

Entidad originadora:	MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Fecha (dd/mm/aaaa):	18/11/2025
Proyecto de Resolución:	"Por medio de la cual se establece el programa de mezcla de componentes sintéticos de mezcla (SBC) con combustibles de aviación semisintéticos y/o combustible de aviación de origen fósil para motores tipo turbina, y se adoptan otras disposiciones"

1. ANTECEDENTES, RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

I. ANTECEDENTES JURIDICOS

El artículo 2 de la Constitución Política señala que son fines esenciales del Estado, entre otros: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Por su parte, el artículo 365 de la Constitución Política establece que es deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, lo cual es inherente a su finalidad social y, adicionalmente, determina que los servicios públicos podrán ser prestados por particulares o por el Estado, manteniendo este su regulación, control y vigilancia, según el régimen jurídico que fije la ley.

Por otro lado, en virtud del artículo 212 del Decreto 1056 de 1953 – Código de Petróleos, *“como el transporte y la distribución del petróleo y sus derivados constituyen un servicio público, las personas o entidades dedicadas a esta actividad deberán ejercitarla de conformidad con los reglamentos que dicte el Gobierno en guarda de los intereses generales”*.

Ahora bien, según lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 2 del Decreto 381 de 2012, el Ministerio de Minas y Energía es competente para expedir los reglamentos del sector para la exploración, explotación, transporte, refinación, distribución, procesamiento, beneficio, comercialización y exportación de recursos naturales no renovables y biocombustibles.

El parágrafo 1 del artículo 2.2.1.1.2.2.1.1 del Decreto 1073 de 2015 establece que la refinación, almacenamiento, manejo, transporte y distribución de los combustibles líquidos derivados del petróleo se prestarán según la ley y demás disposiciones que reglamenten la materia.

El artículo 2.2.1.1.2.2.1.3. del Decreto 1073 de 2015 señala que corresponde al Ministerio de Minas y Energía de conformidad con las normas vigentes, la regulación, control y vigilancia de las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de los combustibles líquidos derivados del petróleo, sin perjuicio de las competencias atribuidas o delegadas a otras autoridades.

Ahora bien, la Ley 2169 de 2021 que *“impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática...”* señala que su objeto es establecer metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la citada Ley 2169 de 2021 dispone que todas las entidades, organismos y entes corporativos públicos del orden nacional, así como las entidades territoriales, darán cumplimiento al objeto de la presente ley y son corresponsables en la ejecución de las metas y medidas establecidas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales.

El numeral 11 del artículo 12 de la Ley 2169 de 2021 dispone que el Gobierno nacional, a través de los Ministerios de Minas y Energía y de Transporte, impulsarán el desarrollo y uso de los combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés), con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero del sector transporte.

A continuación, la Dirección de Hidrocarburos presenta información de carácter técnico que sustenta la necesidad y finalidad para la expedición del proyecto normativo en estudio:

La Dirección de Hidrocarburos emitió concepto técnico de sustentación en el cual recomienda la expedición de regulación que establezca el programa de mezcla de componentes sintéticos de mezcla (SBC) con combustibles de aviación semisintéticos y/o combustible de aviación de origen fósil para motores tipo turbina y se adoptan otras disposiciones. Dicho marco busca consolidar un programa voluntario de mezcla de componentes sintéticos de mezcla (SBC) con combustibles de aviación fósiles o semisintéticos, bajo condiciones controladas de calidad, trazabilidad y seguridad operacional, en concordancia con los estándares internacionales de calidad. En ese sentido, el concepto técnico concluyó que:

“(…) El proyecto regulatorio propuesto representa un paso inicial en la implementación de la política pública de transición energética en el subsector de hidrocarburos, al incentivar la participación de agentes refinadores y distribuidores mayoristas en proyectos de mezcla voluntaria. Esto facilitará la transferencia tecnológica, la maduración del mercado de SAF, y la articulación entre actores públicos y privados en torno a la descarbonización del transporte aéreo. La definición de límites técnicos de mezcla según las rutas de producción certificadas, junto con la adopción de requisitos de autorización, control y certificación de calidad, asegura la compatibilidad técnica de los SAF con motores tipo turbina, la interoperabilidad de las mezclas, y la confianza del usuario final en el producto suministrado.

Finalmente, la resolución se alinea con los compromisos internacionales de Colombia en materia de reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI), particularmente en el marco del esquema CORSIA de la OACI y los objetivos de carbono neutralidad al 2050, definidos en la Ley 2169 de 2021 y la Ley 2294 de 2023. En conjunto, el acto administrativo propuesto constituye una base normativa estratégica para la implementación de la Hoja de Ruta de Combustibles Sostenibles de Aviación, aportando a la diversificación energética, la competitividad del sector y el cumplimiento de los compromisos climáticos nacionales.”

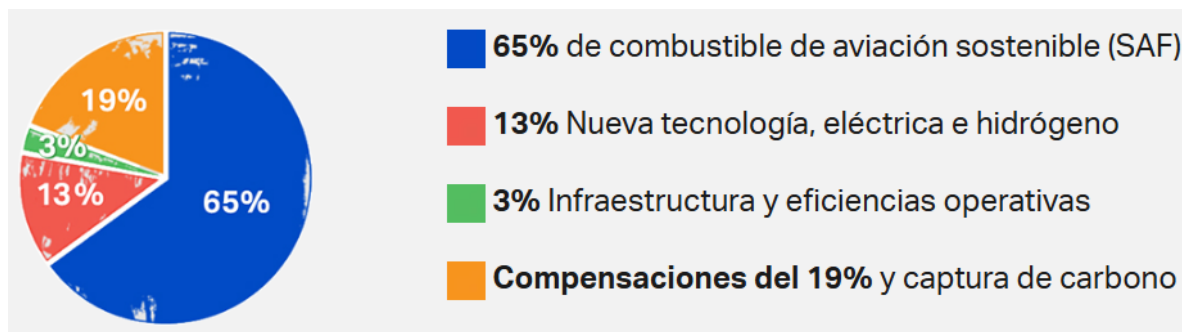
Análisis de abogacía de la competencia.

Una vez efectuado el análisis y el correspondiente diligenciamiento del Cuestionario de la Abogacía de la Competencia, conforme lo dispone la Superintendencia de Industria y Comercio en el capítulo 30, Abogacía de la Competencia, del Decreto 1074 de 2015, reglamentario del artículo 7º de la Ley 1340 de

2009, la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concluyó que el presente acto administrativo no tiene incidencia en la libre competencia económica. Por tanto, no se requirió el concepto al que hace referencia el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019.

II. ANTECEDENTES TÉCNICOS

La crisis climática y la necesidad de reducir las emisiones de carbono impulsan a sectores, como la aviación, a buscar soluciones sostenibles. En este contexto, los combustibles sostenibles de aviación (SAF por sus siglas en inglés) son una de las principales alternativas, ya que pueden reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) hasta en un 80 %¹. A nivel internacional, organizaciones como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) lideran iniciativas para fomentar el uso de SAF. Programas como el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), promovido por la OACI, permiten a las aerolíneas compensar emisiones mediante SAF. La IATA proyecta que el 65% de la reducción de emisiones en la aviación para alcanzar la meta de cero emisiones netas en 2050 provendrá del uso de SAF, complementado con tecnologías emergentes, como el hidrógeno, y mejoras en la eficiencia de las operaciones¹.



*Figura 1. Contribución a la consecución de Cero Emisiones Netas de Carbono en 2050 en la Aviación.
Fuente: IATA.*

En Colombia, el Gobierno Nacional ha adoptado políticas orientadas a una Transición Energética Justa (TEJ) en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 "Colombia: Potencia Mundial de la Vida", establecido mediante la Ley 2294 de 2023. Esta estrategia busca diversificar la matriz energética, disminuir la dependencia de combustibles fósiles y promover la reindustrialización del país, con el fin de generar empleo, fortalecer la seguridad energética y avanzar hacia la sostenibilidad. Entre sus disposiciones, el Plan de Desarrollo contempla la implementación a nivel nacional del esquema CORSIA, asegurando el cumplimiento de los compromisos internacionales de reducción de emisiones en el sector aéreo. Como parte de esta política, se han empezado a estructurar proyectos de producción de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) en el territorio nacional.

La proyección de la construcción de una planta dedicada a la producción de SAF - con una inversión privada inicial de USD \$700 millones de dólares y una producción estimada de 50 millones de galones -

¹ IATA. (2024). Sustainable aviation fuels (SAF). International Air Transport Association. Recuperado el 18 de septiembre de 2025, de <https://www.iata.org/en/programs/sustainability/sustainable-aviation-fuels/>

elaborado a partir de materias primas como residuos agrícolas, forestales y cultivos energéticos en Colombia², representa un avance significativo en el desarrollo de esta industria en el país; lo que se constituye en un paso clave para garantizar el abastecimiento de este combustible, tanto en el mercado nacional como regional. Esta iniciativa se alinea con las proyecciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que estima una creciente demanda global de SAF hacia el año 2050 (ver Figura 2). Adicionalmente, en 2024, Ecopetrol y la Refinería de Cartagena (Reficar) realizaron la producción del primer lote de jet semisintético mediante una prueba piloto que empleó tecnología de coprocesamiento en una unidad de hidrotratamiento, utilizando como materia prima aceite de palma y aceite usado de cocina³. Tras la validación técnica de esta primera experiencia, el Ministerio de Minas y Energía autorizó durante el primer semestre de 2025 la producción de un segundo lote, consolidando así un avance significativo en el desarrollo de SAF en el país.

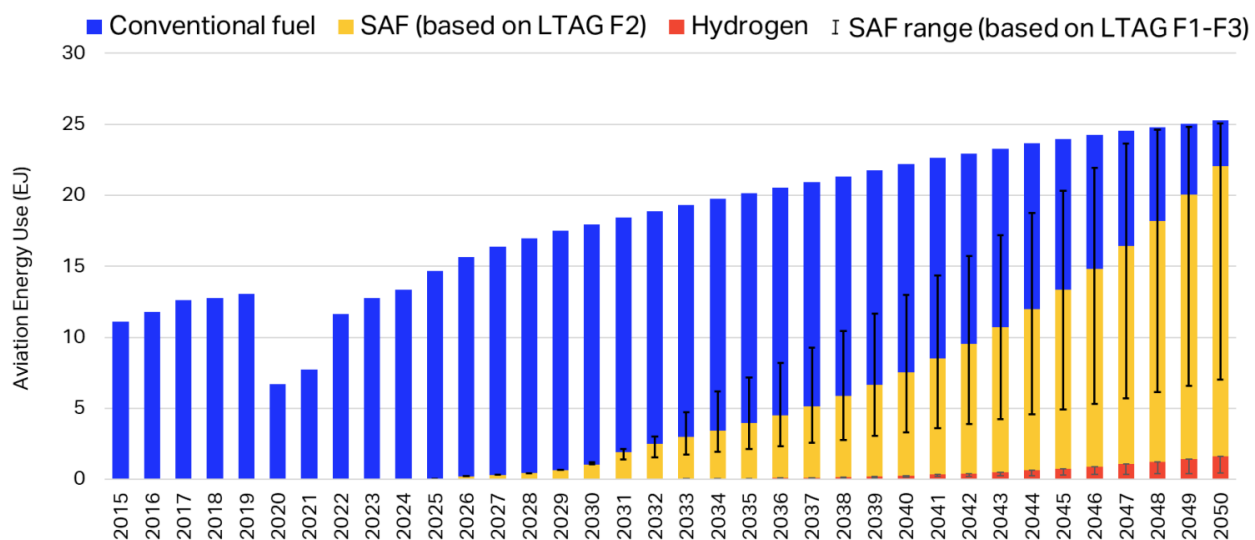


Figura 1. Transición de combustibles de aviación para el año 2050. Fuente: IATA Net Zero Roadmaps⁴

La adopción de SAF en Colombia representa una oportunidad estratégica para reducir emisiones y mejorar la sostenibilidad del sector aéreo considerada en la Hoja de Ruta de la Transición Energética Justa (TEJ). Los esfuerzos conjuntos entre el gobierno, el sector privado y organizaciones internacionales son esenciales para impulsar esta transición. Entre los beneficios principales se destacan la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la mejora en la competitividad del país en el mercado global de combustibles sostenibles y los beneficios socioeconómicos derivados de la reindustrialización y la creación de empleos, especialmente en sectores rurales y agrícolas.

² LATAM Airlines. (2024). LATAM Airlines Colombia y BioD se unen para el desarrollo de una industria de combustibles sostenibles de aviación en Colombia. LATAM Airlines. <https://www.latamairlines.com/co/es/prensa/comunicados/latam-airlines-colombia-y-biod-se-unen-para-el-desarrollo-de-una-industria-de-combustibles-sostenibles-de-aviacion-en-colombia>

³ Ecopetrol. (2023). Refinería de Cartagena iniciará prueba de producción de combustible sostenible de aviación. <https://www.ecopetrol.com.co/wps/portal/Home/es/noticias/detalle/refineria-de-cartagena-iniciara-prueba-de-produccion-de-combustible-sostenible-de-aviacion>

⁴ ICAO & IATA. (2024). Sustainable aviation fuel (SAF) accounting. <https://www.icao.int/sites/default/files/EURNAT/Documents/EUR%20and%20Nat%20Docs/EURNAT-DGCA%20Meetings/EURNAT-DGCA%202024/EURNATDGCA2024-IP05-IATA-SAF-Accounting.pdf>

Con una infraestructura adecuada, Colombia podría convertirse en un proveedor clave de SAF en la región, impulsando el crecimiento económico del sector de la aviación y otros sectores relacionados. El Ministerio de Minas y Energía considera en el escenario de la Transición Energética Justa (TEJ) para el sector transporte aéreo en Colombia, diversos supuestos e hitos claves orientados a la adopción del combustible de aviación sostenible (SAF). Estos incluyen la creación de un ecosistema industrial y económico favorable, y la planificación de capacidades laborales. Se espera la instalación y operación de plantas de producción local de SAF a partir de biomasa, residuos y materias primas renovables avanzadas, alcanzando volúmenes de 50, 100 y hasta 200 millones de galones anuales. Además, se proyecta la mezcla del SAF con jet fuel en aeropuertos internacionales y el impulso al desarrollo agroindustrial, la innovación tecnológica, la generación de empleo y la eficiencia energética del sector aéreo, como se puede observar en la Figura 3.

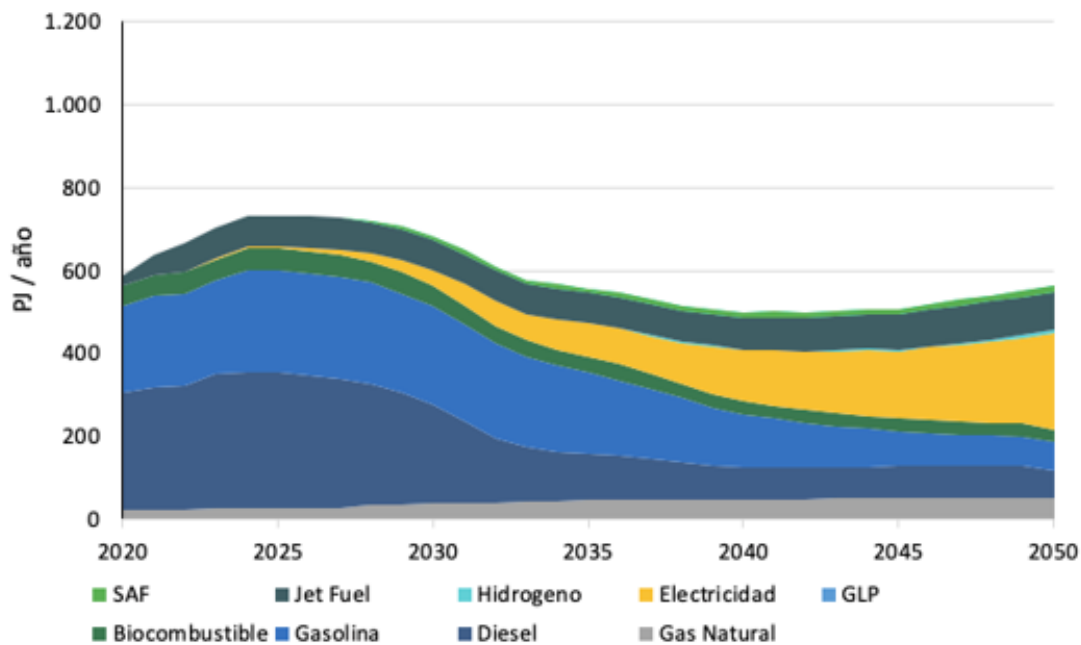


Figura 3. Consumo final de energía en el sector transporte en el Escenario de Transición Energética Justa. Fuente: Escenarios TEJ 2024⁵

Por otro lado, la hoja de ruta de combustibles sostenibles de aviación (SAF), liderada por la Aeronáutica Civil, presenta un enfoque integral para impulsar la producción, adopción y uso de estos combustibles en Colombia como parte esencial de la descarbonización del sector aéreo. Basada en tres pilares: la reducción de emisiones, el desarrollo de una industria sostenible y la transformación social, plantea cinco ejes estratégicos: 1. habilitación regulatoria y jurídica; 2. creación de instrumentos para dinamizar la oferta y demanda nacional e internacional; 3. despliegue logístico de la cadena de suministro; 4.

⁵ Ministerio de Minas y Energía. (2024). *Escenarios de Transición Energética Justa 2024*. Gobierno de Colombia. Recuperado de <https://www.minenergia.gov.co/documents/12383/Escenarios-TEJ-2024.pdf>

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA			
		T-GJ-F-01		
		11-08-2023	V-1	

fortalecimiento tecnológico, educativo e industrial; y, 5. diseño de mecanismos de financiamiento e inversión.

La hoja de ruta fija como metas alcanzar una producción de al menos 100 millones de galones de SAF en 2035 y 450 millones en 2050, mediante tecnologías como el coprocesamiento, HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids) y ATJ (Alcohol-to-Jet), con la posibilidad de incorporar otras rutas tecnológicas emergentes. Así mismo, se busca que el desarrollo del SAF contribuya a una transición energética justa, impulsando la reindustrialización del país, fortaleciendo economías rurales, promoviendo encadenamientos productivos con el sector agroindustrial y asegurando el uso sostenible de materias primas sin comprometer la seguridad alimentaria. Todo esto con el fin de posicionar a Colombia como un referente regional en sostenibilidad aérea y cumplimiento de los compromisos internacionales en reducción de emisiones.

Mezcla de combustible sostenible de aviación (SAF) con Jet de origen fósil.

La mezcla del combustible sostenible de aviación (SAF) con Jet A/A1 es un requisito indispensable antes de su uso en aeronaves, ya que garantiza el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad establecidos por ASTM. El Laboratorio Nacional de Energía Renovable (NREL, por sus siglas en inglés) analiza en detalle las posibles ubicaciones, métodos, actores y aspectos técnicos asociados a este proceso, destacando que los terminales de combustibles existentes son el punto más adecuado para realizar el mezclado (*blending*) debido a su infraestructura, experiencia operativa y condiciones regulatorias⁶. En este informe menciona los aspectos técnicos para tener en cuenta en la regulación en aspectos de mezcla de SAF con combustible de aviación fósil y sus implicaciones en toda la cadena. El proceso de mezcla debe realizarse antes de la distribución y puede efectuarse en terminales de combustible, refinerías, aeropuertos o instalaciones nuevas. Sin embargo, los terminales se consideran el punto más adecuado por su infraestructura existente (tanques, sistemas de mezcla, equipos de control, personal capacitado y seguros) que permiten cumplir las normas de calidad ASTM y EI/JIG. El mezclado en aeropuertos no es recomendable por los altos costos de adecuación, aumento del tráfico de camiones, riesgos operativos y restricciones normativas internacionales que prohíben esta práctica. Las refinerías podrían participar de forma limitada, aunque su capacidad de almacenamiento suele ser reducida, y los nuevos sitios industriales representarían inversiones significativas y largos plazos de permisos, por lo que solo serían viables en regiones con limitaciones de infraestructura.

Existen dos métodos principales de mezcla. El primero, actualmente en uso, consiste en almacenar SAF y Jet A en tanques separados, verificar su conformidad con las normas ASTM D7566 y D1655, y mezclarlos en un tercer tanque donde se certifica el producto resultante como combustible Jet A/A1 conforme a ASTM D1655. Este enfoque permite una operación continua bajo el modelo tradicional de suministro. El segundo método, aún no implementado globalmente, plantea introducir SAF directamente en un tanque con Jet A, utilizando infraestructura dedicada para evitar contaminación cruzada; podría ser más económico para volúmenes pequeños. En ambos casos, se recomienda el uso de sistemas de agitación o recirculación para asegurar una mezcla homogénea (ver figura 4).

⁶ Moriarty, K., & McCormick, R. (2024). Sustainable aviation fuel blending and logistics (NREL/TP-5400-90979). National Renewable Energy Laboratory. <https://www.nrel.gov/docs/fy24osti/90979.pdf>

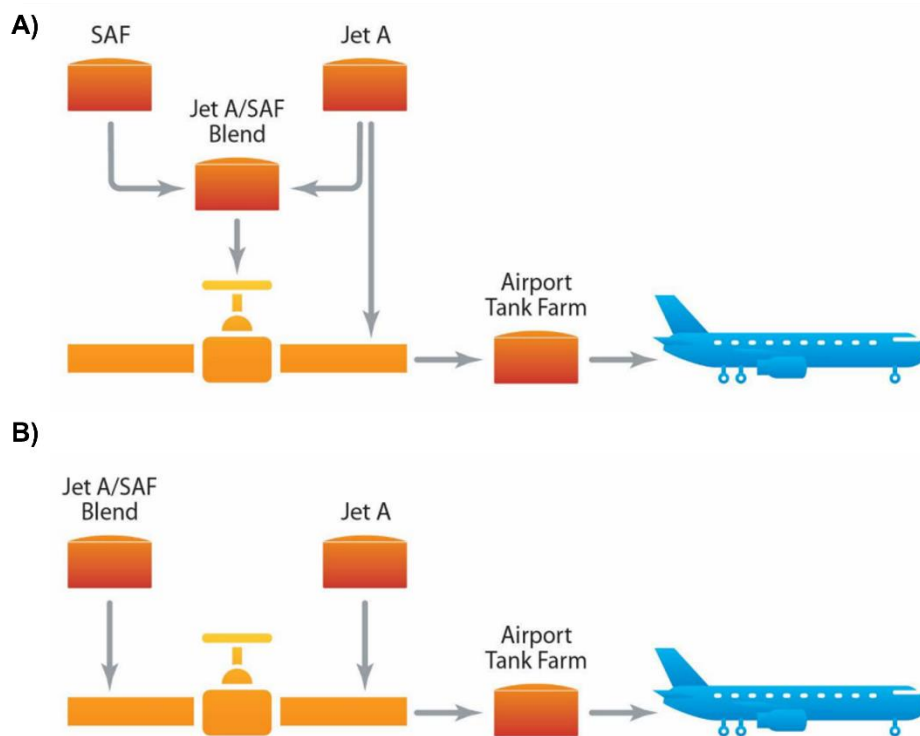


Figura 4. Opciones de mezclado de SAF con Jet fósil. Opción A): SAF y jet fósil en tanques separados se mezclan en un tercer tanque. Opción B): mezclado de SAF directamente en un tanque con Jet fósil.

La compatibilidad entre diferentes rutas tecnológicas de producción de SAF también se controla estrictamente. Los combustibles derivados de vías distintas no deben mezclarse antes de combinarse con Jet A/A1, aunque sí pueden hacerlo una vez certificados como ASTM D7566 en su tabla 1. El SAF del mismo tipo puede almacenarse y mezclarse conjuntamente hasta el máximo técnico de la ASTM D7566. Como practica general, la mayoría de los productores transportan el SAF a terminales donde se realiza la mezcla y certificación. Se reportan proporciones de mezcla comunes cercanas al 30 % SAF en Estados Unidos y de 15-45% en la Unión Europea. La calidad del producto se asegura mediante inspecciones, pruebas de laboratorio y certificados de análisis antes de su despacho hacia los aeropuertos.

En conjunto, la mezcla de SAF y Jet A es un proceso crítico para la adopción de combustibles sostenibles en la aviación. La operación en terminales ofrece la mejor combinación de seguridad, eficiencia económica y control de calidad, evitando alterar la infraestructura aeroportuaria existente y permitiendo la expansión progresiva del uso de SAF en el sector aéreo.

Objetivos de la medida a implementar.

El presente proyecto de resolución establecerá los lineamientos de política pública para la introducción de combustibles sostenibles en el sector aéreo colombiano, orientados a facilitar la transición hacia fuentes energéticas más limpias mediante un marco normativo técnico, progresivo y controlado. Su

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA			
		T-GJ-F-01		
		11-08-2023	V-1	

propósito principal es habilitar la mezcla voluntaria de componentes sintéticos con combustibles de aviación convencionales o semisintéticos coprocesados, promoviendo la integración gradual de alternativas sostenibles en la matriz de abastecimiento nacional sin alterar las condiciones operativas del mercado existente.

El instrumento normativo adopta un enfoque de habilitación, no de obligatoriedad. Al permitir que refinadores y distribuidores mayoristas puedan realizar la actividad de mezcla de componentes sintéticos en proporciones variables dentro de los límites técnicos definidos por estándares internacionales (ASTM D7566), se busca estimular la adopción de tecnologías limpias manteniendo la confiabilidad, seguridad y desempeño de los motores aeronáuticos. Este esquema voluntario constituye una estrategia hacia la descarbonización del transporte aéreo, en concordancia con los compromisos internacionales asumidos por el país en el marco del programa CORSIA de la OACI.

La política establece un conjunto de requisitos técnicos y administrativos para garantizar que las operaciones de mezcla se realicen dentro de condiciones seguras y verificables. Solo los agentes debidamente autorizados podrán llevar a cabo la actividad, previa certificación de conformidad emitida por organismos acreditados ante el ONAC o entidades equivalentes bajo los esquemas ISO/IEC 17020. Lo anterior se refiere a las instalaciones de mezcla, almacenamiento y despacho, que deberán cumplir con estándares internacionales de calidad, seguridad y manejo del producto, particularmente los establecidos por los estándares EI/JIG 1530 y 1533. Este enfoque técnico garantiza la integridad del producto final, reduce riesgos de contaminación y mantiene la homogeneidad del suministro a lo largo de la cadena logística.

El marco regulatorio prioriza la trazabilidad y la transparencia en todas las etapas de la operación. Los agentes mezcladores deben mantener registros detallados de cada lote de combustible producido, conservar muestras bajo condiciones controladas, entregar certificados de calidad a sus clientes y reportar permanentemente sus operaciones en el Sistema de Información de Combustibles Líquidos Derivados del Petróleo (SICOM). De esta forma, se asegura un control continuo sobre el origen, composición y proporción de los componentes utilizados, fortaleciendo la confianza técnica y comercial en el nuevo esquema de combustibles sostenibles.

De manera complementaria, la política incorpora requerimientos ambientales y de seguridad industrial que obligan a los operadores a contar con permisos ambientales vigentes, reglamentos internos de seguridad, planes de emergencia y capacitación permanente del personal. Esto permite armonizar el desarrollo tecnológico del sector con los principios de prevención de riesgos, protección ambiental y gestión responsable de la infraestructura energética.

El marco adoptado también define criterios para la calidad y trazabilidad del combustible resultante, los cuales serán regulados por el Ministerio de Minas y Energía mediante un reglamento técnico bajo estándares internacionales como la ASTM D7566. Dichos instrumentos asegurarán que las propiedades físicoquímicas del combustible mezclado se mantengan dentro de los rangos establecidos por la normativa internacional, preservando la compatibilidad con los motores tipo turbina y las especificaciones de la aviación civil.

En materia institucional, se establecen procedimientos administrativos claros para la autorización, supervisión y control de las actividades de mezcla. El Ministerio de Minas y Energía asume el papel de entidad rectora encargada de evaluar solicitudes, verificar el cumplimiento técnico de las instalaciones

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA			
		T-GJ-F-01		
		11-08-2023	V-1	

y ejercer funciones de vigilancia y sanción en caso de incumplimiento. Esta estructura refuerza la gobernanza del sector y garantiza que el crecimiento del mercado de combustibles sostenibles ocurra bajo criterios de transparencia y seguridad jurídica.

En su conjunto, la resolución configura un marco de política pública integral que combina apertura regulada y control técnico de la mezcla de los combustibles sostenibles de aviación (SAF) con combustible de aviación de origen fósil. La estrategia impulsa la innovación tecnológica y la sostenibilidad en la aviación, sin comprometer la confiabilidad del sistema de suministro de combustibles. Con ello, se sientan las bases para la creación de un mercado nacional de combustibles sostenibles de aviación, articulado con las políticas de transición energética y los objetivos de mitigación de emisiones del país.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

La presente resolución aplicará a los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo: refinador y distribuidor mayorista, en todo el territorio nacional.

Igualmente, aplicará a las personas naturales y jurídicas que tengan interés en el tema que se regula.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

La Oficina Asesora Jurídica, conforme a su competencia funcional, procede a presentar la información relacionada con el numeral 3 de este documento, en los siguientes términos:

El numeral 8 del mencionado artículo 2° del Decreto 381 de 2012, el Ministerio de Minas y Energía es competente para expedir los reglamentos del sector para la exploración, explotación, transporte, refinación, distribución, procesamiento, beneficio, comercialización y exportación de recursos naturales no renovables y biocombustibles.

El artículo 2.2.1.1.2.2.1.3. del Decreto 1073 de 2015 señala que corresponde al Ministerio de Minas y Energía, de conformidad con las normas vigentes, la regulación, control y vigilancia de las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de los combustibles líquidos derivados del petróleo, sin perjuicio de las competencias atribuidas o delegadas a otras autoridades.

Por lo anterior, y con base en las demás disposiciones señaladas en el proyecto normativo y en la presente memoria justificativa, se concluye que el Ministerio de Minas y Energía es la autoridad competente para expedir el acto administrativo objeto de análisis.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Decreto 381 de 2012: Publicado en el Diario Oficial No. 48.345 el 16 de febrero de 2012 con modificaciones posteriores y se encuentra vigente.

Decreto 1617 de 2013: Publicado en el Diario Oficial No. 48.834 el 30 de julio de 2013 y se encuentra vigente.

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA			
		T-GJ-F-01		
		11-08-2023		V-1

Decreto 1073 de 2015: Publicado en el Diario Oficial No. 49.523 el 26 de mayo de 2015 y se encuentra vigente.

Ley 2169 de 2021: Publicada en el Diario Oficial 51.896 del 22 de diciembre de 2021 y se encuentra vigente.

3.3 Análisis de las disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

Con la expedición de la resolución *"Por medio de la cual se establece el programa de mezcla de componentes sintéticos de mezcla (SBC) con combustibles de aviación semisintéticos y/o combustible de aviación de origen fósil para motores tipo turbina, y se adoptan otras disposiciones"* no se deroga, subroga, modifica, adiciona o sustituye disposición vigente alguna.

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 24 de julio de 2025 se solicitó al Grupo de Defensa Judicial, Extrajudicial y de Asuntos Constitucionales de la Oficina Asesora Jurídica que se informara a la Dirección de Hidrocarburos sobre la vigencia y estado de las siguientes disposiciones:

"De manera atenta, remito informe solicitado para realizar la memoria justificativa de resolución (...). Para la elaboración del mismo se verificó la base de datos de los procesos judiciales que manejamos de la OAJ y otras fuentes de información oficial disponibles:

- *Artículo 2, numeral 2 y 8 del **Decreto 381 de 2012***
- *Artículo 1, artículo 8 numerales del 24 al 32 del **Decreto 1617 de 2013***
- *Artículo 12, numeral 11 de la **Ley 2169 de 2021***
- *Artículo 20, **Ley 2099 de 2021***
- *Artículo 3 numeral 4 y Artículo 4 numeral 3 **Ley 2294 de 2023***
- *Artículo 1.1.1.1.1 y Artículo 2.2.1.1.1 del **Decreto 1073 de 2015***

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra las normas consultadas, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones 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

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA			
		T-GJ-F-01		
		11-08-2023	V-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.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La información relacionada con el impacto económico, viabilidad o disponibilidad presupuestal, impacto ambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación y estudios técnicos que sustentan el proyecto normativo, es diligenciada por la Dirección de Hidrocarburos, como se observa en cada uno de dichos ítems.

El proyecto en estudio no genera ningún impacto económico teniendo en cuenta la finalidad para la cual se expedirá.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Las disposiciones contenidas en el proyecto normativo no impactan los recursos del Presupuesto General de la Nación.

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

Este acto administrativo es un desarrollo de las acciones para la descarbonización del sector aéreo establecidas en la Ley 2169 de 2021. En relación con el patrimonio cultural de la Nación, se precisa que no se genera ninguna afectación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

El Ministerio de Minas y Energía y Aerocivil lideraron en conjunto las mesas técnicas y la expedición de la Hoja de Ruta de los Combustibles Sostenibles de Aviación en Colombia.

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	N.A.

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA		
			T-GJ-F-01
			11-08-2023 V-1

Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	N.A.
Otros	N.A.

Aprobó:

DANIEL AUGUSTO EL SAIEH SÁNCHEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

JULIÁN FLÓREZ QUIROGA
Director de Hidrocarburos

Elaboró: Santiago Fonseca Castro, Gloria Liliana Bastidas Jacanamijoy, Maria Jisset Calvo Saad, Arnulfo Mora Quintero / DH
Revisó: Daniela Carolina Ruiz Pedroza, Leonardo Jaimes Corzo, Alberto Neira Rueda / DH
Juan Guillermo Garzón Martínez, Yolanda Patiño Chacón / OAJ
Aprobó: Daniel Augusto El Saieh Sánchez, Julián Flórez Quiroga / OAJ