natural gas, hydrocarbon liquids, water, and injected fluids, or any combination of these.

³ De acuerdo con las condiciones operativas en las cuales se realiza el transporte, los fluidos multifásicos no son aptos para ser utilizados ni como gas combustible, ni como petróleo crudo, puesto que se encuentran en mezcla sin tratamiento que los adapte para que sean inyectados a los respectivos sistemas de transporte. Por tanto, en el caso del gas natural que se transporta en mezcla con el crudo no se trata de gas natural combustible que hace parte del servicio público domiciliario, ni puede ser objeto de consumo de ningún usuario del servicio público y tratándose del crudo no es un petróleo crudo que sea susceptible de entregar a los oleoductos convencionales del país.

facilidades de separación, tratamiento y medición las cuales corresponden a una infraestructura que se encuentra fuera de las áreas de los respectivos contratos de exploración y explotación de hidrocarburos, con el fin de que dichos fluidos sean puestos en condiciones para su posterior transporte por los gasoductos del SNT, así como el respectivo transporte de crudo por oleoducto.

En ese sentido, los oleoductos a ser reconvertidos, para transportar un fluido multifásico, no reunirán las cualidades inherentes a un activo convencional de transporte de petróleo crudo, como actualmente se regulan las Resoluciones MME 72145 y 72146 de 2014. A continuación, se desarrollan los aspectos diferenciales:

- Los hidrocarburos fiscalizados en campo no cuentan con condiciones de calidad para el ingreso a un sistema de transporte convencional actualmente regulado. Por el contrario, ingresarán a un sistema de transporte en estado de mezcla con el fin de viabilizar técnica y financieramente su evacuación de tal forma que no podrá diferenciarse un producto del otro.*

Por lo anterior, será posible encontrar en la corriente de fluido multifásico: agua en saturación, Nitrógeno, Hidrógeno, Oxígeno y material sólido particulado, crudo y gas no tratado. Las cantidades máximas aceptables, en ppm o porcentaje molar serán establecidas por el transportador, a fin de optimizar la capacidad de transporte y garantizar la integridad del ducto.

- El destino de los fluidos multifásicos será exclusivamente el punto de salida que corresponderá con las facilidades de separación, tratamiento y medición, luego de lo cual continuarán en la cadena respectiva según el tipo de hidrocarburo (crudo o gas natural).*

- Las condiciones del transporte de estos fluidos multifásicos dependerán en cada caso de las mezclas y condiciones de los productos que se reciban de los diferentes productores, de las condiciones operativas de comportamiento de estos en los sistemas de transporte y las capacidades que se definan en función de los análisis requeridos tanto para el ducto y las facilidades de tratamiento y medición a las cuales se encuentra asociado.*

El transportador determinará las condiciones físico - químicas que se pueden aceptar para el transporte de fluidos multifásicos, propendiendo por la integridad de los sistemas y la operación de forma segura. Por lo anterior tendrá derecho a no aceptar de manera temporal o permanente el transporte de fluidos multifásicos de un punto de entrada en particular. Esto velando por la integridad de los sistemas de transporte según los estudios y valoraciones técnicas y operativas que soporten la confiabilidad del ducto en el tiempo, esto debido a que los fluidos, tal como lo cita la definición de la norma API, podrán existir niveles de agua u otro tipo de fluido en la mezcla que ponga en riesgo la operación o la calidad de otros fluidos multifásicos que se transporten.

- Las condiciones de acceso para inyectar a la infraestructura del Oleoducto Multifásico no podrían regirse por las mismas reglas del acceso a los oleoductos convencionales de transporte de petróleo crudo, dado que en este caso el transporte de los fluidos multifásicos no se cuenta con un producto estándar como es el crudo, ni se podría tener un esquema rígido de especificaciones de calidad. Por otro lado, el acceso también estará condicionado a la disposición de los equipos de medición de calidad y cantidad que defina el operador en relación con la confiabilidad del sistema.*

• *Es importante entender que por definición los oleoductos tradicionales contemplan instalaciones físicas, incluidas las de medición de calidad y cantidad, diseñadas para el transporte crudo fiscalizado, un crudo que se encuentra deshidratado y desgasificado.*

En este tipo de oleoductos los medidores se diseñan basados en las consideraciones de las normas API MPMS en su capítulo 5, teniendo como principales tecnologías aplicadas los medidores tipo desplazamiento positivo, turbinas, Coriolis y ultrasónicos. Los ductos multifásicos transportaran fluidos que contienen crudo, agua y gas mezclados, sus instalaciones deben contemplar la posibilidad del manejo de este tipo de fluidos, incluidas las de medición de calidad y cantidad. En este tipo de ductos multifásicos, los medidores se diseñan basados en las especificaciones de los componentes del fluido: propiedades del crudo, gas y agua, y fracciones de cada uno de los componentes en la mezcla; en consideraciones de incertidumbre de medición esperada y en las consideraciones que los fabricantes de los equipos puedan establecer.

• *En cuanto a la normativa aplicable a la cantidad y calidad de un fluido multifásico, los tipos de análisis y normas aplicables para crudo fiscalizado difieren de las normas aplicables para fluido multifásico en términos de calidad, por ejemplo, la norma para determinación del contenido de agua en crudo fiscalizado es la ASTM D4928, método por titulación, en fluido multifásico es utilizada la norma ASTM D4007, método por centrifugado, lo cual se debe a los contenidos de agua que típicamente se obtienen en crudos fiscalizados, por debajo del 0.5%, que difieren a los que se obtienen los fluidos multifásicos, superiores al 2%. Adicionalmente, las fracciones del gas requieren análisis adicionales para los controles de calidad de los fluidos multifásicos transportados, condiciones que no se presenta en crudos fiscalizados dado que estos ya se encuentran desgasificados.*

• *Las condiciones para la determinación de las capacidades que se manejan en los oleoducto convencionales actualmente reglamentado no son aplicables a los Oleoductos Multifásicos, lo establecido en la regulación existente en cuanto a la capacidad del oleoducto y los procedimientos de ampliación de la misma a solicitud de terceros, requiere de realizar análisis de la infraestructura asociada a la separación y tratamiento las cuales acotan las facilidades de separación y tratamiento a las que se conecta indefectiblemente el oleoducto multifásico y que en la mayoría de los casos podría tratarse de instalaciones ya existentes y en operación, que además pueden ser propiedad de terceros.*

De otro lado, el procedimiento de balance, cesión de capacidad, y determinación de capacidad libre, siempre existirán condicionamientos sobre la infraestructura un beneficio a la luz de la integridad de la línea no necesariamente es positivo adicionar cualquier cantidad de fluidos pues deberán equilibrarse las proporciones crudo – gas y la calidad de los mismos.

• *la compensación volumétrica por calidad en la forma como la hacen actualmente los transportadores de petróleo crudo en oleoductos convencionales, dado que al ser un producto homogéneo las compensaciones por calidad resultan de valoraciones económicas únicamente y de la entrega de más o menos producto que se ajuste a la calidad de la cantidad fluido objeto de compensación.*

• *Teniendo en cuenta que la metodología tarifaria traslada la reglamentación técnica a un esquema operativo definido, hoy en día no podría ser aplicable al transporte de fluidos*

multifásicos, porque la formulación y variables que la componen actualmente no reflejan el comportamiento del manejo y el desarrollo de las actividades asociadas al servicio de transporte, tratamiento y medición de estos fluidos y la metodología tarifaria allí comprendida no podría aplicarse de manera adecuada a proyectos de reconversión de infraestructura ya existente.

En ese sentido, ante la necesidad de desarrollar mecanismos operativos que optimicen la infraestructura, reconviertan activos y especialmente faciliten la evacuación eficiente en términos financieros los recursos que puedan ser explotados, se requiere acatar los principios de libertad contractual y de no discriminación en términos tarifarios. En ese sentido y a fin de asegurar la correcta remuneración y la competitividad del mercado, hasta tanto se defina la metodología idónea y soportada para la fijación de una tarifa para la categoría de transporte por oleoducto multifásico, los agentes que desarrollen esta actividad podrán pactar las tarifas libremente con los remitentes.

Sin embargo, el término máximo de los acuerdos tarifarios para la remuneración de los activos acorde con el mapeo del estado actual de los activos, las inversiones pendientes a remunerar, las necesarias para la repotenciación de los ductos, así como los costos eficientes y justos de cara al usuario final, no podrá superar los 4 periodos conforme a los 4 años por periodo que establece el actual código de petróleos, es decir, máximo podrán pactarse hasta por 16 años.

Por lo anteriormente expuesto, si bien se desarrollarán actividades de transporte por oleoducto en el marco del Código de Petróleos, se considera pertinente determinar que la infraestructura de los oleoductos convencionales a ser reconvertidos serviría como medio de transporte de los Proyectos de Transporte de Fluidos Multifásicos, a través de una nueva figura que podría ser denominada Oleoducto Multifásico, los cuales tienen características operativas, técnicas, de calidad, medición y planeación particulares y diferenciales de los oleoductos convencionales y tradicionalmente regulados por el Ministerio de Minas y Energía.

Por otra parte, teniendo en cuenta que el transporte de Fluidos Multifásicos requiere diferenciarse del transporte por oleoductos convencionales, se considera necesario desarrollar una reglamentación propia de la actividad de transporte por oleoductos multifásicos que permita la estructuración y promoción de proyectos para el aprovechamiento de las fuentes de producción que cuentan con contratos asignados, el uso de infraestructura que pueda ser reconvertida y repotenciada y el desarrollo de nuevos esquemas logísticos que faciliten la optimización de los procesos como el tratamiento o medición, entre otros, a través de facilidades compartidas, de tal forma que se pongan a disposición soluciones de evacuación eficientes y de acceso bajo condiciones específicas que velen por la integridad y seguridad de la infraestructura, los agentes intervinientes, la población y el medio ambiente.

Es importante señalar que la distinción del marco normativo para el desarrollo de una nueva categoría de transporte por oleoductos multifásicos se propenderá por realizar los correspondientes procesos de recategorización de los sistemas de transporte por oleoductos convencionales hacia la nueva categoría.

De esta forma, se daría cumplimiento al marco general del transporte de hidrocarburos por ductos, se mantendría el recaudo y pago del impuesto de transporte y de la misma forma se contaría con una diferenciación clara para el regulador que permita establecer condiciones

estándar de una operación de oleoducto multifásico, se daría cumplimiento a las funciones de control y seguimiento ante la prestación de un servicio público y especialmente permite desarrollar una reglamentación que promueva el desarrollo de nuevos proyectos que fortalezcan la gobernanza energética.”

Como quiera que las sustancias que se pretenden transportar por dicha infraestructura constituyen hidrocarburos en los términos del citado artículo 1 del Decreto 1056 de 1953 resulta necesario establecer la categoría de oleoducto multifásico, con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte de Fluidos Multifásicos a través de la expedición de un marco general sobre el cual se reglamenten las condiciones de operación de los oleoductos multifásicos que incentiven el desarrollo de proyectos de esta categoría, se garantice la transparencia de la información y acceso a la infraestructura de transporte asociada, se determinen los lineamientos para mantener la integridad de los ductos y sus facilidades asociadas y se permita el ejercicio de la actividad de control y vigilancia por parte de las autoridades velando por la correcta prestación del servicio público.

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El proyecto aplica a la infraestructura de oleoductos y gasoductos existentes y los que en el futuro se autoricen por la entidad competente. Igualmente, aplica a las infraestructuras para el transporte por Oleoductos Multifásicos a los que se refiere el proyecto normativo, así como a las personas y entidades que tengan interés en el tema que se regula.

2. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Vigencia de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

Constitución Política de Colombia, Gacetas Asamblea Constituyente de 1991, modificada por última vez Diario Oficial No. 52306 - 12 de febrero de 2022) y se encuentra vigente.

El Decreto Ley 1056 de 1953 fue publicado en el Diario Oficial 28.199 del 16 de mayo de 1953 y el artículo 212 se encuentra vigente.

El Decreto 381 de 2012, modificado por los decretos 1617 y 2881 de 2013 y 030 de 2022, se publicó en el Diario Oficial 48.345 del 16 de febrero de 2012 y se encuentra vigente, especialmente el artículo 2 y 15.

El Decreto 1073 del 2015 se publicó en el Diario Oficial 49.523 del 26 de mayo de 2015 y se encuentra vigente.

La Ley 2056 de 2020 se publicó en el Diario Oficial 46.341 del 26 de julio de 2016 y se encuentra vigente.

3.2 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El numeral 3 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012 señala que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos proyectar los reglamentos técnicos para la exploración, explotación, producción, transporte, refinación, distribución, procesamiento, comercialización y exportación de hidrocarburos, gas y

biocombustibles.

Por su parte los numerales 20, 30 y 31 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012, adicionado por los artículos 7 y 8 del Decreto 1617 de 2013, señalan que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos, junto con la liquidación y la definición de los criterios generales para llevar a cabo el recaudo y pago del impuesto de transporte por oleoductos y gasoductos.

De conformidad con las citadas disposiciones y las demás señaladas en la parte considerativa del proyecto normativo y de esta memoria justificativa, se concluye que la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía es la competente para expedir el proyecto normativo en estudio.

En ese orden de ideas, se concluye que la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía es competente para expedir la reglamentación el transporte por Oleoducto Multifásico.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas por el proyecto normativo.

No aplica.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

Mediante correo electrónico del 21 de julio de 2023, el Grupo de Defensa Judicial, Extrajudicial y de Asuntos Constitucionales de la Oficina Asesora Jurídica emitió el siguiente informe sobre decisiones judiciales:

(...)

- *Decreto 1056 de 1953, especialmente artículos 1, 45, 47, 48, 52, 54, 56, 57 y 212,*
- *Ley 1056 de 2020, especialmente artículo 185*
Los numerales 10 del artículo 2 y 5 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012, modificado por los Decretos 1617 de 2013 y 2881 de 2013
- *El artículo 2.2.1.2.3.2 del Decreto 1073 de 2015.*
- *Resolución 72 537 de 2013*
- *Resolución 72 145 de 2014*
- *Resolución 72 146 de 2014*

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra las disposiciones normativas consultadas, no aparecen a la fecha demandas activas y/o notificaciones recientes efectuadas según información que reposa en los archivos. Así mismo se consultó la página de SUIN-JURISCOL y no se encontraron anotaciones de vigencia, por lo que se encuentra aparentemente “vigente”.

Tampoco aparecen en la página de la Corte Constitucional demandas contra estas disposiciones normativas que se encuentren pendientes o con sentencia, de acuerdo con lo cual se entiende que están surtiendo plenos efectos.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

3.5.1. En cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo previsto en las resoluciones 40310 y 41304 del 2017, el texto del proyecto de acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía para comentarios de la ciudadanía.

3.5.2. Realizado el análisis correspondiente conforme lo dispone la Superintendencia de Industria y Comercio, a que hace referencia el Capítulo 30, Abogacía de la Competencia, del Decreto 1074 de 2015, reglamentario del artículo 7 de la Ley 1430 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, la Dirección de Hidrocarburos concluyó que el acto administrativo tiene incidencia en la libre competencia económica.

3.5.3. En relación con lo dispuesto por el artículo 2.2.1.7.5.6. del Decreto 1074 de 2015, el cual señala el deber de solicitar concepto previo al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se concluye que, toda vez que la finalidad de este proyecto no consiste en la expedición de un reglamento técnico de producto sino que busca la adopción de una reglamentación de una nueva categoría de transporte por oleoducto el cual está dirigido a incentivar la transición energética del país, no resulta ser un reglamento técnico de los que son objeto del Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio y por lo tanto, no resulta procedente la solicitud de concepto previo de que trata el artículo en mención.

3.5.4. Mediante el presente proyecto de resolución no se crea o modifica trámite alguno ni un trámite administrativo de cara al ciudadano (Otros Procedimientos Administrativos “OPA”), por lo no estamos frente a un acto administrativo de aquellos que deben surtir el procedimiento señalado por el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 962 de 2005 (modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012) y el artículo 3 del Decreto 2106 de 2019 para su expedición.

4. IMPACTO ECONÓMICO

No aplica, en tanto el objeto del acto administrativo es desarrollar el marco general para el desarrollo de la actividad de transporte por Oleoductos Multifásicos.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

No aplica. No genera ningún costo para la Entidad teniendo en cuenta la finalidad del proyecto.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

No genera, teniendo en cuenta la finalidad del proyecto.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

No aplica.

ANEXOS:



Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	N.A.
Informe de observaciones y respuestas	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio y/o Formulario de abogacía de la competencia	X
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	N.A.
Cuestionario de abogacía de la competencia	X

Aprobó:

TOMÁS RESTREPO RODRÍGUEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

FELIPE GONZÁLEZ PENAGOS
Director de Hidrocarburos



Elaboró:

Alejandra Nohemí Rodríguez
Grupo Midstream
Dirección de Hidrocarburos

Revisó:

Luis Fabian Ocampo Marulanda
Coordinador Grupo Midstream
Dirección de Hidrocarburos

Aprobó:

Tomás Restrepo Rodríguez
Jefe
Oficina Asesora Jurídica

Katherine Castaño Fonseca
Coordinadora Legal
Dirección de Hidrocarburos

Felipe González Penagos
Director
Dirección de Hidrocarburos

Esther Rocío Cortés
Abogada
Oficina Asesora Jurídica

Yolanda Patiño
Abogada
Oficina Asesora Jurídica