

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. ANTECEDENTES, OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

El artículo 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Adicionalmente, el artículo 58 de la Constitución Política establece que se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones.

Del mismo modo, el artículo 1 de la Ley 26 de 1989 señaló que, debido a la naturaleza del servicio público de la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, fijado por la Ley 39 de 1987, el Gobierno podrá determinar: horarios, precios, márgenes de comercialización, calidad, calibraciones, condiciones de seguridad, relaciones contractuales y demás condiciones que influyen en la mejor prestación de ese servicio público. Y en línea con lo anterior, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el ejercicio de la potestad del Estado de intervención en sectores como el de los servicios públicos se orienta a la realización de un orden social justo, con sujeción a los principios constitucionales de universalidad, razonabilidad, proporcionalidad, solidaridad y eficiencia en los que se debe fundar el régimen jurídico de los servicios públicos.

Además, teniendo en cuenta que las actividades de explotación, refinación, distribución y transporte de hidrocarburos, servicios públicos que a su vez son fundamentales para asegurar servicios esenciales dirigidos a garantizar el ejercicio y disfrute de los derechos fundamentales, atañe al Estado la intervención en estas actividades, conforme a lo preceptuado en los artículos 333, 334 y 337 de la norma superior, en consideración a que las personas o entidades dedicadas a esas actividades deben ejercerlas de conformidad con los reglamentos que dicte el Gobierno, en guarda de los intereses generales.

Así mismo, la Ley 1056 de 1953 – Código de Petróleos – en su artículo 4, declara de utilidad pública la industria del petróleo en sus ramos de exploración, explotación, refinación, transporte y distribución. Los artículos 45 a 57 y 189 a 209 del Código de Petróleos establecen los requisitos, procedimientos, derechos y obligaciones para llevar a cabo la actividad de transporte de crudos por oleoductos. De la mano con lo anterior, el artículo 57 del Código de Petróleos, permite revisar las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los empresarios de oleoductos o de los cargadores o de oficio, cuando sobrevengan a juicio del Gobierno, imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica que afecten el equilibrio financiero del contrato de la empresa transportadora o de los cargadores.

Ahora, el Decreto 417 de 2020 declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional, por el término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la vigencia de dicho decreto. En la parte motiva del Decreto 417 de 2020 se estableció:

“1. Presupuesto Fático; B. Aspectos Económicos; a) en el ámbito nacional:

Que las medidas sanitarias resultan en una reducción de los flujos de caja de personas y empresas. Los menores flujos de caja conllevan a posibles incumplimientos pagos y obligaciones, rompiendo relaciones



Documento Preliminar: Comentarios del público

de largo plazo entre deudores y acreedores que se basan en la confianza y pueden tomar períodos largos en volver a desarrollarse.

Que adicionalmente se presentó una ruptura no prevista del acuerdo de recorte de la producción de crudo de la OPEP+, que reunía a los productores de crudo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y otros países, entre ellos principalmente a Rusia.

Que esta ruptura y la menor demanda mundial de crudo producto del nuevo coronavirus COVID-19 implicó un desplome abrupto del precio del petróleo, para la referencia Brent entre el 6 y el 9 de marzo se presentó una caída del 24%, siendo la segunda caída más fuerte desde 1988. En los días siguientes, el precio ha presentado una constante disminución, llegando el 16 de marzo a \$ 30,2 USD/Barril para la referencia Brent y \$28,8 USD/Barril para WTI.

Que el derrumbe en el precio internacional del petróleo fue totalmente sorpresivo y no previsto, previo a la semana del 6 de marzo de 2020, las principales agencias especializadas y el mercado preveían que el precio del petróleo se ubicaría en niveles similares a los observados en 2019. Es el caso de la Agencia de Energía de Estados Unidos, que proyectaba que el Brent se ubicaría en niveles promedio de \$64 USD/Barril en 2020. Consistente con estas previsiones el presupuesto general de la Nación, aprobado por el Congreso de la República para el año 2020 se basó en un precio promedio Brent de \$60,5 USD/Barril.

Que, debido a la caída del petróleo y a la incertidumbre de los mercados por la situación global el dólar ha tenido una subida abrupta en los mercados emergentes y en países productores de petróleo, Así en el caso colombiano, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) ha subido niveles que no se habían registrado nunca antes, cotizándose en promedio al 16 de marzo de 2020 en \$4.099,93. Esto representó un alza de \$577 en 11 días, con respecto al nivel observado antes del choque (\$ 3.522,4).

Que, de acuerdo a cálculos del Ministerio de Hacienda, en un escenario moderado, que contempla una recuperación parcial de los precios del petróleo hacia el final del año, el crecimiento económico se vería afectado en alrededor de 1pp. Los menores precios del petróleo, aunados a un menor crecimiento de la economía, generarían efectos negativos sobre el balance fiscal. efecto, se estima que el nuevo escenario macroeconómico podría inducir un deterioro en el balance del Gobierno Nacional Central de más de 3bn de COP en 2020 (equivalentes a 0,3% del PIB), cifra que aumentaría a cerca de 6bn en 2021 (0,5% del PIB). En un escenario aún más negativo, en el que los precios del petróleo no se recuperen en el segundo semestre, estos efectos sobre el balance fiscal podrían ascender a 0,4% en 2020 y a 0,6% del PIB en 2021. Lo anterior significa un cambio abrupto en el panorama fiscal, que en ausencia de medidas contundentes pueden repercutir en la estabilidad macroeconómica del país.

Que los choques que afectan los mercados financieros y laborales suelen tener efectos profundos y prolongados que deterioran el crecimiento, el bienestar de la sociedad y el empleo como lo muestran la experiencia de la crisis colombiana de fin de siglo y la experiencia de la crisis internacional de 2008. En el caso de la experiencia colombiana, durante 1999 se redujo la tasa de crecimiento económico a -4.1% y se produjo un aumento en la tasa de desempleo de 12,5% en 1997 a 20,2% en el año 2000. (...)

2. Presupuesto Valorativo

“Que la gravedad por el número de contagios y el crecimiento exponencial de su propagación, así como de las muertes por el nuevo Coronavirus COVID-19 alrededor del mundo ha impactado los mercados nacionales e Internacionales como ya se evidenció. Esto, aunado a que tal situación impacta negativamente tanto la oferta como la demanda, generando fuertes consecuencias incluso para el mercado laboral, todo lo cual debe ser atendido con medidas extraordinarias que eviten en lo posible agravar la situación y los efectos económicos que ello conlleva”.

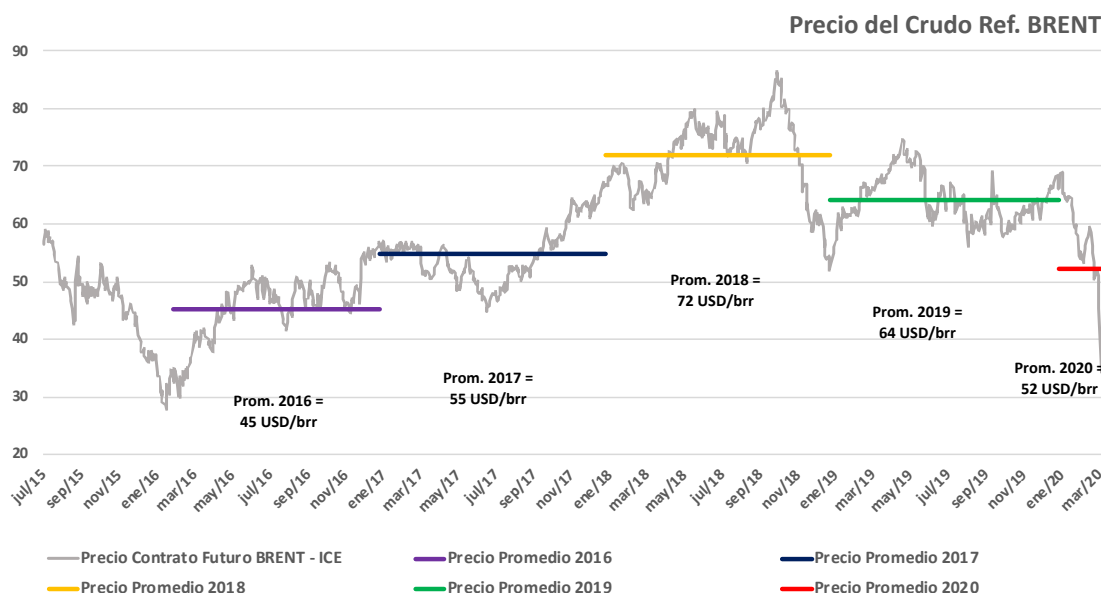
Así entonces, existió una circunstancia absolutamente imprevisible sobre el acuerdo de recorte de la producción de crudo de la OPEP+, que reúne a los productores de crudo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y otros países, entre ellos principalmente Arabia Saudita y Rusia, en

Documento Preliminar: Comentarios del público

donde a partir de su respectiva posición sobre el acuerdo, se elevó el nivel de producción o de oferta de crudo al mercado internacional.

Ante la situación de mayor oferta de crudo y la menor demanda mundial respectiva de este producto, a partir de la propagación del coronavirus COVID-19, implicó un desplome abrupto del precio del petróleo, para la referencia Brent y WTI entre el 6 y el 9 de marzo que en promedio registró una caída de cerca del 24%, siendo la segunda caída más fuerte desde 1988, y en los días siguientes, el precio ha presentado una constante disminución, llegando el 16 de marzo a \$30,2 USD/Barril para la referencia Brent y \$28,8 USD/Barril para WTI.

Teniendo en cuenta que el precio internacional del petróleo fue totalmente sorpresivo y no previsto, previo a la semana del 6 de marzo de 2020, como se observa en la gráfica siguiente; en su momento las principales agencias especializadas y el mercado llegaron a estimar que el precio del petróleo se ubicaría en niveles similares a los observados en 2019. En el caso de la Agencia de Energía de Estados Unidos, que proyectaba que el Brent se ubicaría en niveles promedio de \$64 USD/Barril en 2020. Consistente con estas previsiones el presupuesto general de la Nación, aprobado por el Congreso de la República para el año 2020 se basó en un precio promedio Brent de \$60,5 USO/Barril. Y que por la caída del precio del petróleo y a la incertidumbre de los mercados por la situación global, el dólar ha tenido una subida abrupta en los mercados emergentes y en países productores de petróleo. Así en el caso colombiano, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) ha subido niveles que no se habían registrado, cotizándose el 20 de marzo de 2020 en niveles de \$4.153,91. Esto representó un alza de aproximadamente \$632 en menos de 2 semanas, con respecto al nivel observado antes del choque (\$3.522). A corte del 27 de marzo el precio del crudo de referencia Brent, para contratos a futuro con entrega en mayo 2020, registra en promedio a un precio de 25 dólares por barril.



Fuente: ICE Crude Futures

Como es posible inferir de la gráfica anterior, la cual ilustra el nivel de precios del crudo a través del tiempo, el cambio súbito e inesperado en los precios del crudo de los últimos días ha llevado a que en los más recientes días de marzo, la cotización del crudo en los contratos a futuro de Ref. BRENT y WTI, llegaran

En Minenergía todos los trámites son gratuitos.





Documento Preliminar: Comentarios del público

a mínimos históricos, niveles que no se observaban o incluso que son más bajos que los del año 2016. El cambio súbito e inesperado de los precios del crudo, ha generado que diferentes actores del mercado de los hidrocarburos, manifiesten a las entidades de gobierno su preocupación ante la inminente riesgo de detener las operaciones de producción de hidrocarburos en varios campos del país, de lo cual se infiere la grave afectación que dichas circunstancias pudieran significar para la seguridad energética del país, para la prestación del servicio de distribución de combustibles y gas, así como los graves efectos en términos fiscales que pudiera atravesar el país.

A su vez, esta variación en el precio del barril de crudo tiene importantes implicaciones a nivel nacional. Por ejemplo, de acuerdo con el DANE¹, los ingresos por exportaciones de crudo y sus derivados en 2019 representaron cerca del 40% del valor de las exportaciones Colombianas. De igual forma, el precio del crudo impacta directamente los ingresos de la Nación pues en el Marco Fiscal de Mediano Plazo expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se presupuestó con base en un crudo con precio promedio internacional de 65.5 dólares de Estados Unidos de América por barril (58.4/B, para Colombia debido al diferencial de calidad).

Ahora bien, los costos del transporte de crudo son un aspecto fundamental para la competitividad de la industria de hidrocarburos a nivel mundial y Colombia no es la excepción. Puesto que los ingresos de los productores fluctúan principalmente con el precio del crudo, pero los costos de transporte, al ser regulados, como el caso colombiano, serían constantes; en ese sentido, la proporción que representan frente al nivel de ingreso, varía sustancialmente si el precio internacional del barril mantiene alta volatilidad y puede llegar incluso a disminuir la rentabilidad y viabilidad en el corto y mediano plazo de la operación de agentes productores del sector hidrocarburos, a niveles que induzcan a los mismos a cesar de operar.

En observación de la coyuntura económica actual, la Asociación Colombiana de Petróleo (ACP) elaboró el Informe Económico de Costos de Operación del Sector Petrolero en Colombia en 2017, en el cual concluye que los costos operativos, incluyendo el transporte, en Colombia son considerablemente más altos que el promedio internacional y en situaciones de precios bajos del crudo pueden imponer una restricción considerable a la operación entera del sector.

Además, el Informe Económico de Coyuntura de Precios Internacionales del Petróleo, marzo de 2020, elaborado por la misma entidad, resume que el costo del transporte (oleoductos y carrotanques), representó entre el 20% y el 60% de los costos de operación. Según el mismo estudio, los precios del crudo de referencia BRENT inferiores a US\$ 40/bl son insuficientes para llevar a cabo las inversiones de capital requeridas para la reposición de reservas, es decir que este valor corresponde al punto de equilibrio (breakeven) necesario para cubrir las obligaciones de la producción. Concluye el mencionado informe que, con las condiciones actuales de precios, los proyectos de explotación de crudo pierden su rentabilidad, haciendo que las empresas productoras se vean obligadas a cerrar campos, reducir su producción de crudo y en ocasiones disminuir también su planta de personal o contratistas, lo cual tiene un impacto negativo en los ingresos del fisco, de los territorios y regiones, así como en general a todo nivel social.

Adicional a estos resultados, la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP), con radicado MME 1-2020-010258 del 26 de marzo de 2020, señaló:

“Con el ánimo de atenuar el impacto económico en la industria y en el país por la actual crisis y por la incertidumbre generada a nivel mundial sobre la misma, y con el fin de contribuir con la sostenibilidad fiscal nacional y tratar de mantener las actividades relacionadas con la exploración y producción de hidrocarburos en Colombia, en un escenario de precios bajos y

¹ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>

Documento Preliminar: Comentarios del público

demanda internacional incierta, nos permitimos solicitarles su intervención, mediante un ajuste urgente y de emergencia, a las tarifas de transporte de crudo por oleoductos.

(...)

Es decir que, con las condiciones actuales de precios, los proyectos de explotación de crudo pierden su rentabilidad, haciendo que las empresas se vean obligadas a cerrar campos, reducir su producción de crudo y en ocasiones disminuir también su planta de personal o contratistas, lo cual tiene un impacto negativo en los ingresos del fisco, de los territorios y a nivel social.

De hecho, en el informe económico de coyuntura de la ACP de marzo 19 de 2020, se evidencia que las empresas privadas con operación en Colombia reducirán en 58% su presupuesto de inversión en exploración previsto para el 2020, y en 56% el capex de producción. La producción podría caer cerca de 35.000 bpd y entre 20 - 25 campos serán cerrados en los próximos días”.

Por su parte, la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) ha evidenciado que la situación fáctica y económica antes descrita, con respecto de los niveles de precio actuales del crudo en el mercado internacional, en contraposición con las tarifas de transporte de crudo por oleoductos, que se sostienen al mismo nivel previo a la caída de esos precios, podría potencialmente llevar al cierre de múltiples áreas, campos o pozos de producción-explotación petrolera. Para ello, la ANH en comunicaciones electrónicas enviadas el día 28 de marzo del presente año, ha comunicado a la Dirección de Hidrocarburos, a partir de análisis propios e información reportada por agentes que se analizó:

“la relación de áreas con mayor potencial de ser afectadas por la caída de precios, para (sic) el con la gerencia de producción se han considerado las áreas en producción y evaluación bajo las siguientes variables:

- *Áreas con mayor X% de participación en la producción.*
- *Costo de levantamiento reportado por el Operador para cada área, tomado del último PLEX o PTE recibido en la ANH.*
- *Se incluye el valor de grados API para cada área, como una variable que incide en el costo de levantamiento.*

Así las cosas, es posible concluir que podría verse afectada una producción cercana a los 120.00 BOPD”

Así mismo, la ANH le copio comunicación a la Dirección de Hidrocarburos, fechada el 24 de marzo de 2020, en donde un agente productor del sector, presenta el análisis y el *“listado de pozos a cerrar temporalmente”* en virtud de la situación reciente que registran los precios internacionales del crudo.

Respecto de la normatividad del sector, el artículo 212 del Código de Petróleos, el transporte y la distribución del petróleo y sus derivados constituyen un servicio público, las personas o entidades dedicadas a esa actividad deberán ejercerla de conformidad con los reglamentos que dicte el Gobierno en guarda de los intereses generales.

El numeral 32 del artículo 2 del Decreto 381 de 2012, modificado por el Decreto 1617 de 2013 establece que corresponde al Ministerio de Minas y Energía adelantar las gestiones necesarias para dar continuidad al abastecimiento de hidrocarburos y combustibles, incluyendo gas natural, combustibles derivados y biocombustibles. A su vez, el numeral 30 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012, modificado por el Decreto

1617 de 2013, señala que es función de la Dirección de Hidrocarburos: “Establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos”.

Como complemento de lo anterior, la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 estableció el procedimiento, requisitos y obligaciones a cargo del transportador para llevar a cabo el transporte de crudo por oleoductos, así como los correspondientes a los demás interesados en acceder al mencionado medio de transporte. Y finalmente, la Resolución 72 146 de 2014 estableció la metodología para la fijación de tarifas por el transporte de crudo por oleoductos, señalando lo concerniente a los procedimientos que deben atender los transportadores y remitentes. Y en línea con lo establecido en la Resolución 72 146 de 2014, en el año 2019 la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía llevó a cabo el proceso de fijación tarifaria para los transportadores del país.

Finalmente, las siguientes resoluciones se fijaron las tarifas de transporte de crudo por oleoductos para los transportadores del país: 31160 (Oleoducto Bicentenario), 31161 (Hocol), 31162 (Ecopetrol S.A), 31163 (Oleoducto de Colombia), 31164 (Oleoducto Central- Ocesa), 31165 (CENIT), 31166 (AMERISUR), 31167 (Cepsa Colombia), 31168 (Gran Tierra Energy), 31169 (Oleoducto de los Llanos Orientales-ODL), 31170 (Frontera Energy), 31171 (Occidental de Colombia-Oxy), 31172 (Equion Energía Limited), 31173 (Mansarovar Energy Colombia), 31174 (Perenco Colombia – Perenco Oil & Gas) del 28 de junio de 2019.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las disposiciones de esta resolución son de obligatorio cumplimiento en el país, para los transportadores de crudo por oleoductos, así como para los remitentes que actúen en calidad de interesados en este proceso de fijación tarifaria, por aquel periodo en el que persistan las condiciones objetivas de alteración del orden económico y financiero, en el mercado internacional del crudo, lo cual originó la actual situación de precios bajos y de devaluación del peso colombiano. El ámbito cubre a los actores ya mencionados debido a que las actividades de exploración, explotación y distribución de combustibles son esenciales para las rentas de la nación, como se observa en el marco fiscal de mediano plazo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el cual se presupuestó un crudo con precio promedio internacional de 65.5 dólares por barril (58.4/B, para Colombia debido a la diferencia de calidad) en 2019 y un precio promedio de USD 63/B para la Canasta Colombiana 2020-2030; por lo que la caída del precio mundial actual reduce en al menos 50% los ingresos esperados por dicho rubro y es necesario tomar medidas que favorezcan la continuidad de las operaciones de todo el sector.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1. Análisis expreso y detallado de las normas que otorgan la competencia para la expedición del correspondiente acto.

El proyecto de Resolución por el que se modifica y adiciona la Resolución 72 146 de 2014, expedida por la Dirección de Hidrocarburos, se expide con base en las facultades legales, en especial las conferidas por el Decreto 381 de 2012, modificado por el Decreto 1617 de 2013, y en el artículo 57 del Decreto 1056 de 1953 Código de Petróleos y como se señala a continuación.

El inciso 4 del artículo 57 del Decreto – Ley 1056 de 1953 (Código de Petróleos) establece la facultad para revisar las tarifas de crudo por oleoductos, en el caso que sobrevengan, a juicio del Gobierno, imprevisiones y graves alteraciones de la normalidad económica que afecten el equilibrio financiero del contrato o de la empresa transportadora o de los remitentes, así:

“ARTICULO 57. El Ministerio de Minas y Petróleos, de acuerdo con cada uno de los explotadores de toda clase de oleoductos, revisará las tarifas de transporte, trasiego y

Página 6 de 10

En Minenergía todos los trámites son gratuitos.

Documento Preliminar: Comentarios del público

almacenamiento, cada cuatro (4) años, para fijar las que hayan de regir en el período siguiente y teniendo en consideración:

(...)

También podrán revisarse las tarifas en cualquier tiempo a solicitud de los empresarios de oleoducto o de los cargadores o de oficio, cuando sobrevengan, a juicio del Gobierno, imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica que afecten el equilibrio financiero del contrato o de la empresa transportadora o de los cargadores.”

Por su parte, el numeral 30 del artículo 15 del Decreto 381 de 2012 establece que es función de la Dirección de Hidrocarburos: “Establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos”.

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

El Decreto 381 de 2012 fue publicado en el Diario Oficial 48.345 del 16 de febrero de 2012, ha sido modificado por los Decretos 1617 de 2013 y 2881 de 2014. A su vez, el numeral 30 del artículo 15 del mismo Decreto fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013 y se encuentra vigente y el artículo 57 del Código de Petróleos - Decreto Ley 1056 de 1953 - se encuentra vigente.

La Resolución 72 146 de 2014 se encuentra vigente, junto con las resoluciones modificatorias de la misma.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas, si alguno de estos efectos se produce con la expedición del respectivo acto

Este proyecto de resolución modifica los artículos 1 y 4 y adiciona el artículo 4B a la Resolución 72 146 de 2014.

3.4. Revisión y análisis de decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que pudieren tener impacto o ser relevantes para la expedición del acto.

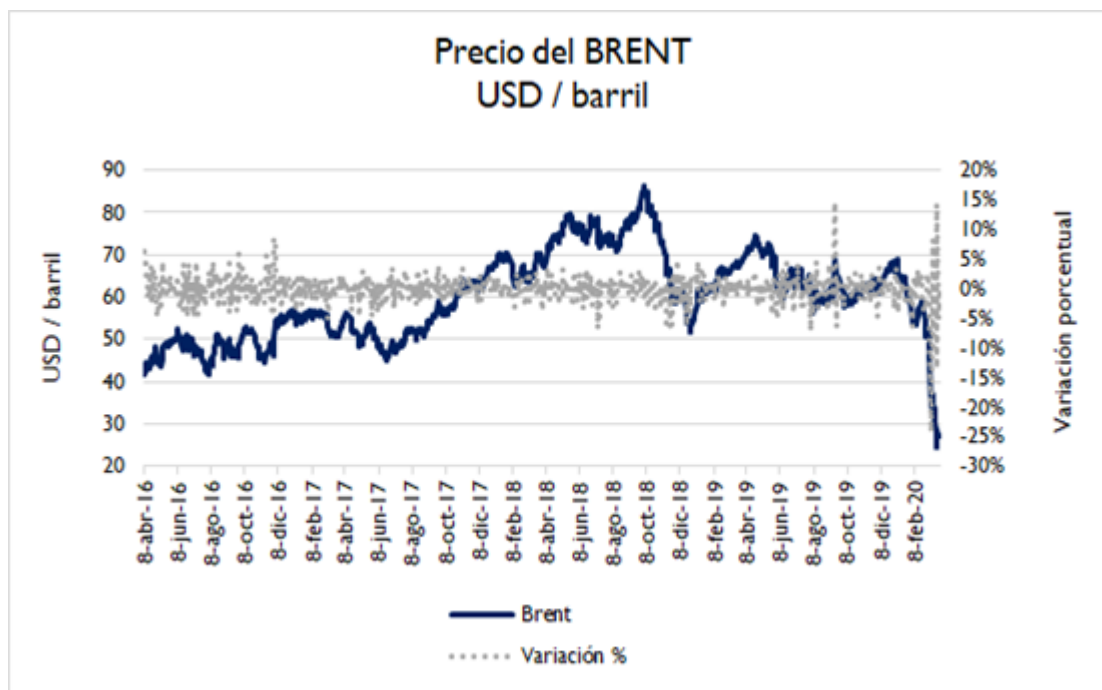
NO APLICA

3.5. A quienes va dirigida.

La norma en cuestión va dirigida a los transportadores de crudo por oleoductos y a sus remitentes.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La coyuntura actual del COVID-19, ha generado un aumento en la incertidumbre en los mercados internacionales, y por ende en la economía mundial. Esto ha impactado directamente en el desarrollo normal del mercado colombiano, dentro del cual se encuentra el mercado de transporte y producción de crudo. En adición, el conflicto internacional entre dos de los mayores productores de petróleo, Arabia Saudita y Rusia, ha ocasionado una disminución aún mayor en el precio de referencia del petróleo - Brent, intensificando así la crisis económica que azota el sector petrolero, como se evidencia a continuación:



Fuente: Dirección de Hidrocarburos - MME

La gráfica superior muestra el comportamiento atípico que han tenido los precios del crudo (respecto de los últimos 4 años) desde diciembre de 2019, el cual se ha ido intensificando en las últimas semanas.

Lo anterior debe tener en cuenta, los costos medios de transporte en Colombia son comparativamente más altos que los precios internacionales y que para 2017 el transporte compone cerca del 53% del transporte de los costos operativos (OPEX) de la actividad petrolera. El mismo informe consolida los costos de transporte (incluyendo carrotanques y medios fluviales) en 8.6 USD/Barril, que al escenario actual de precios (USD 28) representaría un 30% del valor total del crudo, según el ya citado informe de la Asociación Colombiana del Petróleo - ACP.

Por las razones en este documento y que motivan el acto administrativo, es conveniente adelantar un procedimiento para la fijación de tarifas temporales que atiendan a la situación de emergencia, con lo cual se incluye la fase de negociación directa entre transportadores y remitentes o en caso de ser no contar con éxito, la fijación de una tarifa transitoria que favorezca la continuidad del sector E&P y del mismo transporte de crudo por oleoductos.

En vista de lo anterior, es necesario que desde la entidad regulatoria del sector se tomen medidas que ayuden a mitigar el efecto de la coyuntura internacional dentro de la estabilidad de los agentes que componen este importante sector, y que estas medidas sean tomadas con la mayor brevedad de tiempo posible.

En esta oportunidad, la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía busca establecer los valores de la nueva tarifa de transporte de crudo por oleoducto, temporal, que aplaque los efectos del precio internacional del crudo dentro de la producción de este a nivel país. Esto con el fin de otorgar viabilidad al ejercicio de una de las actividades más significativas dentro de la estabilidad económica a nivel nacional.

Documento Preliminar: Comentarios del público

Por lo anterior, es necesario que las medidas que buscan regular el comportamiento de este sector sean tomadas con la mayor prontitud posible.

- **Cambio esperado en las tarifas (Resumen de distribución de variaciones)**

La metodología establecida en el proyecto normativo de interés define la tarifa de emergencia por la siguiente expresión:

$$T^E = \frac{(FE * K) + CF + A}{Q} + CV \quad (1)$$

Donde,

TE: Tarifa de emergencia a fijar

K: Es el ingreso anual reconocible por remuneración al capital, tal y como está definido en la Resolución 72 146 de 2014.

CF: Es el Ingreso anual reconocible por costos fijos, tal y como está definido en la resolución 72 146 de 2014

A: Es el ingreso anual reconocible o descontable por el factor de ajuste tarifario, tal y como está definida en la resolución 72 146 de 2014

Q: Es el volumen anual equivalente de crudo a transportar, tal y como está definido en la resolución 72 146 de 2014

CV: Es el costo variable de operación por barril de crudo, tal y como está definido en la resolución 72 146 de 2014

FE: Es el Factor de Emergencia, el cual tendrá un valor menor o igual a uno (1) y que se fijará al momento de la Etapa de Fijación de la tarifa de emergencia (proceso que está definido en el proyecto normativo). Será definido de acuerdo a los parámetros de la Tabla No. 2, y considerando el nivel de promedio simple aritmético del precio del crudo de los últimos 10 días hábiles al momento de la fijación.

- Tabla 2 – Factores de Emergencia aplicables

Rango Inferior del Precio promedio del Crudo (USD/brr)	Rango Superior del Precio promedio del Crudo (USD/brr)	FE aplicable
0	19,999	30%
20	29,999	50%
30	39,999	70%
40	49,999	90%
>= 50	n/a	100%

Documento Preliminar: Comentarios del público

Es importante resaltar que la metodología considera el comportamiento del precio de referencia internacional del crudo (Brent) para aplicar el factor de emergencia que determinará la tarifa temporal de los trayectos. Adicionalmente, en consideración de que la estabilidad del sector se correlaciona con la estabilidad financiera de los agentes que lo conforman, la metodología establece límites máximos de reducción de la tarifa vigente. De nuevo, los mencionados límites se encuentran en función del comportamiento del mercado internacional (proceso descrito en el proyecto normativo).

La metodología considera la posibilidad de que, previo a la fijación de la tarifa de emergencia descrita por la ecuación (1), transportador y remitente puedan entablar una sesión de negociación tarifa por trayecto de interés. Esto con el fin, de que ambas partes interesadas del mercado tengan la capacidad y oportunidad de llegar a un acuerdo tarifario. Sin embargo, en el caso de que no se llegue a un acuerdo entre las partes, la Dirección de Hidrocarburos procederá a fijar la tarifa atendiendo las condiciones de emergencia por medio de la metodología ya descrita, y para la vigencia que se mencionó previamente.

5. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

No aplica.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL

El proyecto normativo no genera impactos ambientales, ni implica riesgos al patrimonio cultural de la nación.

7. CONSULTA

No aplica por cuanto el proyecto normativo no genera ninguna incidencia para las comunidades indígenas ni minorías reconocidas constitucional y legalmente

8. PUBLICIDAD

En cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, y en concordancia con lo previsto en el artículo 2, numeral 2 de la Resolución 41304 del 24 de noviembre del 2017 del Ministerio de Minas y Energía y a su correspondiente justificación realizada por la Dirección de Hidrocarburos, el texto del acto administrativo se publicó para consulta en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el 28 y el 29 de marzo de 2020.

9. CONCEPTO DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

El proyecto de acto administrativo no crea trámites para el ciudadano.

10. MATRIZ RESUMEN OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Proyecto normativo se encuentra publicado en la página web del Ministerio.

11. INFORME GLOBAL DE LAS OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Proyecto normativo se encuentra publicado en la página web del Ministerio.