

GRUPO DE PARTICIPACIÓN Y SERVICIO AL CIUDADANO

Informe documento en discusión

Proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones."

Fecha de inicio de publicación: 16 de abril de 2019

Fecha fin de publicación: 23 de abril de 2019

Solicitantes: Jefersson Alberto Mendoza Ariza
Grupo de Hidrocarburos

Medios de divulgación:

Portal Web www.minenergia.gov.co en:

- Módulo de Foros: MinMinas/
- Atención al Ciudadano/Foros/
- Redes Sociales
- Correo electrónico ciudadanos

Medios de recepción comentarios: correo pciudadana@minenergia.gov.co

PUBLICACIÓN

Se publicó la noticia, enlace directo al foro donde se presentó el documento en discusión, tal cual se evidencia en el siguiente enlace e imágenes.

<https://www.minenergia.gov.co/foros?idForo=24101158&idLbl=Listado+de+Foros+de+Abril+De+2019>

Listado de Foros de Abril De 2019

Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos

Sector Hidrocarburos

Fecha Inicio 16 de abril de 2019

Fecha Fin 23 de abril de 2019

En cumplimiento de lo señalado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo previsto en el inciso 2 del artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el artículo 1 del Decreto 270 de 2017 y las resoluciones 4 0310 y 4 1304 de 2017, se pública para participación ciudadana el proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones.", con el objeto de recibir observaciones y comentarios.

Documento propuesto

Proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones."

Las observaciones, comentarios y propuestas al referido proyecto de resolución deberán realizarse por medio de este foro o diligenciando el [formulario para recepción de comentarios](#), el cual debe enviar conservando el formato editable al correo electrónico pcudadana@minenergia.gov.co, hasta el próximo martes 23 de abril de 2019.

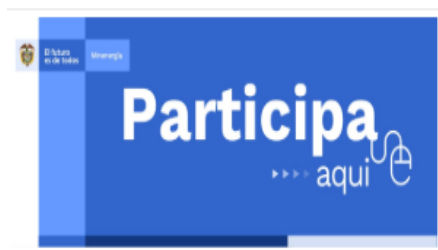
Documentos adicionales

[Memoria Justificativa](#)

Conclusiones

Volver

Ilustración 1 Divulgación: MinMinas/Atención al Ciudadano/Foros/



Proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones."

Proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones."

martes 16 de abril de 2019, Cundinamarca, Bogotá D.C., Fuente: Minenergía

Sector: Hidrocarburos

Ilustración 2 Divulgación: minenergía/home/Otras noticias



Ilustración 3 Divulgación: minenergía/redes sociales

COMENTARIOS RECIBIDOS DE LA CIUDADANÍA

Durante el tiempo dispuesto para hacer comentarios al Documento en Discusión *Proyecto de Resolución “Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones”*.

Se recibieron doce (12) comentarios a través de los canales dispuestos para tal fin:

- Correo electrónico: pciudadana@minenergia.gov.co
- Sección Comentarios

Comentario 1

De: Elizabeth Rosas Franco _SERDAN

Fecha: martes, 23 abril de 2019 a las 11:39

Asunto: Comentarios Proyecto de Resolución MME - ODC 22-04-2019

Buenos días.



Con el fin de dar cumplimiento de la fecha estipulada para el envío de observaciones y comentarios del "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones", adjuntamos por parte de Oleoducto de Colombia S.A. la carta y el Formulario para Recepción de Comentarios de la Ciudadanía y Partes Interesadas debidamente diligenciado en su formato original.

Quedamos atentos a sus comentarios.



ODC-PRE-0264-2019-E

Bogotá, D.C., 23 de abril de 2019

Doctor
JOSE MANUEL MORENO
Director Técnico de Hidrocarburos (e)
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Calle 43 No. 57 – 31 CAN

Asunto: Comentarios al Proyecto de Resolución "Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

Respetado Doctor Moreno:

En atención al proyecto de Resolución "Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones" (en adelante el "Proyecto"), publicado en la página web del Ministerio de Minas y Energía el pasado 16 de abril de 2019 para participación ciudadana con el objeto de recibir observaciones y comentarios, a continuación, me permito presentar los comentarios de Oleoducto de Colombia (en adelante "ODC").

De la Vigencia de la Tarifa

En los considerandos del Proyecto se establece que "... *si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto.*"

Ahora bien, la Resolución MME 72146 de 2014 en su artículo 9 señala que "*Las tarifas de los trayectos existentes tendrán una vigencia durante un periodo de 4 años o en los años tarifarios que resten de ese periodo si ésta entra en vigencia con posterioridad al inicio del periodo tarifario*" (subrayado fuera de texto)

Se llama la atención sobre este punto, toda vez que lo mencionado en el considerando del proyecto de resolución estaría modificando lo señalado en el citado artículo 9 de la Resolución 72146 de 2014; no obstante, no cuenta con el aparte correspondiente en la parte resolutive del Proyecto, lo cual genera dudas en cuanto al alcance o efectos de lo señalado en el citado considerando, que hace necesario que se revise y aclare.

Por otra parte, al establecerse una modificación en cuanto a la vigencia de la tarifa, deberá darse claridad sobre su aplicación a futuro, aclarándose que la vigencia de las



tarifas fijadas para el periodo tarifario 2015 – 2019 será la establecida en los actos administrativos de carácter particular y concreto expedidos por el MME para el mencionado periodo tarifario. Lo anterior toda vez que en concordancia con lo establecido en el citado artículo 9 de la Resolución MME 72146 de 2014, para el caso de ODC, mediante Resolución MME 31354 del 28 de julio de 2016, se fijó la tarifa de transporte correspondiente al periodo tarifario 2015-2019 para lo restante del periodo 2015-2019.

El artículo 3 de la citada Resolución señala que *“La tarifa fijada en esta Resolución tendrá vigencia durante lo restante del periodo tarifario 2015-2019, y empezarán a regir a partir del primer día calendario del mes siguiente a la fecha de esta Resolución”*

De acuerdo con lo señalado en el acto administrativo citado, el término de la tarifa fijada para el Oleoducto de Colombia (ODC) **empezó a regir el 1° de agosto de 2016** extendiéndose la vigencia de la tarifa **durante lo restante del periodo tarifario 2015 – 2019**, es decir hasta el 30 de junio de 2019.

Del Periodo de Negociación

El artículo 1° del Proyecto, establece un periodo de negociación entre la publicación de la resolución y el 1° de julio de 2019. A su vez, el artículo 2° del Proyecto, dispone que de no llegarse a un acuerdo respecto de las tarifas, el Ministerio las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en la Resolución 72146 de 2014 y lo señalado en el Código de Petróleos, situación que necesariamente en el escenario de no acuerdo, se daría con posterioridad al 1° de julio.

Al respecto, se debe tener en cuenta que la citada Resolución define el *Año Tarifario* como el periodo comprendido entre el 1° de julio al 30 de junio de cada año calendario. A su vez, define el *Periodo Tarifario* como el término de 4 *Años Tarifarios* o aquellos que resten de ese periodo.

En este sentido, dado el caso que no se llegase a un acuerdo en el periodo de negociación que establece el Proyecto, se estaría frente a una tarifa que regiría por el término que reste del Periodo Tarifario, al no poder entrar en vigencia el 1° de julio de 2019.

En este sentido, se tiene que el plazo que se fija para el periodo de negociación que introduce el Proyecto, no guarda relación con lo establecido en la metodología tarifaria vigente, establecida a través de la Resolución MME 72146 de 2014, ya que de entrada, en caso de no lograrse el acuerdo, desde la metodología tarifaria, se estaría reduciendo el Periodo Tarifario de 4 años.

Ahora bien, si el Periodo Tarifario debe computarse *a partir de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto* como se menciona en el considerando a que se ha hecho referencia en el punto anterior, esta modificación, como ya se refirió, deberá reflejarse así en la parte resolutive del acto administrativo, acompañada de los ajustes que ello conlleva con respecto a las definiciones de *Año Tarifario* y *Periodo Tarifario*.



A su vez, deberá considerarse que las tarifas del periodo actual se encuentran vigentes hasta el 30 de junio de 2019, por lo cual, toda vez que se fijen tarifas cuya vigencia entre regir con posterioridad al 1° de julio de 2019, deberá señalarse a través de acto administrativo, cuál será la tarifa que rija entre el 1° de julio de 2019 y la fecha en que entre en vigencia la nueva tarifa.

Lo anterior toda vez que la regulación vigente solamente estableció la regla para el caso que la tarifa se definiera con posterioridad al inicio del primer año tarifario del periodo 2015 – 2019 (Resoluciones MME 31235 y 31566 de 2015).

De la posibilidad que terceros soliciten la intervención de peritos

Dispone el artículo 3° del Proyecto, que *"Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esa Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan."* (subrayado fuera de texto)

Al respecto, sea lo primero precisar que el citado mecanismo del artículo 11 del Código de Petróleos, busca dirimir diferencias que surjan entre el MME y los transportadores durante el proceso de fijación de tarifas, acto este último que, en todo caso, es de competencia del Ministerio, tal como ha sido establecido en el Decreto 381 de 2012 modificado por el Decreto y 1617 de 2013, al señalar que es función de la Dirección de Hidrocarburos, **fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.**

A su vez, la intervención de dichos peritos para dirimir las diferencias que puedan presentarse en el proceso de fijación de tarifas, tiene como marco de referencia los parámetros de la fórmula tarifaria y sus respectivas variables, de acuerdo con lo señalado en la metodología tarifaria vigente.

Ahora bien, una vez fijadas las tarifas por el MME, éstas se mantendrán vigentes por el periodo tarifario, sin que sea en principio viable durante este periodo, introducir modificaciones a las mismas, salvo, la excepción establecida en la normatividad vigente para el caso que revisiones extemporáneas, cuando sobrevengán *"imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica, que afecten el equilibrio financiero del contrato, del transportador o de los remitentes"*. En este caso, la regulación vigente dispone que la revisión se realizará de acuerdo con lo establecido en la Resolución 72146 de 2014.

En este orden de ideas, no existe bajo la normatividad vigente, sustento de carácter legal que faculte a los remitentes, en caso que no estén de acuerdo con la tarifa establecida por el Ministerio, a pedir que se active el procedimiento establecido en el artículo 11 del Código de Petróleos, mecanismo que como se mencionó previamente, tiene una finalidad específica en el proceso de fijación de la tarifa y es poder dirimir las diferencias que en el marco de dicho proceso, surjan entre transportadores y el MME.



Ya bajo la normativa vigente, como se mencionó, existe la posibilidad de solicitar revisiones extemporáneas al MME, en situaciones de carácter excepcional.

Sin embargo, permitir que ante una inconformidad del remitente frente a la tarifa fijada por motivos que difieran de esas situaciones excepcionales que ya la regulación vigente contempla, éste pueda pedir la intervención de un tercero tras la búsqueda de posibles modificaciones, atenta contra situaciones jurídicas consolidadas a través de actos administrativos de carácter particular y concreto en cabeza del transportador, que gozan de protección legal. En este sentido, una norma con este alcance estaría llamada a no tener efectos legales o de pretender tenderlos bajo el principio de presunción de legalidad, atentaría contra normas de mayor jerarquía dentro del ordenamiento legal vigente; generaría inestabilidad jurídica y en todo caso, otorgaría a un tercero, facultades de carácter regulatorio que radican de manera exclusiva en cabeza del MME.

De acuerdo con lo anterior, se solicita la eliminación del artículo 3 del Proyecto.

Agradecemos la atención dada a los comentarios incluidos en la presente comunicación y quedamos atentos a cualquier aclaración que sea requerida.

Atentamente,

NATALIA DE LA CALLE RESTREPO
Presidente Oleoducto de Colombia S.A.
Proyectó: Elizabeth Rosas Franco (SERDAN)



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	23/04/2019 0:00

Datos de contacto:
Nombre de la empresa o interesado: Oleoducto de Colombia S.A.

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Vigencia de la tarifa	Página 2, Considerando 11	<p>En los considerandos del Proyecto se establece que "... si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto."</p> <p>Ahora bien, la Resolución MME 72146 de 2014 en su artículo 9 señala que "Las tarifas de los trayectos existentes tendrán una vigencia durante un periodo de 4 años o en los años tarifarios que resten de ese periodo si ésta entra en vigencia con posterioridad al inicio del periodo tarifario" (subrayado fuera de texto)</p> <p>Se llama la atención sobre este punto, toda vez que lo mencionado en el considerando del proyecto de resolución estaría modificando lo señalado en el citado artículo 9 de la Resolución 72146 de 2014; no obstante, no cuenta con el aparte correspondiente en la parte resolutive del Proyecto, lo cual genera dudas en cuanto al alcance o efectos de lo señalado en el citado considerando, que hace necesario que se revise y aclare.</p> <p>Por otra parte, al establecerse una modificación en cuanto a la vigencia de la tarifa, deberá darse claridad sobre su aplicación a futuro, aclarándose que la vigencia de las tarifas fijadas para el periodo tarifario 2015 – 2019 será la establecida en los actos administrativos de carácter particular y concreto expedidos por el MME para el mencionado periodo tarifario. Lo anterior toda vez que en concordancia con lo establecido en el citado artículo 9 de la Resolución MME 72146 de 2014, para el caso de ODC, mediante Resolución MME 31354 del 28 de julio de 2016, se fijó la tarifa de transporte correspondiente al periodo tarifario 2015-2019 para lo restante del periodo 2015-2019.</p> <p>El artículo 3 de la citada Resolución señala que "La tarifa fijada en esta Resolución tendrá vigencia durante lo restante del periodo tarifario 2015-2019, y empezarán a regir a partir del primer día calendario del mes siguiente a la fecha de esta Resolución"</p> <p>De acuerdo con lo señalado en el acto administrativo citado, el término de la tarifa fijada para el Oleoducto de Colombia (ODC) empezó a regir el 1° de agosto de 2016 extendiéndose la vigencia de la tarifa durante lo restante del periodo tarifario 2015 – 2019, es decir hasta el 30 de junio de 2019.</p>



2	Periodo de Negociación	Artículos 1° y 2°	<p>El artículo 1° del Proyecto, establece un periodo de negociación entre la publicación de la resolución y el 1° de julio de 2019. A su vez, el artículo 2° del Proyecto, dispone que de no llegarse a un acuerdo respecto de las tarifas, el Ministerio las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en la Resolución 72146 de 2014 y lo señalado en el Código de Petróleos, situación que necesariamente en el escenario de no acuerdo, se daría con posterioridad al 1° de julio.</p> <p>Al respecto, se debe tener en cuenta que la citada Resolución define el Año Tarifario como el periodo comprendido entre el 1° de julio al 30 de junio de cada año calendario. A su vez, define el Periodo Tarifario como el término de 4 Años Tarifarios o aquellos que resten de ese periodo.</p> <p>En este sentido, dado el caso que no se llegase a un acuerdo en el periodo de negociación que establece el Proyecto, se estaría frente a una tarifa que regiría por el término que reste del Periodo Tarifario, al no poder entrar en vigencia el 1° de julio de 2019.</p> <p>En este sentido, se tiene que el plazo que se fija para el periodo de negociación que introduce el Proyecto, no guarda relación con lo establecido en la metodología tarifaria vigente, establecida a través de la Resolución MME 72146 de 2014, ya que de entrada, en caso de no lograrse el acuerdo, desde la metodología tarifaria, se estaría reduciendo el Periodo Tarifario de 4 años.</p> <p>Ahora bien, si el Periodo Tarifario debe computarse a partir de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto como se menciona en el considerando a que se ha hecho referencia en el punto anterior, esta modificación, como ya se refirió, deberá reflejarse así en la parte resolutive del acto administrativo, acompañada de los ajustes que ello conlleva con respecto a las definiciones de Año Tarifario y Periodo Tarifario.</p> <p>A su vez, deberá considerarse que las tarifas del periodo actual se encuentran vigentes hasta el 30 de junio de 2019, por lo cual, toda vez que se fijen tarifas cuya vigencia entre regir con posterioridad al 1° de julio de 2019, deberá señalarse a través de acto administrativo, cuál será la tarifa que rija entre el 1° de julio de 2019 y la fecha en que entre en vigencia la nueva tarifa.</p> <p>Lo anterior toda vez que la regulación vigente solamente estableció la regla para el caso que la tarifa se definiera con posterioridad al inicio del primer año tarifario del periodo 2015 - 2019 (Resoluciones MME 31235 y 31566 de 2015).</p>
---	------------------------	-------------------	--



3	De la posibilidad que terceros soliciten la intervención de peritos	Artículo 3º	<p>Dispone el artículo 3º del Proyecto, que "Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esa Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan." (subrayado fuera de texto)</p> <p>Al respecto, sea lo primero precisar que el citado mecanismo del artículo 11 del Código de Petróleos, busca dirimir diferencias que surjan entre el MME y los transportadores durante el proceso de fijación de tarifas, acto este último que, en todo caso, es de competencia del Ministerio, tal como ha sido establecido en el Decreto 381 de 2012 modificado por el Decreto y 1617 de 2013, al señalar que es función de la Dirección de Hidrocarburos, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.</p> <p>A su vez, la intervención de dichos peritos para dirimir las diferencias que puedan presentarse en el proceso de fijación de tarifas, tiene como marco de referencia los parámetros de la formula tarifaria y sus respectivas variables, de acuerdo con lo señalado en la metodología tarifaria vigente.</p> <p>Ahora bien, una vez fijadas las tarifas por el MME, éstas se mantendrán vigentes por el periodo tarifario, sin que sea en principio viable durante este periodo, introducir modificaciones a las mismas, salvo, la excepción establecida en la normatividad vigente para el caso que revisiones extemporáneas, cuando sobrevengan "imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica, que afecten el equilibrio financiero del contrato, del transportador o de los remitentes". En este caso, la regulación vigente dispone que la revisión se realizará de acuerdo con lo establecido en la Resolución 72146 de 2014.</p> <p>En este orden de ideas, no existe bajo la normatividad vigente, sustento de carácter legal que faculte a los remitentes, en caso que no estén de acuerdo con la tarifa establecida por el Ministerio, a pedir que se active el procedimiento establecido en el artículo 11 del Código de Petróleos, mecanismo que como se mencionó previamente, tiene una finalidad específica en el proceso de fijación de la tarifa y es poder dirimir las diferencias que en el marco de dicho proceso, surjan entre transportadores y el MME.</p> <p>Ya bajo la normativa vigente, como se mencionó, existe la posibilidad de solicitar revisiones extemporáneas al MME, en situaciones de carácter excepcional.</p> <p>Sin embargo, permitir que ante una inconformidad del remitente frente a la tarifa fijada por motivos que difieran de esas situaciones excepcionales que ya la regulación vigente contempla, éste pueda pedir la intervención de un tercero tras la búsqueda de posibles modificaciones, atenta contra situaciones jurídicas consolidadas a través de actos administrativos de carácter particular y concreto en cabeza del transportador, que gozan de protección legal. En este sentido, una norma con este alcance estaría llamada a no tener efectos legales o de pretender tenderlos bajo el principio de presunción de legalidad, atentaría contra normas de mayor jerarquía dentro del ordenamiento legal vigente; generaría inestabilidad jurídica y en todo caso, otorgaría a un tercero, facultades de carácter regulatorio que radican de manera exclusiva en cabeza del MME.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se solicita la eliminación del artículo 3 del Proyecto.</p>
---	---	-------------	--



Comentario 2

De: Lina Nader Danies

Fecha: martes, 23 abril de 2019 a las 14:21

Asunto: Comentarios al proyecto de resolución sobre tarifas transporte de crudo por Oleoductos

Respetados señores,

Atentamente nos permitimos enviar en la comunicación adjunta nuestros comentarios al proyecto de resolución por la cual se establecen procedimientos relacionados con la tarifa de transporte de crudo por Oleoducto, publicada el 16 de abril de 2019.

Agradecemos su atención.

Cordial saludo,

Lina M. Nader Danies
Gerente Estrategia y Asesoría Legal



Bogotá D.C., 23 de abril de 2019

Señores

MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA

Atn: Dr. José Manuel Moreno (Director de Hidrocarburos)

Vía E – mail: jmmoreno@minenergia.gov.co

pciudadana@minenergia.gov.co

Calle 43 No. 57 - 31 CAN

Ciudad

Asunto: **Comentarios:** *Proyecto de Resolución por la cual se establecen procedimientos relacionados con la tarifa de transporte de crudo por Oleoducto publicada el 16 de Abril de 2019 por el MME.*

Respetado Doctor Moreno:

En mi condición de representante legal de Oleoducto Central S.A. (OCENSA), titular del oleoducto de uso público CUSIANA – COVENAS (Oleoducto Central) de conformidad con el Contrato de Concesión celebrado el 23 de febrero de 1996, exponemos a ustedes nuestros comentarios en torno al proyecto de resolución *“por la cual se establecen procedimientos relacionados con la tarifa de transporte de crudo por Oleoducto”*, publicada por el Ministerio de Minas y Energía (en lo sucesivo “MME”), el pasado 16 de abril de 2019, (el *“Proyecto de Resolución”*) con el fin de que sean considerados en el texto definitivo del acto administrativo que se adopte por parte de la Dirección a su cargo.

La actividad de transporte de petróleo por ductos ha sido calificada desde el Código de Petróleos (en adelante el “Código” o el “CP”), como un servicio público (Art. 212) y así mismo tratada en diferentes pronunciamientos constitucionales¹ como un servicio público “esencial”, aspecto que demanda enormes esfuerzos para los explotadores de los sistemas con el objetivo de satisfacer necesidades especiales bajo los principios propios que dicha categoría de servicios comporta, como lo son su prestación efectiva, su regularidad y eficiencia; todo lo cual no sería posible conseguir sin un marco regulatorio adecuado, como el que actualmente existe (Resolución 72145 de 2014), con una metodología de remuneración de la actividad idónea (Resolución 72146 de 2014), ajustada a nuestro ordenamiento constitucional y legal, como hemos tenido oportunidad de plantear a la Dirección en diferentes oportunidades.

No debe perderse de vista en esta ocasión, los enormes compromisos que el Estado Colombiano se trazó desde el año 2014 en materia normativa (Documento CONPES 3816 - 2014), considerando la regulación como instrumento efectivo para el desarrollo económico y competitividad del país, y cuyo cumplimiento y regularidad en el tiempo nos ha permitido hacer parte a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

¹ Sentencia C- 796 de 2014. Corte Constitucional.



La estabilidad regulatoria ha sido uno de los pilares que ha caracterizado a Colombia durante varias décadas, particularmente en lo relativo a los servicios públicos, como el transporte de hidrocarburos. Son innegables los beneficios que la regulación de transporte de hidrocarburos le ha generado a la industria de hidrocarburos desde su expedición en el 2010: el país atrajo inversión extranjera de empresas distintas a productoras de petróleo que invirtieron montos considerables de capital en las empresas propietarias de oleoductos; los oleoductos realizaron inversiones millonarias en el mejoramiento, ampliación y construcción de nuevos oleoductos con el fin de permitir la adecuada evacuación y exportación de la creciente producción de petróleo del país; las empresas productoras de petróleo y otros agentes como comercializadores de crudo tuvieron acceso a capacidad de transporte que anteriormente no tenían.

El mejoramiento de la Regulación existente sin duda alguna continuará posicionando a Colombia como un país estable para invertir, considerando además que la crisis de los precios del petróleo del año 2015 ya fue superada y que por demás es indispensable tener en cuenta que el precio del petróleo no es un riesgo propio del negocio de transporte de hidrocarburos por oleoductos y que por consiguiente no es viable que le sea transferido dicho riesgo. Y, por último, que la regulación existente en su momento fue consensuada con la totalidad de la cadena, incluso cuando muchos de los productores eran transportadores, y que la misma, les permitió monetizar sus tenencias en dichos activos.

En este orden de ideas, exponemos a la Dirección de Hidrocarburos, nuestros comentarios en torno al *Proyecto de Resolución*. Algunos de los comentarios son solicitudes de aclaración al texto, mientras que otros son sugerencias para que ciertos aspectos sean reconsiderados por la Dirección, en la medida en que pueden ser cuestionados en su legalidad y constitucionalidad, o resultar lesivos para los agentes.

COMENTARIOS

(i) Sobre el Periodo Tarifario:

En el *Proyecto de Resolución*, en el aparte de consideraciones, se señala lo siguiente en torno al Periodo Tarifario:

Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto.

Comentarios: Consideramos que esta consideración debe ser aclarada o corregida, por las siguientes razones:



- De conformidad con lo establecido en el Artículo 57 del CP la revisión de las tarifas de transporte por oleoductos debe ser realizada cada cuatro (4) años por el MME, sin perjuicio de las revisiones extraordinarias a que haya lugar, tal como indica dicha norma.
- Desde el año 2010 se ha mantenido de forma homogénea la definición de año tarifario y periodo tarifario. El primero de ellos definido como el periodo comprendido entre el 1° de julio al 30 de junio del año calendario. El segundo como el término de cuatro (4) años tarifarios.
- La Resolución 72146 de 2014 se preocupó por el mantenimiento del denominado periodo tarifario. En el artículo 4° ratificó la vigencia del periodo tarifario que en ese momento se encontraba en curso. En términos similares la misma Resolución fijó en el artículo 9 que *“Las tarifas de los trayectos existentes tendrán vigencia durante un periodo tarifario de cuatro (4) años o en los años tarifarios que resten de **ese periodo si ésta entra en vigencia con posterioridad al inicio del periodo tarifario. La revisión de estas tarifas se realizará de acuerdo con lo señalado en el artículo 4° y el procedimiento previsto en el Capítulo Segundo de la presente Resolución.**”*(subrayado fuera del texto original).
- En este orden de ideas, en la consideración del Proyecto de Resolución parecería que se está partiendo de una tesis contraria a los artículos 4° y 9 de la Resolución 72146, pues se procura que el Periodo Tarifario comprenda un periodo diferente al señalado por la regulación, al decir que el término de cuatro (4) años se contará desde la tarifa aplicada a cada trayecto.
- Esta consideración, que hace parte del Proyecto de Resolución pero que no tiene respuesta en los artículos del mismo, haría que el procedimiento de revisión en curso para el Periodo 2019 – 2023 se postergue, pudiendo contrariar no solo la regulación vigente sino la obligación de revisión que deriva del artículo 57 del CP. Como es de conocimiento del MME, en el periodo tarifario anterior las tarifas fueron definitivamente revisadas y fijadas en fechas posteriores a las que inicialmente correspondía para el periodo 2015 – 2019 por una situación coyuntural de precios bajos del petróleo que hoy en día no se presenta, pero que en todo caso no desvirtuó, modificó o derogó los Periodos Tarifarios establecidos en la regulación.
- Ciertamente, diferentes componentes de la metodología tarifaria vigente y de la fórmula contemplada en la Resolución 72146, tienen en consideración el factor tiempo y especialmente el momento de la revisión en periodos tarifarios ordenados y sistemáticos, como ocurre con el denominado factor de ajuste previsto en el artículo 8° de dicha Resolución. De la oportuna revisión que se haga de las tarifas, dependerá en unos casos la retribución justa para el transportador hacia el futuro, como también el justo precio que ha de aplicarse a remitentes. Por lo cual su postergación, partiendo de la base de modificar, los periodos tarifarios puede generar distorsiones importantes para remitentes y transportadores en la debida aplicación del factor de ajuste. Por lo anterior, se debe mantener la oportuna revisión que el CP y la Resolución 72146 establecieron para cada periodo tarifario.



- Ahora bien, podría ser desafortunado considerar periodos tarifarios independientes para trayectos existentes cambiando la noción de periodo tarifario actual con fundamento en la situación anormal que tuvo lugar en el periodo 2015 – 2019. En ese momento, las tarifas fueron revisadas con posterioridad a la fecha en que ha debido tener lugar (Julio 1° 2015) porque en ese momento el sector estaba en una crisis manifiesta, mientras que ahora no sucede lo mismo.
- Lo anterior cobra especial relevancia, cuando todos los transportadores han presentado ya ante el MME y han puesto en conocimiento de los demás agentes, el Documento Soporte, ajustándose al Periodo Tarifario próximo, esto es, considerando el periodo comprendido entre el 1° de Julio de 2019 y el 30 de Junio de 2023. Sería inconsistente haber surtido el procedimiento de revisión con la realización de cálculos y proyecciones con el concepto de Periodo Tarifario vigente y que dentro del procedimiento ya en curso, se postergue la revisión para una fecha posterior a la que no se ajustarían dichos cálculos y proyecciones.

(ii) Sobre el Periodo o Fase de Negociación:

En el *Proyecto de Resolución* en el artículo primero se regula o modifica el denominado periodo de negociación de tarifas:

ARTÍCULO 1°. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y el Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1° de julio de 2019.

El Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que se presenten propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa respecto de cualquiera variable o criterio establecido en la Resolución 72 146 de 2014 y en el Código de Petróleos.

El Ministerio de Minas y Energía podrá citar a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que ostenten una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento para exponer su posición y comentarios.

Comentarios: Como transportadores respaldamos la propuesta de norma contenida en el artículo 1° del *Proyecto de Resolución* en su intención de establecer límites temporales y materiales al denominado “periodo de negociación”. Si bien denota estabilidad en la regulación, en todo caso creemos que hay oportunidades de mejora sobre esta misma línea:

- Considerando el procedimiento de revisión en curso (que comenzó el primer trimestre del 2019), el periodo de negociación debe concluir con anterioridad al 1° de julio de 2019. De otra forma no podrían cumplirse los términos y plazos vigentes de la



Resolución 72146 y, tal como expusimos en el comentario anterior solo ello permitiría, con sujeción a la ley, iniciar el nuevo periodo tarifario de manera organizada. De esta manera se sugiere que la fecha de conclusión del periodo de negociación sea anterior al 1º de Julio de 2019.

- En el inciso segundo de la propuesta de Artículo 1º es importante que la Dirección de Hidrocarburos precise que la posibilidad de plantear alternativas no supone una derogatoria de la metodología vigente en bloque, o un esquema de libertad tarifaria. Esto con el fin de que no exista una interpretación que sugiera una derogatoria de la regulación vigente (pues no es esa la finalidad, efecto o voluntad expresa del regulador). Creemos que la lectura correcta de esta proposición es que dentro de la metodología vigente puedan realizarse entre partes negociadoras (MME y Transportadores de manera independiente) análisis y propuestas sobre los parámetros y variables de la fórmula vigente a través de propuestas sustentables, en la aplicación práctica de unas y otras, pero no una omisión o desconocimiento de la metodología. Esto último implicaría un desconocimiento de la ley, especialmente del CP, que ordena a todo interesado (Art. 212), acatar las reglamentaciones del MME.
- La anterior consideración propende por el respeto de un trato equitativo frente a los usuarios. En todo caso los transportadores, según su situación particular, podrían plantear propuestas y alternativas que estén dentro de los parámetros de la metodología tarifaria.
- Consideramos oportuno mantener las reuniones y sesiones de negociación de manera independiente con cada transportador, tal como lo establece el Proyecto de Resolución. Mantener discusiones independientes permite mayores avances en el proceso de negociación. Así mismo, abordar con independencia el periodo de negociación garantiza aspectos relacionados con la libre competencia entre transportadores y permite en mayor medida reforzar el principio de independencia y separación de actividades, promovidos por las Resoluciones 72145 y 72146 de 2014.

(iii) Sobre la conclusión del Periodo de Negociación:

En el *Proyecto de Resolución*, en el artículo segundo regula los efectos de la conclusión del periodo de negociación, de la siguiente manera:

ARTICULO 2º. Vencido el periodo señalado en el artículo 1º de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en la Resolución 72 146 de 2014, así como en lo señalado en el Código de Petróleos.



Comentarios: La redacción del artículo 2º del Proyecto de Resolución merece ser revisada y complementada en la medida en que, tal como está planteada, dicha disposición resulta insuficiente para dar certeza y claridad a los agentes sobre la revisión y fijación de tarifas, bien sea que la misma sea resultado del periodo de negociación o que el mismo en definitiva no concluya con un acuerdo:

- Es necesario incorporar el efecto de fijación inmediata de la tarifa cuando se logre el acuerdo entre MME y el explotador de cada sistema, trayecto o segmento según sea el caso. Si bien el artículo 1º prevé la fase de negociación y sus límites materiales y temporales, se hace confuso el efecto en caso de acuerdo. La proposición normativa debe contemplar que de ser exitoso el periodo de negociación, habrán de fijarse las tarifas conforme a ello para el Periodo Tarifario correspondiente para cada segmento, tramo o trayecto, manteniendo la uniformidad con las disposiciones de la Resolución 72146. Para ello sugerimos expedir la correspondiente resolución dentro de los cinco (5) días siguientes al acuerdo alcanzado, y así mismo la publicación en el BTO por parte del transportador.
- En igual sentido la propuesta de artículo debe hacer énfasis en que, de ser lograda por acuerdo la revisión de la tarifa, la “Fijación” se hará por el MME a través de la Dirección. Adicionalmente, sugerimos que en caso de desacuerdo, también se señale que en ese evento el MME en el término correspondiente, según la metodología vigente, proceda a la fijación.
- En línea con el artículo 3º del Proyecto de Resolución, es aconsejable por técnica regulatoria que se deje expresa mención sobre las “razones de desacuerdo” en la etapa negociadora, tanto del MME como del Transportador. Consideramos que solo así se dotaría de transparencia el periodo de negociación en caso de no resultar exitoso dicho esfuerzo. Esto permitirá que el uso del mecanismo pericial sea adecuado, pues como en seguida se sugiere, el mecanismo pericial está únicamente establecido por la ley para resolver las disputas que surjan en la “fijación” o “revisión”. Lo anterior se lograría con la inclusión en la propuesta de artículo de una obligación de levantar un acta entre partes negociadoras dejando los motivos de desacuerdo.

(iv) Sobre la utilización del mecanismo pericial:

En el artículo tercero del *Proyecto de Resolución*, se establecen reglas con respecto del uso del mecanismo pericial al que alude el artículo 11 del CP, de la siguiente manera:



ARTÍCULO 3°. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan.

Comentarios: El mecanismo pericial establecido en el artículo 11 del CP es un procedimiento reglado, definido por el legislador (reserva de ley Art. 150 CN) cuyo funcionamiento tiene un campo de aplicación específico. La lectura de dicho artículo permite hacer interpretaciones a nuestro juicio erróneas de dicho mecanismo pericial, las cuales sugerimos aclarar como se explica a continuación.

- El enunciado del artículo 11 establece que “sin perjuicio” del periodo de negociación, cualquier “agente remitente o transportador” con interés en la tarifa pueda solicitar al MME continuar con el procedimiento pericial. De entrada esta norma, en la forma en que está redactada, desincentiva o hace nulo el efecto de una negociación entre las partes. Incluso de llegar a un acuerdo dentro del proceso de negociación, puede no ser éste el punto final de la discusión al ser viable en cualquier caso que se acuda al mecanismo pericial. A este mecanismo, conforme claramente lo señalan los artículos 56 y 57 del CP se llegará si la revisión no es lograda por acuerdo entre explotadores de los sistemas y el MME.
- Si se logra un acuerdo entre MME y transportador la conclusión no puede ser otra que la fijación de la tarifa para el Periodo Tarifario correspondiente. De hecho, de lograrse un acuerdo no sería legal continuar al mecanismo pericial, en la medida en que no habría un desacuerdo que los peritos pudieran componer con efectos de cosa juzgada, que es el efecto que la ley fija a su decisión. Si bien el mecanismo pericial del CP, no es un mecanismo propiamente alternativo sino legalmente fijado en dicha ley, como todo mecanismo y procedimiento (previendo que el mismo CP ordena tratarlo como una especie de procedimiento arbitral) supone un ejercicio legítimo, reglado y acorde con la ley (Art. 116 CN). En ese sentido los peritos, única y exclusivamente podrían entrar a dirimir una controversia sobre la revisión de la tarifa en caso de “desacuerdo”, motivo por el cual no es legal habilitarlos a través de la regulación para que adopten decisiones en materias o aspectos para los cuales el legislador no los previó. Dicho proceder podría resultar desconocedor de múltiples normas constitucionales y legales, como lo son el principio de legalidad (Art 6), el debido proceso (Art. 29), el principio de reserva de ley en materia de procesos y procedimientos (Art. 150 CP), principios sobre administración y acceso a la administración de justicia (Art. 150 y 230 CN), entre otros.
- De manera concordante con la propuesta del artículo 2°, el mecanismo pericial debe ser empleado dentro de la función que la ley asigna a los peritos, esto es para dirimir las diferencias en la revisión de la tarifa. Por lo anterior es aconsejable que se expliciten las diferencias entre las partes, pues no necesariamente el desacuerdo abarcaría todo



componente, parámetro o variable de la metodología tarifaria, a la cual en todo caso debe acudir el MME para fijarla sin que pueda en ningún caso descargar tal función en los peritos. Es importante recordar que la función de fijar la tarifa siempre y en todo caso está en cabeza del MME de acuerdo con los artículos 56 y 57 del CP y las funciones que en la Dirección de Hidrocarburos asigna el Decreto 0381.

- El mecanismo pericial NO es parte del proceso de revisión o fijación de las tarifas. Es como lo señala el artículo 11 del Proyecto de Resolución y lo prevén los artículos 56 y 57 del CP un mecanismo de solución de diferencias puntuales. La redacción sugiere que es parte del proceso y se contradice con la Resolución 72146, pues claramente el procedimiento de revisión o fijación debe concluir con la fijación de la tarifa, bien porque en su revisión se obtuvo un acuerdo o el MME la fijó según la metodología vigente.
- Las disputas o diferencias que habrán de resolver los peritos tienen también un ámbito subjetivo. Se trata de diferencias entre transportador y MME. Por ello consideramos que no puede el Proyecto de Resolución incluir a los agentes remitentes como posibles solicitantes del mecanismo pericial. Los peritos por expresa disposición de los artículos 56 y 57 solo estarán habilitados para resolver las disputas que los llamen a resolver transportadores o MME sobre la revisión o fijación de la tarifa. Lo anterior no significa desconocer o ignorar la participación importante de agentes remitentes, pues ya el proyecto los vincula en la propuesta normativa y los invita a participar.
- No es adecuado señalar que la decisión de peritos verse sobre las temáticas del artículo 11, pues técnicamente el artículo 11 solo hace una referencia circular a otras normas del Código. Las temáticas que pueden conocer los peritos en materia tarifaria son precisas: no llegar a un acuerdo en la fijación (Art 56) o en la revisión (Art 57) y de allí la conveniencia de establecer la obligación de las partes negociadoras de explicitar los motivos de desacuerdo, restando discrecionalidad y facilitando la composición de los peritos en caso de tener que acudir a ellos sobre la tarifa que finalmente debe fijar el MME.

(v) Sobre la realización de un estudio :

En el *Proyecto de Resolución*, el artículo cuarto hace pública su intención de realizar o coordinar un estudio sobre la metodología de fijación de tarifas:

ARTÍCULO 4º. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, así como acerca de los criterios, definiciones, fórmulas, entre otros aspectos relacionados o contenidos en



la Resolución 72146 de 2014 y sus modificaciones, atendiendo las facultades previstas en el Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.

Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente.

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio, el Ministerio podrá adelantar el proceso de modificación a la Resolución 72 146 de 2014, sobre la base de elementos técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos establecidos en la Ley.

Comentarios: Si bien la decisión del MME de efectuar cualquier revisión de la metodología vigente bajo criterios técnicos y económicos es ajustada al ordenamiento jurídico, es preciso hacer algunos comentarios ante la Dirección de Hidrocarburos en torno a esta propuesta:

- Ni el Proyecto de Resolución ni la memoria de justificación dan cuenta de las razones por las cuales habría de efectuar el estudio o análisis. En las consideraciones del proyecto se mencionan comunicaciones de algunos transportadores y remitentes; no obstante, no se explicitan las razones del análisis o el objeto puntual del estudio. Es pertinente que en su señal de posible revisión y cambio, el MME considere escenarios de normalidad, pues las diferencias entre algunos agentes tuvieron lugar o estuvieron principalmente fundadas en situaciones de anormalidad económica que se presentaron en 2015 o parte de 2016 y que en la actualidad claramente no se están presentado.
- Consideramos que de realizarse la revisión de la metodología, la misma debe responder a criterios técnicos, económicos y financieros propios del segmento de transporte, manteniendo el modelo y metodología actual. En todo caso se deben mantener los parámetros propios de la libertad de empresa y economía de mercado vigentes desde 2010 cuyo respaldo constitucional es innegable y que permitió: (i) la entrada al negocio de transporte de hidrocarburos por oleoductos de importantes empresas de otros sectores diferentes al de la industria del petróleo, como lo fueron fondos de capital privado y fondos multilaterales; (ii) inversiones en la infraestructura de los oleoductos por más de 3.000 MUSD que permitieron la evacuación y exportación de la creciente producción de petróleo y (iii) el acceso a la capacidad de transporte de empresas tanto productoras de petróleo como comercializadores de crudo que antes de la expedición de la Regulación no tenían acceso a los sistemas.
- Es adecuado que el MME precise el alcance de su intención de revisión integral de la metodología para efectos de que la misma garantice derechos de los transportadores en el tiempo y la estabilidad jurídica. Con fundamento en la política y metodología que inspiró la regulación en el año 2010 y se mantuvo en el año 2014, enormes inversiones fueron realizadas en el sector transporte y conforme las proyecciones que entonces debieron trazarse, aún no se culminan los periodos de recuperación previstos en la regulación vigente. Así mismo al estar orientado el estudio al análisis de la metodología para la “fijación”, es oportuno que el MME mantenga la señal de estabilidad brindada para el



periodo tarifario que debe iniciar el próximo 1° de julio de 2019, pues no podría jurídicamente ser admisible un cambio que desconozca los derechos de los transportadores, afecte las inversiones efectuadas por estos o la recuperación de las mismas, o reste incentivos y competitividad en la prestación de un servicio público, hoy calificado como esencial, que impone cargas y riesgos a quien ejecuta la actividad en beneficio principal de la productividad del País.

Como lo hemos expuesto a lo largo de este documento, es de enorme importancia que se preserve la estabilidad jurídica y la confianza inversionista en un sector que ha demostrado una prestación efectiva y confiable del servicio público de transporte de crudo, así como eficiencia, que se ha traducido en una mayor competitividad de todo el sector de petróleo en Colombia.

Es preponderante que se mantengan los derechos de los inversionistas locales e internacionales, que creyeron y creen en el marco institucional colombiano y su estabilidad. Además de la importancia para el Gobierno colombiano de mantener coherencia con los compromisos normativos trazados por el país en materia normativa, siendo la regulación un instrumento efectivo para el desarrollo económico y la competitividad del país, los cuales nos permitieron entre otras ser parte hoy de la OECD. Por último, es necesario preservar la estabilidad en las normas en el marco de los tratados internacionales y abstenerse de enviar señales erróneas a inversionistas institucionales interesados en financiar el mantenimiento y expansión de la infraestructura en Colombia en general.

Agradecemos su atención a la presente comunicación y estamos atentos a reunirnos con ustedes en caso que lo consideren necesario para aclarar nuestros comentarios o profundizar en los temas que se requieran.

Cordialmente,

Enrique Sandoval Parra
Presidente



Comentario 3

De: María Fernanda Ortiz Delgado CENIT

Fecha: martes, 23 de abril de 2019 a las 17:38

Asunto: Establecen procedimientos relacionados transporte de crudo por oleoductos

Estimado Doctor Moreno,

Dando cumplimiento a los plazos establecidos en el proyecto de resolución: “Por el cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones” nos permitimos exponer los comentarios de Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S (en adelante “Cenit”), en oficio adjunto y en el formato Excel estipulado por el Ministerio para tal fin.

Agradecemos la atención dada a nuestros comentarios y peticiones.



CEN-DFA-2775-2019-E

Bogotá D.C., 23 de abril de 2019

Doctor
JOSE MANUEL MORENO
Director Técnico de Hidrocarburos (e)
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Calle 43 No. 57 – 31 CAN
Bogotá D.C.

Asunto: *Comentarios al proyecto de resolución: "Por el cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"*

Estimado Doctor Moreno,

Dando cumplimiento a los plazos establecidos en el proyecto de resolución, a continuación, nos permitimos exponer los comentarios de Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S (en adelante "Cenit").

Como contexto, destacamos que en los pasados meses de octubre y noviembre de 2018, Cenit radicó en el Ministerio de Minas y Energía -MME- sendos documentos exponiendo entre otras, la necesidad de realizar algunos ajustes a la metodología vigente con el objeto de evitar un incremento en las tarifas para el período tarifario 2019-2023, producto entre otras, de la declinación de la producción según información recibida de los productores para el horizonte de proyección de que trata la metodología de cálculo tarifario.

Dicha información, fue complementada mediante reunión sostenida en el MME el 13 de febrero de 2019, donde argumentos de fondo fueron expuestos por los transportadores sobre la pertinencia de los ajustes, pero también sobre la necesidad de continuar con las señales regulatorias y jurídicas que preserven los fundamentos que inspiraron la regulación en el año 2010 y que se mantuvieron en el año 2014, y sobre los cuales se efectuaron las inversiones importantes en el sector; es por ello que consideramos positivo que el Ministerio de Minas y Energía -MME- proponga ajustar los pasos a seguir para la próxima fijación de las tarifas de transporte por oleoducto contemplados actualmente en la Resolución 72146 de 2014, pues con ello se están teniendo en cuenta las preocupaciones de los diferentes agentes pero se mantienen los preceptos de estabilidad jurídica y regulatoria que el sector demanda.

1. Sobre la etapa de acuerdo entre el MME y el Transportador

Establece el proyecto normativo en su Artículo 1º, un período de negociación de las tarifas entre transportadores y el MME, el cual iría hasta el próximo 1º de julio de 2019.

ye



Al respecto, consideramos que el alcance de las funciones del MME respecto a la fórmula tarifaria de transporte por oleoducto no puede interpretarse utilizando de forma aislada y exclusiva el Código de Petróleos; ya bien lo decía la firma Godoy & Hoyos Asociados en concepto preparado para Cenit y debidamente remitido al MME, que el rol de intervención que ejerce el MME emana además de las facultades constitucionales reconocidas al Presidente de la República y materializadas en la asignación de funciones contenidas en los Decretos 0381 de 2012 y 1617 de 2013, es decir que la "fuente de la facultad del MME de regular la metodología para la fijación de tarifas tiene entonces un doble origen".

Derivado de esas facultades de intervención en la economía como regulador consignadas en la Constitución y en las disposiciones del artículo 56 del Código de petróleo, el carácter consensual que refiere este artículo correspondería a la aplicación de la metodología de cálculo tarifario que haya establecido la Dirección de Hidrocarburos, tal y como se determina, por ejemplo, en la Resolución 72146 de 2014, y no a la definición misma de la metodología.

Es por lo anterior, que Cenit respetuosamente sugiere la siguiente redacción al artículo 1 del proyecto normativo:

ARTICULO 1º. Establecer un periodo de transición, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019.

El Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones que se adelantarán para cada oleoducto, con el fin de que se presenten propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa respecto de cualquier variable o criterio establecido en la Resolución 72146 de 2014.

El Ministerio de Minas y Energía podrá citar a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que ostenten una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento para exponer su posición y comentarios.

El período establecido a través del mencionado artículo, en opinión de Cenit es acertado en la medida en que los transportadores podrán presentarle al MME propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa respecto de cualquier variable o criterio establecido en la Resolución 72146 de 2014.

2. Sobre la vigencia de las tarifas actuales

Las tarifas de transporte por oleoducto para los sistemas de Cenit fueron fijadas mediante las Resoluciones del MME 31661 de 2016, 31350 de 2016 y 31480 de 2016, las cuales respecto a la vigencia de los cargos establecen lo siguiente:

"... Las tarifas fijadas en esta Resolución tendrán vigencia durante lo restante del periodo tarifario 2015-2019..." (subrayado fuera de texto)

CR



En este sentido, de no expedirse nuevas tarifas a partir del próximo 1° de julio, el proyecto normativo debe establecer cuál será la tarifa vigente mientras entra en vigencia la nueva.

Lo anterior, toda vez que la regulación vigente establece que "Si la tarifa se define con posterioridad a la fecha de inicio del primer año tarifario del periodo 2015-2019, entrará a regir el primer día del mes siguiente desde su publicación en el BTO por parte del transportador, y en los meses que hayan transcurrido desde dicha fecha de inicio hasta el mes de publicación en el BTO regirá la tarifa del año tarifario inmediatamente anterior." (subrayado fuera de texto)

Sin embargo, nada menciona la regulación vigente para los periodos tarifarios posteriores.

Al respecto, es importante precisar que ningún oleoducto puede darse al servicio sin la aprobación de tarifas, de ahí la relevancia en que establezca la tarifa que regirá en caso de que las nuevas tarifas entren en vigencia en fecha posterior al 1° de julio de 2019.

Ahora bien, el Proyecto de Resolución incluye el siguiente considerando:

"Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada 4 años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto".

Al respecto, sea lo primero señalar que dicho considerando no se ve reflejado en la parte resolutive del proyecto de acto administrativo.

En este sentido, se hace necesario dar claridad a este aspecto ya que lo allí señalado difiere de lo establecido en la regulación vigente, que establece en tratándose de trayectos existentes, que la tarifa tendrá vigencia durante un periodo tarifario de 4 años o en los años tarifarios que resten de ese periodo si la tarifa entra en vigencia con posterioridad al inicio del periodo tarifario. (Resolución MME 72146 de 2014, artículo 9)

De acuerdo con lo anterior, se estaría frente a una modificación a lo establecido en el Resolución MME 72146 de 2014, que, al no verse reflejada en la parte resolutive del acto administrativo, crea confusión con respecto a su alcance.

Ahora bien, el Consejo de Estado al referirse a la falta de motivación de los actos administrativos, ha señalado lo siguiente:

"La motivación de un acto implica que la manifestación de la administración tiene una causa que la justifica y debe obedecer a criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable; los motivos en que se instituye el acto deben ser ciertos, claros y objetivos."

...

¹ Artículo 6 de la Resolución 72146 de 2014, modificado por la Resolución 31235 de 2015

JEP



En cuanto a la falta de motivación, la Sala recuerda que este cargo se denomina técnicamente expedición en forma irregular del acto. En efecto, cuando la Constitución o la ley mandan que ciertos actos se dicten de forma motivada y que esa motivación conste, al menos en forma sumaria, en el texto del acto administrativo, se está condicionando la forme del acto administrativo, el modo de expedirse. Si la Administración desatiende esos mandatos normativos, incurre en vicio de expedición irregular y, por ende, se configura la nulidad del acto administrativo.² (subrayado fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, al no tener correlación el considerando con la parte resolutive del acto, se entendería solamente como parte de los motivos en que se fundamenta el acto administrativo dado lo cual, se estaría frente a un evento de falta o ausencia de motivación, al incluirse hechos que adolecen de certeza, por no establecer el ordenamiento vigente, norma de la cual pueda entenderse el cómputo de los 4 años de vigencia de la tarifa, en el sentido que se establece en el considerando.

Es de señalar que la falta de motivación constituye una causal de nulidad del acto administrativo al tenor de lo dispuesto en el artículo 137 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA).

Finalmente, de llevarse lo señalado a la parte resolutive del acto administrativo, deberá darse claridad respecto de los efectos de dicha disposición, toda vez que para el periodo tarifario 2015-2019, fueron expedidos actos administrativos de carácter particular y concreto por medio de los cuales se fijaron tarifas indicándose que las mismas tendrán vigencia durante lo restante del periodo tarifario 2015 – 2019 (Resoluciones MME 31350, 31480 y 31661 de 2016).

3. Sobre la intervención de los peritos de que trata el Artículo 11 del Código de Petróleos

El Artículo 3 del citado Proyecto de Resolución establece lo siguiente:

"Artículo 3. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar ante esta Entidad continuar con el proceso señalado por el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan".

En relación con esta norma propuesta, tenemos las siguientes observaciones:

² Consejo de Estado, Sección Cuarta, Sentencia de 23 de junio de 2011, Expediente 16090, Consejero Ponente Hugo Fernando Bastidas Bárcenas.



- a. La norma debe ser concordante con lo previsto en el Artículo 1 del Proyecto de Resolución, en el sentido de prever un periodo de negociación directa entre transportadores y el Ministerio para revisar las tarifas de común acuerdo.

En consecuencia, dicho acuerdo debe ser definitivo y vinculante, pues no tiene sentido que se permita llegar a un acuerdo sobre la fijación o revisión de una tarifa, para luego desconocerlo mediante la solicitud de aplicación del procedimiento previsto en el Artículo 11.

Cabe recordar que los Artículos 56 y 57 del Código de Petróleos permiten acudir al procedimiento de fijación o revisión de tarifas mediante peritos únicamente en caso de no llegar a un acuerdo al respecto.

- b. La norma también debe ser concordante con lo previsto en el artículo 2 del Proyecto de Resolución, el cual dispone que, en ausencia de un acuerdo, las tarifas de transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, sean fijadas por el Ministerio de Minas y Energía.

Para hacer concordantes los procedimientos previstos en las dos normas y en aplicación de los principios de transparencia y buena fe, es indispensable establecer que el procedimiento de fijación o revisión por peritos únicamente será aplicable respecto de aquellas diferencias que hayan surgido en la etapa de negociación o que se hayan puesto de manifiesto durante el procedimiento de fijación o revisión ante el Ministerio, de lo cual deberá quedar evidencia en un acta u otro documento oficialmente reconocido.

Nos parece que, en virtud del principio de lealtad procesal, que explica la existencia de etapas preclusivas en todo procedimiento, se debe conceder una oportunidad específica para manifestar estas objeciones, de modo que puedan ser consideradas en la etapa de negociación o en la decisión del Ministerio, evitando así que el procedimiento se prolongue injustificadamente por la intervención de peritos respecto de asuntos que bien pueden ser considerados y atendidos en las instancias mencionadas.

- c. Por último, el asunto más importante es que la norma propuesta amplía, de manera indebida y claramente contraria a la ley, la legitimación para solicitar la intervención de peritos en el proceso de fijación de las tarifas.

El artículo 57 del Código de Petróleos claramente dispone que el procedimiento de revisión de las tarifas de transporte de crudo por oleoductos se surte entre el Gobierno y los transportadores, en su calidad de "explotadores de toda clase de oleoductos". No está prevista la participación directa de los remitentes en el procedimiento de revisión. En consecuencia, los remitentes no tienen la calidad de "interesado" respecto del posible desacuerdo que se presente en un procedimiento respecto del cual legalmente no pueden participar.



En este sentido, cabe recordar que el artículo 11 del Código de Petróleos se refiere a *"toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno"* y *"que no pueda resolverse de forma amigable"*, lo cual da claramente a entender que quien no tiene capacidad para participar en el proceso de revisión de las tarifas, tampoco puede otorgar o negar su consentimiento para resolver o promover las diferencias que en el curso del mismo surjan. Así, es evidente que los remitentes no tienen legitimación para solicitar la intervención de peritos para zanjar diferencias que no pueden proponer y respecto de cuyo surgimiento y posible resolución no han participado.

En consecuencia, se sugiere eliminar el artículo 3° del proyecto.

Agradecemos la atención dada a nuestros comentarios y peticiones.

Cordialmente,


MARIA FERNANDA ORTIZ DELGADO
Gerente de Estrategia y Regulación



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	23/04/2019 0:00

Datos de contacto:
Nombre de la empresa o interesado: Oleoducto de Colombia S.A.

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Vigencia de la tarifa	Página 2, Considerando 11	<p>En los considerandos del Proyecto se establece que "... si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto."</p> <p>Ahora bien, la Resolución MME 72146 de 2014 en su artículo 9 señala que "Las tarifas de los trayectos existentes tendrán una vigencia durante un periodo de 4 años o en los años tarifarios que resten de ese periodo si ésta entra en vigencia con posterioridad al inicio del periodo tarifario" (subrayado fuera de texto)</p> <p>Se llama la atención sobre este punto, toda vez que lo mencionado en el considerando del proyecto de resolución estaría modificando lo señalado en el citado artículo 9 de la Resolución 72146 de 2014; no obstante, no cuenta con el aparte correspondiente en la parte resolutoria del Proyecto, lo cual genera dudas en cuanto al alcance o efectos de lo señalado en el citado considerando, que hace necesario que se revise y aclare.</p> <p>Por otra parte, al establecerse una modificación en cuanto a la vigencia de la tarifa, deberá darse claridad sobre su aplicación a futuro, aclarándose que la vigencia de las tarifas fijadas para el periodo tarifario 2015 - 2019 será la establecida en los actos administrativos de carácter particular y concreto expedidos por el MME para el mencionado periodo tarifario. Lo anterior toda vez que en concordancia con lo establecido en el citado artículo 9 de la Resolución MME 72146 de 2014, para el caso de ODC, mediante Resolución MME 31354 del 28 de julio de 2016, se fijó la tarifa de transporte correspondiente al periodo tarifario 2015-2019 para lo restante del periodo 2015-2019.</p> <p>El artículo 3 de la citada Resolución señala que "La tarifa fijada en esta Resolución tendrá vigencia durante lo restante del periodo tarifario 2015-2019, y empezarán a regir a partir del primer día calendario del mes siguiente a la fecha de esta Resolución"</p> <p>De acuerdo con lo señalado en el acto administrativo citado, el término de la tarifa fijada para el Oleoducto de Colombia (ODC) empezó a regir el 1° de agosto de 2016 extendiéndose la vigencia de la tarifa durante lo restante del periodo tarifario 2015 - 2019, es decir hasta el 30 de junio de 2019.</p>



2	Periodo de Negociación	Artículos 1° y 2°	<p>El artículo 1° del Proyecto, establece un periodo de negociación entre la publicación de la resolución y el 1° de julio de 2019. A su vez, el artículo 2° del Proyecto, dispone que de no llegarse a un acuerdo respecto de las tarifas, el Ministerio las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en la Resolución 72146 de 2014 y lo señalado en el Código de Petróleos, situación que necesariamente en el escenario de no acuerdo, se daría con posterioridad al 1° de julio.</p> <p>Al respecto, se debe tener en cuenta que la citada Resolución define el Año Tarifario como el periodo comprendido entre el 1° de julio al 30 de junio de cada año calendario. A su vez, define el Periodo Tarifario como el término de 4 Años Tarifarios o aquellos que resten de ese periodo.</p> <p>En este sentido, dado el caso que no se llegase a un acuerdo en el periodo de negociación que establece el Proyecto, se estaría frente a una tarifa que regiría por el término que reste del Periodo Tarifario, al no poder entrar en vigencia el 1° de julio de 2019.</p> <p>En este sentido, se tiene que el plazo que se fija para el periodo de negociación que introduce el Proyecto, no guarda relación con lo establecido en la metodología tarifaria vigente, establecida a través de la Resolución MME 72146 de 2014, ya que de entrada, en caso de no lograrse el acuerdo, desde la metodología tarifaria, se estaría reduciendo el Periodo Tarifario de 4 años.</p> <p>Ahora bien, si el Periodo Tarifario debe computarse a partir de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto como se menciona en el considerando a que se ha hecho referencia en el punto anterior, esta modificación, como ya se refirió, deberá reflejarse así en la parte resolutive del acto administrativo, acompañada de los ajustes que ello conlleva con respecto a las definiciones de Año Tarifario y Periodo Tarifario.</p> <p>A su vez, deberá considerarse que las tarifas del periodo actual se encuentran vigentes hasta el 30 de junio de 2019, por lo cual, toda vez que se fijen tarifas cuya vigencia entre regir con posterioridad al 1° de julio de 2019, deberá señalarse a través de acto administrativo, cuál será la tarifa que rija entre el 1° de julio de 2019 y la fecha en que entre en vigencia la nueva tarifa.</p> <p>Lo anterior toda vez que la regulación vigente solamente estableció la regla para el caso que la tarifa se definiera con posterioridad al inicio del primer año tarifario del periodo 2015 – 2019 (Resoluciones MME 31235 y 31566 de 2015).</p>
3	De la posibilidad que terceros soliciten la intervención de peritos	Artículo 3°	<p>Dispone el artículo 3° del Proyecto, que "Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esa Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan." (subrayado fuera de texto)</p> <p>Al respecto, sea lo primero precisar que el citado mecanismo del artículo 11 del Código de Petróleos, busca dirimir diferencias que surjan entre el MME y los transportadores durante el proceso de fijación de tarifas, acto este último que, en todo caso, es de competencia del Ministerio, tal como ha sido establecido en el Decreto 381 de 2012 modificado por el Decreto y 1617 de 2013, al señalar que es función de la Dirección de Hidrocarburos, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.</p> <p>A su vez, la intervención de dichos peritos para dirimir las diferencias que puedan presentarse en el proceso de fijación de tarifas, tiene como marco de referencia los parámetros de la fórmula tarifaria y sus respectivas variables, de acuerdo con lo señalado en la metodología tarifaria vigente.</p> <p>Ahora bien, una vez fijadas las tarifas por el MME, éstas se mantendrán vigentes por el periodo tarifario, sin que sea en principio viable durante este periodo, introducir modificaciones a las mismas, salvo, la excepción establecida en la normatividad vigente para el caso que revisiones extemporáneas, cuando sobrevengan "imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica, que afecten el equilibrio financiero del contrato, del transportador o de los remitentes". En este caso, la regulación vigente dispone que la revisión se realizará de acuerdo con lo establecido en la Resolución 72146 de 2014.</p> <p>En este orden de ideas, no existe bajo la normatividad vigente, sustento de carácter legal que faculte a los remitentes, en caso que no estén de acuerdo con la tarifa establecida por el Ministerio, a pedir que se active el procedimiento establecido en el artículo 11 del Código de Petróleos, mecanismo que como se mencionó previamente, tiene una finalidad específica en el proceso de fijación de la tarifa y es poder dirimir las diferencias que en el marco de dicho proceso, surjan entre transportadores y el MME.</p> <p>Ya bajo la normativa vigente, como se mencionó, existe la posibilidad de solicitar revisiones extemporáneas al MME, en situaciones de carácter excepcional.</p> <p>Sin embargo, permitir que ante una inconformidad del remitente frente a la tarifa fijada por motivos que difieran de esas situaciones excepcionales que ya la regulación vigente contempla, éste pueda pedir la intervención de un tercero tras la búsqueda de posibles modificaciones, atenta contra situaciones jurídicas consolidadas a través de actos administrativos de carácter particular y concreto en cabeza del transportador, que gozan de protección legal. En este sentido, una norma con este alcance estaría llamada a no tener efectos legales o de pretender tenderlos bajo el principio de presunción de legalidad, atentaría contra normas de mayor jerarquía dentro del ordenamiento legal vigente; generaría inestabilidad jurídica y en todo caso, otorgaría a un tercero, facultades de carácter regulatorio que radican de manera exclusiva en cabeza del MME.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se solicita la eliminación del artículo 3 del Proyecto.</p>



Comentario 4

De: Rodríguez Barón, Luisa Fernanda

Fecha: martes, 23 abril de 2019 a las 17:42

Asunto: Transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones."



REC-GM-000181-2019-E

Bogotá D.C., 23 de Abril de 2019

Señor

Jose Manuel Moreno

Director de Hidrocarburos [e]

Ministerio de Minas y Energía

Calle 43 No. 57 31 CAN

Bogotá D.C.

Asunto: Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones.

Respetados señores:

Luis Antonio García Sánchez, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi calidad de representante legal de Talisman Colombia Oil & Gas Ltd, someto ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las siguientes observaciones, comentarios y propuestas al proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones", así:

- Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.
- Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.
- Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.
- Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.

De requerir una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacérselo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.

1/2



REC-GM-000181-2019-E

Cualquier aclaración o complemento, podrán hacérsenos llegar vía correo electrónico a la atención de Luisa Fernanda Rodríguez, nuestra Gerente Comercial a la dirección luisafernanda.rodriguez@repsol.com

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

LUIS ANTONIO GARCÍA SANCHEZ

Representante Legal

Elaborado por: J. Saravia



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hydrocarbons
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	23/04/2019
Datos de contacto: Luisa Fernanda Rodriguez Baron	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	TALISMAN OIL AND GAS LIMITED

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento



Anexo 1
Formulario para recepción de comentarios al
Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector: Hidrocarburos
 Proyecto: Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
 Fecha inicio: 16/04/19
 Fecha fin: 23/04/19
 Fecha Comentario:

Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando (Segundo Considerando A)	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidas en una norma de rango legal	Nuevos considerandos (Segundo Considerando B) y (Segundo Considerando C)	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando (Segundo Considerando D)	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento.
6	Inversión inicial	Nuevo considerando (Sexto Considerando A)	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento.
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento.
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento.
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento.
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento.
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento.
12	Ajuste formal	Dodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento.
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento.
14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento.
15	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento.
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento.
17	Derogatorias	Nuevo Artículo (Artículo 5)	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento.

* Numeración de acuerdo con el Anexo 4 de este Documento.



Anexo 2

Detalle de comentarios de naturaleza legal al
Proyecto de resolución "*Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*"

1. Comentarios generales al Proyecto.

1.1. En términos generales, destacamos las varias señales regulatorias positivas que brinda el proyecto de resolución "*Por la cual de establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*" sometido a consideración del público por parte de la Dirección de Hidrocarburos (la "**Dirección**") del Ministerio de Minas y Energía (el "**Ministerio**") el pasado 17 de abril de 2019 (en adelante, el "**Proyecto de Resolución**" o simplemente el "**Proyecto**").

1.2. En esa línea, destacamos positivamente aspectos como los siguientes:

- (a) Encontramos positivo el establecimiento de un período de negociación más flexible y amigable al que contemplaban la Resolución 12 4386 de 2010 (según fue modificada, la "**Resolución de 2010**") y la Resolución 72 146 de 2014 (según fue modificada, la "**Resolución de 2014**" y, junto con la Resolución de 2010, las "**Resoluciones Precedentes**").

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes centraban su atención en un procedimiento y formalismo excesivo en virtud de los cuales los verdaderos objetivos y garantías a los que legalmente se somete el procedimiento de determinación tarifaria resultaron inocuos en detrimento del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos, así como del de terceros y demás remitentes (artículo 202 del Decreto 1056 de 1953 (el "**Código de Petróleos**").

- (b) Nos parece no sólo positivo, sino sobre todo lógico y natural que la Dirección busque formar su posición y obtenga la información que requiere para concurrir a la negociación de las tarifas con los aportes e insumos que los remitentes le podemos brindar. Lo anterior le asegura a la Dirección que se forme una idea completa y adecuada de los intereses por los que -por disposición legal- debe velar y garantizar.

En ese sentido, una parte importante de nuestras observaciones y comentarios particulares al Proyecto de Resolución pasan por darle



nuevamente la preponderancia que tienen los objetivos que la propia ley le atribuye al Gobierno en los procedimientos de determinación tarifaria bajo el artículo 202 del Código de Petróleos.

- (c) Aunque tenues, vemos señales positivas en la desmitificación de las fórmulas tarifarias de las Resoluciones Precedentes (sobre lo que nos referimos más adelante). En efecto, a diferencia de lo que equivocadamente establecían las Resoluciones Precedentes, el hecho de que no se exprese que un eventual trámite pericial sometido al artículo 11 del Código de Petróleos deba someterse a las fórmulas tarifarias ministeriales no sólo es una clara señal del respeto por la primacía de la ley, sino sobre todo del verdadero sentido del diseño establecido, bajo la reserva legal, al régimen de intervención estatal en materia de tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

En consideración a los vacíos que se deducen del contenido del artículo 11 del Código de Petróleos, vemos conveniente que en desarrollo de la potestad reglamentaria presidencial o ministerial, se llenen los vacíos que deja la remisión normativa del artículo 11 al Código Judicial y se exprese que tal remisión debe entenderse efectuada, en lo no previsto por el Código de Petróleos, a la Ley 1563 de 2012.

- (d) También vemos positivo el cambio de lenguaje que en algunos apartados refleja el Proyecto de Resolución, acomodándose mucho más a las normas de rango legal y reglamentario del Código de Petróleos a las que debe someterse la reglamentación ministerial.

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes introdujeron una serie de definiciones y expresiones que no sólo resultaban ajenas al contenido de las normas superiores, sino que desvirtuaban y desconocían el alcance del diseño regulatorio previsto bajo el Código de Petróleos (a tal punto, que -en contravía de lo señalado por el Código de Petróleos- unificaron periodos tarifarios; crearon dos tarifas para un mismo segmento de tubo; permitieron el acomodamiento de cifras de inversión diferentes a las efectivamente incurridas por el transportador; le desplazaron el riesgo de fondeo y construcción inherente a la inversión al remitente; desconocieron las etapas en que el Código de Petróleos dividió la determinación tarifaria; etcétera).

1.3. De otra parte, vemos que el Proyecto de Resolución preserva distintos elementos de las Resoluciones Precedentes sobre los cuales en el pasado ya manifestamos *i)*



serias dudas sobre su legalidad; *ii*) el excesivo incremento que sufrieron las tarifas para ciertos segmentos de transporte que son vitales para la producción y exportación de crudo producido en la región de los llanos orientales; así como *iii*) la rentabilidad desorbitante que por virtud de esos elementos están asegurando los transportadores en detrimento de los principios de equidad (en costo y utilidad) dispersos a lo largo y ancho del régimen legal de tarifas de crudo por oleoducto.

1.4. Para efectos de ello, reiteramos -como lo hemos expresado junto con otros remitentes en distintos documentos y foros presenciales- que la potestad normativa de que gozan el Ministerio y la Dirección en materia de procedimientos y metodología tarifarias para el transporte de crudo por oleoducto es de carácter eminentemente reglamentario (técnico y operativo) y residual sobre aquellos aspectos que prevén las normas de rango legal y reglamentario que ya fueron expedidas bajo el Código de Petróleos, y que se encuentran actualmente vigentes.

En ese sentido, destacamos que el Código de Petróleos -al amparo de la reserva legal prevista por la Constitución Política- ya estableció un procedimiento y una metodología aplicables al régimen de tarifas de transporte de crudo por oleoducto que, por demás, el Proyecto de Resolución no sólo no puede desconocer, sino que sobre todo está llamado a limitarse a establecer las disposiciones que aseguren el debido cumplimiento de la ley.

1.5. A la luz de los anteriores planteamientos compartimos con el Ministerio y su Dirección aspectos como los siguientes:

- (a) Para los efectos de las sesiones de negociación que antecedan a la determinación de cualquier tarifa, la metodología y fórmulas previstas en la Resolución de 2014 (con las variables e insumos que se preservaron de la Resolución de 2010) permitieron desatender los precisos criterios que el procedimiento y metodología del Código de Petróleos previeron.

Así, vemos con temor que para los nuevos períodos tarifarios:

- i) se terminarán preservando, como valores de inversión inicial o lo a reconocérsele a los transportadores, las mismas cifras empleadas al amparo de las Resoluciones Precedentes desconociendo los precisos términos del Código de Petróleos;
- ii) el riesgo de fondeo y construcción inherente a nuevas inversiones vuelva a trasladársele al remitente pese a que el diseño legal que previó el Código de Petróleos se lo atribuyó, sin miramientos, al



- (c) Vemos sumamente positivo las vías que la Dirección abre para obtener de los interesados las señales pertinentes de cara al inicio del trámite pericial previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos (sin someterlo -como no podría hacerse- a las fórmulas ministeriales, conforme lo preveían las Resoluciones Precedentes).

Lo anterior, naturalmente, sin perjuicio del verdadero rol que a nuestro juicio le asiste al Ministerio y su Dirección en la negociación de tarifas con los transportadores según los precisos mandatos del artículo 202 del Código de Petróleos,

- (d) La preservación de las Resoluciones Precedentes permite considerar que se continuarán con escenarios (ampliaciones, nuevos trayectos, etcétera) en los que desapareció el régimen de precios para ser sustituido por un régimen de libertad no previsto por la Ley, ni conveniente para mercados en situación de monopolio natural.
- (e) El Proyecto de Resolución no contempla señales regulatorias dirigidas a incrementar la oferta del transporte mediante la construcción de nuevos trayectos o ampliación de los existentes con incentivos claros y precisos que permitan disminuir los costos que por transporte venimos soportando los remitentes (ya seamos productores o meros comercializadores). En tal sentido, preservar el esquema previsto por la Resolución de 2014 -al amparo del cual no se produjeron desarrollos significativos y confiables de capacidad de transporte para el país- parecería señalar una disminución en el interés de incremento de capacidad de lo que sólo se benefician los agentes que, por naturaleza, ocupan una posición monopólica y de dominio.

2. Comentarios particulares.

2.1. Parte considerativa.

2.1.1. Sugerimos introducir el texto propuesto como [Segundo Considerando A] que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.

En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier



reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.

En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información "*debidamente comprobada*" y "*detallada*" de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes

2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C] del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán *precisamente* a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a "*planes de inversión*" formulados *ex ante* para propósitos de la negociación tarifaria).

Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.

En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital *efectivamente invertido en la construcción*. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de



información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.

2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como [Segundo Considerando D] del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.

La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.

2.1.4. En el [Cuarto Considerando] consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció "la" metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.

Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido *una* metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como *la* metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución.



2.1.5. Consideramos conveniente incluir en el [Sexto Considerando] todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.

2.1.6. En el texto propuesto como [Sexto Considerando A] sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.

En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado lo de las Resoluciones Precedentes.

2.1.7. En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como [Séptimo Considerando] las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos.

2.1.8. Con relación al [Octavo Considerando] nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.

2.1.9. En el [Noveno Considerando] sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere).



2.1.10. Frente al [Décimo Considerando] nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.

2.1.11. Con relación al [Undécimo Considerando] nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal.

2.1.12. En el [Duodécimo Considerando] sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

2.2. Parte resolutive.

2.2.1. Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:

- (a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.
- (b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.

Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se traten de gastos "*debidamente comprobados*" así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador "*presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa*"; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.



- (c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.

Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.

- (d) Consideramos conveniente modificar el contenido del tercer inciso del artículo 1 para asegurar que los remitentes sean citados a la negociación y a las sesiones previas. Esto le permitirá a la Dirección honrar fielmente el rol conforme al cual debe concurrir a la negociación de tarifas bajo la metodología y procedimiento previstos por el Código de Petróleos.

En línea con lo anterior, sugerimos incluir expresamente los objetivos con los que el Gobierno -a través de la Dirección del Ministerio- debe concurrir a la determinación de tarifas de transporte previstas en el artículo 202 del Código de Petróleos. Esto, así mismo, protege al Ministerio de cualquier observación que puedan tener los beneficiarios de las regalías y de las rentas que correspondan a los derechos económicos pactados convencionalmente con los productores de crudo en el país.

Asimismo, y en línea con lo anterior, se solicita que la participación de los Remitentes en las mencionadas sesiones de negociación no sea únicamente una facultad discrecional del Ministerio, sino que dicha participación se pueda dar en aquellos casos en los cuales los Remitentes así lo soliciten. (Inciso 3 del Artículo 1).

2.2.2. En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar.



2.2.3. Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

2.2.4. Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de tarifas de petróleo crudo a través de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existan para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.

En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el párrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.

Finalmente, también es importante que, a los interesados en este proceso, especialmente a los Remitentes, se le permita aportar información técnica y económica que pueda ser tenida en cuenta por el Ministerio para la realización de dichos estudios.

2.2.5. Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.

En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.



Anexo 3

Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica

Proyecto de resolución *"Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"*

El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

1. Inversión a ser reconocida como capital

El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el lo reportado en el año 2010.

Para aquellos oleoductos que se encontraban en funcionamiento en el momento de la Resolución de 2014, el proceso corresponde al de revisión tarifaria establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos el cual contempla que los elementos a tener en cuenta en el cálculo de la tarifa son: i) Los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados; ii) Las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos, y iii) Una utilidad líquida equitativa para el empresario del oleoducto.

Del análisis de este artículo se establece que el Código de Petróleos no modifica el valor a reconocer por inversión que se había definido bajo el artículo 56 en el momento de la entrada en operación del sistema es decir el capital invertido durante la construcción del mismo, sino que hace referencia simplemente a las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos.

La palabra 'depreciación' remite al concepto técnico de distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil de acuerdo con el método de depreciación aplicable, y la palabra 'amortización' corresponde al importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil.

Al no establecer valores de inversión distintos a los de la fijación inicial, el lo debe entenderse como el capital invertido en la construcción que esté pendiente de amortizar al momento de la revisión más todas aquellas inversiones de capital que el transportador



haya realizado para el ensanche de la empresa y que hayan sido debidamente reportadas en el reporte anual de que trata el artículo 204 del Código de Petróleos

En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión.

Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleo hubieran sido correctamente aplicados.

2. Utilidad Líquida Equitativa

Igualmente, el artículo 57 del Código de Petróleos también establece que "...Para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de la revisión de las tarifas..."

El concepto de 'justo valor', desde la perspectiva técnica es equiparable al de 'valor razonable' y de acuerdo a la NIC 13 corresponde a la cantidad por la que puede ser intercambiado un activo o cancelado un pasivo entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, en condiciones de independencia mutua.

Una entidad utilizará las técnicas de valoración que sean apropiadas a las circunstancias y sobre las cuales existan datos suficientes disponibles para medir el valor razonable, maximizando el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizando el uso de datos de entrada no observables.

Existen tres técnicas de valoración ampliamente utilizadas que son: enfoque de mercado, enfoque del costo y el enfoque del ingreso.

- Enfoque de mercado: utiliza los precios y otra información relevante generada por transacciones de mercado que involucran activos, pasivos o un grupo de activos y pasivos idénticos o comparables (es decir, similares), tales como un negocio.



- Enfoque de costo: refleja el importe que se requeriría en el momento presente para sustituir la capacidad de servicio de un activo (a menudo conocido como costo de reposición corriente).
- Enfoque del ingreso: convierte importes futuros (por ejemplo, flujos de efectivo o ingresos y gastos) en un importe presente único (es decir, descontado).

En el sector de hidrocarburos, el 'justo valor' o 'valor razonable' ha sido comúnmente establecido mediante avalúos técnicos es decir aplicando el enfoque de costo. Sin embargo, el concepto no se introduce en el Código de Petróleos para reemplazar el valor de inversión a reconocer en la tarifa sino únicamente para ser tomado como elemento independiente a la hora de reconocer al inversionista la utilidad líquida equitativa, haciéndolo sobre una inversión actualizada (aquella que se hubiera realizado si el oleoducto se construyera en el momento de la revisión tarifaria) y no sobre la inversión histórica.

Esta diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.

3. Tasa Anual de Descuento

De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto.

En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo.

Importante destacar que se requiere un análisis más detallado sobre los factores que determinan el nivel de riesgo al que se encuentran expuestos los diferentes sistemas de transporte y las acciones de mitigación que determinan el riesgo residual.

Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo de ajuste



incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.

4. Periodo de Recuperación

Otro aspecto a considerar es que la Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que sirvan como base para este cálculo y posiblemente establecer un periodo igual para todos los sistemas.

5. Factor de Ajuste

El factor de ajuste tarifario es un elemento que conceptualmente busca mantener el equilibrio y proteger a las partes por las variaciones significativas que se presentan en los componentes de la tarifa garantizando al transportador el nivel de ingreso esperado y reduciendo así el riesgo de exposición.

De acuerdo con la Resolución de 2014, las diferencias (superávit o déficit) entre los ingresos reales y el ingreso percibido por el servicio de transporte se calcula cada 4 años y aplica si la variación es superior al 10%.

En términos generales el tiempo que transcurre entre el servicio de transporte y la aplicación del ajuste es muy amplio, y no permite que se refleje oportunamente el impacto de los comportamientos reales cuando son significativamente diferentes de los establecidos en los parámetros iniciales, por lo cual debería realizarse en periodos no mayores a un año.

Igualmente, el ajuste debería efectuarse independientemente al % de variación, es decir que el nivel de tolerancia debería ser cero, debido a la materialidad de las cifras involucradas.

6. Costo de Abandono

El costo de abandono no puede catalogarse como un costo variable porque no está en función de los barriles transportados, sino que es una obligación que nace con el proyecto y se conoce desde su entrada en operación por lo tanto está relacionado con la vida útil.



De acuerdo con la técnica contable (NIC 16) el costo de un activo está dado por los siguientes elementos:

- Precio de adquisición y/o construcción
- Costos de ubicación del activo y costos para que pueda operar
- Estimación de costos de desmantelamiento y retiro

El abandono de un oleoducto o cualquier instalación solo se hace cuando termina la vida útil del activo, no se hace abandono cuando termina el periodo de recuperación de la inversión y por tal motivo no debe atarse el cobro del fondo de abandono al periodo de recuperación sino a la vida útil. Para efectos de la tarifa debe incluirse solo la porción de costo de abandono correspondiente a la vida remanente del respectivo oleoducto al momento de revisar la tarifa

Adicionalmente, se debe garantizar que no se incluye tasa de descuento al momento de establecer el costo de abandono y por el contrario cualquier rentabilidad adicional a la re estimación del valor estimado que sea generada en el fondo creado para este fin debe deducir la obligación a cobrar a los remitentes .

7. Condiciones Monetarias

De acuerdo con la Resolución de 2014 las condiciones monetarias obedecen a variaciones en la calidad del crudo con respecto a las condiciones estándar y se fijan de acuerdo con tablas que el transportador elabora y reporta en el BTO y que representan los sobrecargos y descuentos que aplican sobre las tarifas de transporte de crudo por oleoducto bien sea que hayan sido “fijadas por la Dirección de Hidrocarburos o por mutuo acuerdo entre transportadores y remitentes”.

Las condiciones monetarias deberían aplicar sólo si el cambio en la calidad del crudo produce una disminución real del ingreso esperado por el transportador al momento de determinar la tarifa, el cual debe compensarse; de lo contrario se constituye en un cobro superior a la tarifa, que no está contemplado en el Código del Petróleo y carecería de sustento suficiente originando un ingreso extraordinario o adicional a la tarifa de transporte.

8. Otros



Muchos oleoductos tienen capacidades efectivas de transporte mayores a las capacidades programadas, es decir tienen capacidad disponible. Sin embargo, en el cálculo de la tarifa se está recuperando el capital invertido y los costos fijos con los volúmenes de la capacidad programada, es decir que no asume ningún riesgo comercial frente a la disminución de volúmenes.

Algunos oleoductos transportan volúmenes muy bajos comparados con la capacidad efectiva de transporte y en el momento de establecer el valor a reconocer por capital invertido reportaron igualmente el Valor Actual en Uso por lo cual generaron una tarifa que no guarda relación con la realidad económica del sistema, por lo cual se plantea que La amortización del capital o depreciación y costos fijos a considerar en la tarifa se apliquen en la porción $(\text{Capacidad Programada} / \text{Capacidad efectiva de transporte})$.



Anexo 4
Propuestas al
Proyecto de resolución "*Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*"

RESOLUCIÓN N°

DE

(

)

Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones

EL DIRECTOR DE HIDROCARBUROS

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en los Decretos 381 de 2012 y 1617 de 2013, y

CONSIDERANDO

[PRIMER CONSIDERANDO] Que el numeral 30 del Artículo 8º del Decreto 1617 de 2013 mediante el cual se adicionó el Artículo 15 de Decreto 381 de 2012, señala que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.

[SEGUNDO CONSIDERANDO] Que 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.

[SEGUNDO CONSIDERANDO A] Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder,



[insertar membrete]

respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente.

[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.

[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa "la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil".

[SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.

[TERCER CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 se 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.

[CUARTO CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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.

[QUINTO CONSIDERANDO] Que el artículo 5 de la Resolución 72 146 de 2014 señaló los principios para llevar a cabo la negociación de las tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

[SEXTO CONSIDERANDO] Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de

CH-A
Eliminado: la

CH-A
Eliminado: 71 246

CH-A
Eliminado:



[septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016](#) se modificó la Resolución 72 146 de 2014.

[\[SEXTO CONSIDERANDO A\] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 \(según fueron modificadas de tiempo en tiempo\) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.](#)

[\[SÉPTIMO CONSIDERANDO\]](#) Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que regirá a propósito del periodo tarifario fijado por el Ministerio.

[\[OCTAVO CONSIDERANDO\]](#) Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados [que](#) en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente formula:

“Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan [los artículos \(...\) 56 y 57](#) de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales.”.

[\[NOVENO CONSIDERANDO\]](#) Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar [extraordinariamente](#) las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes [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 del transportador o de los remitentes.](#) [\[NOTA: No es claro cuál es el estudio al que hace referencia.\]](#)

[\[DÉCIMO CONSIDERANDO\]](#) Que para la toma de decisiones, es necesario contar con elementos técnicos que nos permitan dar respuesta a las problemáticas que se han presentado por parte de los transportadores y remitentes, las cuales se evidencian en múltiples comunicaciones: a) radicado No. 2019017804 del 15 de marzo de 2019 por la empresa PAREX RESOURCES, b) comunicación de la

CH-A
Eliminado: así como en lo referido a la resolución 72 146 de 2014 y en aquellas que la han modificado parcialmente,

CH-A
Eliminado: é

CH-A
Eliminado: (...)

CH-A
Eliminado: , tarifas que podrán revisarse si concurren las

CH-A
Eliminado: de alguna de las dos partes en el negocio

CH-A
Eliminado: transporte

CH-A
Eliminado: hidrocarburos, de lo cual

CH-A
Con formato: Fuente: Negrita

CH-A
Eliminado: insumo fundamental

CH-A
Con formato: Fuente: Negrita

CH-A
Eliminado: resultante.



ACP de fecha 14 de agosto de 2018, c) radicado No. 2018085378 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa OCENSA S.A., d) radicado No. 2018085719 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa CENIT y e) radicado No. 2018088393 del 21 de noviembre de 2018 por parte de la empresa Oleoducto de Colombia – ODC. [NOTA: Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación de la Dirección. Sugerimos precisar las decisiones a las que se refiere este párrafo.]

CH-A
Eliminado:

[UNDÉCIMO CONSIDERANDO] Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o tramo o trayecto (cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos).

CH-A
Eliminado: tramo o trayecto.

[DUODÉCIMO CONSIDERANDO] Que en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8º del Artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el día xx del mes de abril del año 2019 al 15 de abril del año 2019, y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados.

CH-A
Eliminado: a

[DÉCIMO TERCER CONSIDERANDO] Que sometido el proyecto de Resolución al concepto de que trata el Artículo 7º de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009, mediante oficio xxxxxxxxxxx, radicado en este Ministerio el xx de xxxx con el número xxxxxxxxxxx, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio concluyó que la modificación xxxxxxxxxxx.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019.

CH-A
Eliminado: el

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con

CH-A
Eliminado: El



lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía citará a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que de tienen una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento (o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar -para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación:

(a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y

(b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizarle a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.

ARTÍCULO 2º. Vencido el periodo señalado en el artículo 1º de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en el Código de Petróleos.

CH-A

Eliminado: se presenten propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa respecto de cualquiera variable o criterio establecido en la Resolución 72 146 de 2014 y en el Código de Petróleos.

CH-A

Eliminado: El

CH-A

Eliminado: podrá citar

CH-A

Eliminado: os

CH-A

Eliminado: para exponer su posición y comentarios.

CH-A

Eliminado: la Resolución 72 146 de 2014, así como en lo señalado en



ARTÍCULO 3º. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. [Para propósitos de lo anterior, se adoptará - en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012.](#)

ARTÍCULO 4º. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter [legal y](#) técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, así como acerca de los criterios contenidos en el [Código de Petróleos](#), atendiendo las facultades previstas en el [artículo \[sugerimos señalar el artículo\] del](#) Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.

Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente, [y serán puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.](#)

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio [así como a las observaciones y comentarios que se reciban de los agentes](#), el Ministerio podrá [señalar metodologías tarifarias](#) sobre la base de elementos [legales y](#) técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos [y criterios para la determinación de las tarifas](#) establecidos en la Ley.

ARTÍCULO 5º. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, [en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 \(según fueron modificadas de tiempo en tiempo\).](#)

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS

Director de Hidrocarburos (e)

CH-A
Eliminado: , definiciones, fórmulas, entre otros aspectos relacionados o

CH-A
Eliminado: la Resolución 72146

CH-A
Eliminado: 2014 y sus modificaciones

CH-A
Eliminado: adelantar el proceso de modificación a la Resolución 72 146 de 2014,

CH-A
Eliminado: .

CH-A
Con formato: Normal, Centrado, No dividir palabras, Punto de tabulación: -2,54 cm, Izquierda + -1,27 cm, Izquierda + 0 cm, Izquierda + 7,62 cm, Izquierda



Comentario 5

De: Ana Pinzón

Fecha: martes, 23 abril de 2019 a las 17:51

Asunto: Proyecto de resolución - Comentarios Parex Resources.

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS			
Sector:		Hidrocarburos	
Proyecto:		Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"	
Fecha inicio:		16/04/2019	
Fecha fin:		23/04/2019	
Fecha Comentario:			
Datos de contacto:		Correo electrónico:	
Nombre de la empresa o interesado:		PAREX RESOURCES	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Nuevo Considerando	Nuevo Considerando	<p>Incluir Considerando: De acuerdo con el artículo 202 del código de petróleos, en los oleoductos de uso privado la fijación y revisión de las tarifas de transporte a que se refieren los artículos 56 y 57 tienen por objeto garantizarle al Gobierno un costo equitativo para el transporte de su propio petróleo en el caso de que quiera hacer uso del derecho de recibir sus regalías en el campo de producción y transportarlas por su cuenta al terminal marítimo del oleoducto, o a otro punto intermedio del oleoducto donde pueda necesitarlas, haciendo uso del derecho de preferencia establecido en el artículo 45, así como para el transporte del petróleo de terceros en el caso contemplado en el artículo 47.</p> <p>Tratándose de oleoductos de uso público, la fijación y revisión tienen el mismo objeto indicado en el inciso anterior y, además, el de garantizarles a los explotadores particulares que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.</p>



2	Nuevo Considerando	Nuevo Considerando	<p>Incluir los siguientes considerandos:</p> <p>Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente.</p> <p>Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.</p> <p>Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.</p>
			<p>Solicitamos incluir el siguiente considerando: Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.</p>
2	Ampliación referencia artículo 57	Considerando Inciso 5 página 2	<p>El considerando hace referencia al último inciso del artículo 57 del código de petróleos, en relación con la revisión de las tarifas en cualquier tiempo. Al respecto, consideramos que el mismo debería ampliarse a todo el artículo 57 del código, debido que para el periodo 2019-2023 procedería la revisión de tarifas en cada periodo tarifario a que se refiere dicho artículo del código de petróleos, así como el artículo 4 de la resolución 72146 de 2014 .</p>
3	Comunicaciones problemáticas transportadores y remitentes	Considerando Inciso 6 página 2	<p>Solicitamos enviar o publicar copia de las comunicaciones relacionadas en este considerando</p>
4	Tiempos de vigencia de las tarifas	Considerando Inciso 7 página 2	<p>Por favor especificar el considerando: "que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el computo de dicho término comienza a contrar a propósito de la tarifa aplicada a cada tramo o trayecto"</p>
5	Marco normativo para negociación	Artículo 1 / Artículo 2	<p>Consideramos que los Artículos Primero y Segundo de la parte resolutive del proyecto de resolución deben hacer referencia solamente al Artículo 57 del Código de Petróleos en cuanto a los criterios relevantes para el establecimiento y revisión de la tarifa. No es válido o pertinente que se consideren los parámetros establecidos en la Resolución 72 146 del 2014 pues consideramos que dicha Resolución es violatoria de los parámetros claramente establecidos en el Código de Petróleos y aplicables al proceso en contradicción a la metodología acogida en dicha Resolución 72146 del 2014. Específicamente, consideramos que dicha Resolución no cumple con los criterios y variables establecidos en el artículo 57 del Código de Petróleos, y por lo tanto, no puede ser referente para el nuevo proceso de negociación de la tarifa para el período 2019-2023 en cuestión.</p>



6	Información requerida para antes de iniciar negociación	Artículo 1	<p>SESIONES DE NEGOCIACION : 1) Se propone que cada sesion tenga una agenda previa y que en dichas sesiones se discutan TODOS los elementos que contiene la formula de la Tarifa. 2) Es indispensable haber recibido la informacion de cada oleoducto como se detalla a continuacion con por lo menos 8 dias de anticipacion a las " Sesiones de negociacion". 3) Dichas sesiones DEBERAN incluir al Transportador y TODOS los remitentes con contrato o que esten interesados en enviar volumenes a futuro. 4) Dichas sesiones siempre deberán contar con un representante del MME. 4) Se hará un acta despues de cada sesion indicando los acuerdos y desacuerdos de dichas sesiones.</p> <p>Solicitamos incluir en el Proyecto de Resolución en mención la obligación para los transportadores de publicar en su BTO, dentro de los 15 días siguientes a la publicación de la Resolución, adicional a la información ya publicada para cada oleoducto, el siguiente detalle:</p> <p>1. Ingreso anual reconocible por remuneración al capital (K):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inversiones realizadas año a año durante el periodo 2015-2019 y descripción de cada una de ellas. - En caso de trayectos ampliados informar la segregación del lo en el trayecto base y el trayecto ampliado (discriminar la distribución del capital en aquellos casos en los cuales el uso de los activos del proyecto base y el proyecto ampliado se compartan) - Valor del lo para cada trayecto o segmento y el detalle de su cálculo. - Valor del K - Detalle de las inversiones proyectadas cuyos valores fueron publicadas en el BTO y su justificación. - Valor en libros de la inversión por segmento o trayecto, para los años 2010; 2014; a diciembre de 2018 y proyectada a 30 de junio de 2019. Certificado por revisor fiscal. <p>2. Ingreso anual reconocible como Costos Fijos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detalle de los costos fijos reales en el periodo 2015-2019 a nivel de cuenta PUC, certificados por revisor fiscal. - <u>Detalle de los costos fijos proyectados publicados en el BTO a nivel de cuenta PUC.</u> <p>3. Volúmenes efectivamente transportados para cada tramo o segmento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detalle de los volúmenes efectivamente transportados durante el periodo 2015-2019, discriminado por mes, por proyecto base o ampliado y por tramo o segmento. - Detalle de los volúmenes transportados con condición monetaria, incluyendo los ingresos percibidos por este concepto, <u>discriminados por trayecto o segmento</u> <p>4. Factor de Ajuste Tarifario A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detallar cada componente de esta fórmula - Cálculo del factor para cada tramo o segmento y determinar su aplicabilidad en el nuevo periodo tarifario. - Detallar en cuadro comparativo los valores proyectados para cada componente de la fórmula del periodo tarifario anterior vs los valores reales de los mismos (periodos 2010-2014; 2015-2019) <p>5. Costos Varibales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detallar los valores reales de los costos variables por trayecto o segmento vs los proyectados para los periodos tarifarios anteriores; por cuenta PUC y discriminado por tipo de proyecto (base - ampliado) <p>6. Premisas generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detallar las variables macroeconómicas que proponen utilizar en el nuevo periodo tarifario (TRM, tasas de descuento; tasa de impuesto de renta; PPI anual). - Años que faltan de recuperación de la inversión - Depreciación de la inversión y como afecta el cálculo de la tarifa por trayecto. <p>8. Informes Anuales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copia de los INFORMES ANUALES a los que se refiere el artículo 14 de la Resolución 72146 de 2014, con los comprobantes respectivos certificados por auditor externo, para los años 2010 a 2019
---	---	------------	---



7	"SESIONES DE NEGOCIACION"	Artículo 1	Solicitamos incluir en la resolución la posibilidad de presentar por parte de los Remitentes al Ministerio y a los transportadores en las sesiones de Negociación, las propuestas de modificación a las fórmulas tarifarias mencionadas en la resolución 72146 de 2014, así como a los parámetros utilizados para las mismas siempre en consistencia con lo establecido en el código de Petróleos.
8	Auditoria Información Fórmula Tarifaria	Artículo 1	Solicitamos incluir en la resolución la realización de la auditoría a la que se refiere el párrafo 6 del artículo 7 de la resolución 72146 de 2014 y el inciso 2 del artículo 23 de la resolución 72145 de 2014
9	Intervención Peritos y Luego fijación tarifa definitiva	Artículo 2 / Artículo 3	De no llegar aun acuerdo respecto a las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto por Tramo o Trayecto para el 1 de Julio Se active de inmediato el mecanismo de intervención de peritos establecido en el artículo 11 del código de petróleo. Luego, y una vez obtenidos los resultados del peritazgo el MME emitirá la tarifa definitiva.
10	Acotar los tiempos	Artículo 2	Solicitamos acotar los tiempos de cada fase. Proponemos los siguientes tiempos: a) Fase de Sesión de Negociación (Abril 24 - Julio 1), b) Fase de Peritazgo en caso de no acuerdo (3 meses) hasta sept 30: Se debe definir en que momento se hará el estudio por parte del MME y como encaja en estos tiempos.
11	Acuerdo en la negociación	Artículo 2	Que sucede si hay acuerdo en algunos oleoductos y en otros no y bajo el peritaje o el estudio contratado por el Ministerio se concluye que es necesario modificar la fórmula de algún parámetro de la tarifa?
12	Estudio Técnico-económico metodología de fijación de tarifas	Artículo 4	Por favor determinar que rol específico va a tener el estudio solicitado por el MME, cuando se contratara, términos de referencia, calidades del consultor, y que impacto tendrá sobre las sesiones de negociación. El MME dice que podrá contratar el estudio, se debería especificar que condiciones se deben dar para que dicho estudio se contrate.
	Estudio Técnico-económico metodología de fijación de tarifas	Artículo 4	Solicitamos que los resultados del estudio sean puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.
13	Solicitud al MME	Solicitud	Solicitud al MME de adelantar estudio del WACC consistente con la situación actual del país y del mercado.

Comentario 6

De: Alfredo Enrique Gómez Montero

Fecha: mar., 23 abr. 2019 a las 18:54

Asunto: Comentarios de Frontera Energy al Proyecto de Resolución de Tarifa por el transporte de crudo por oleoductos



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	

Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	Frontera Energy

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento



Bogotá D.C., 23 de abril de 2019

Señores
Ministerio de Minas y Energía
Atención: Doctor José Manuel Moreno C.
Director (E)
Dirección de Hidrocarburos
pciudadana@minenergia.gov.co
Calle 43 # 57 – 31, CAN Bogotá
Ciudad

Referencia: Proyecto de resolución *"Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"*.

Respetados señores:

Por medio de la presente comunicación, someto ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las observaciones, comentarios y propuestas de **FRONTERA ENERGY COLOMBIA CORP. SUCURSAL COLOMBIA** (la "Empresa") al proyecto de resolución *"Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"*, así:

- Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.
- Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.
- Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.
- Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.

Para efectos de estos comentarios, hemos hecho nuestros mejores esfuerzos para -en tiempo récord y durante el periodo vacacional- hacer un análisis completo del proyecto de resolución. Sin embargo, sería oportuno y conveniente brindar mayores plazos y mejores oportunidades para poder brindarle al Ministerio y su Dirección de Hidrocarburos las observaciones ponderadas que los análisis detenidos permiten construir.



De requerir una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacérselo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.

Cualquier aclaración o complemento, podemos recibirla vía correo electrónico a la atención del Claudia Otero, nuestra Gerente de Oleoductos y Terminales, a la dirección cotero@fronteraenergy.ca y agomez@fronteraenergy.ca.

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Alfredo E. Gómez Montero
C.E.: 353.675
Director Suministro, Planificación Transporte
Frontera Energy



Anexo 1
Formulario para recepción de comentarios al
Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector: Hidrocarburos
Proyecto: Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio: 16/04/19
Fecha fin: 23/04/19
Fecha Comentario:

Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de la tarifa de transporte contenidos en un numeral de rango legal	Nueve considerandos [segundo Considerando B] y [segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad ligada equitativa	Nuevo considerando [segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Quinto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento.
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento.
7	Referencia Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento.
8	Resolución normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento.
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento.
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento.
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento.
12	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento.
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento.
14	Referencia Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento.
15	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento.
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento.
17	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5]	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento.

* Numeración de acuerdo con el Anexo 4 de este Documento.

Anexo 2
Detalle de comentarios de naturaleza legal al



Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

1. Comentarios generales al Proyecto.

1.1. En términos generales, destacamos las varias señales regulatorias positivas que brinda el proyecto de resolución "Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones" sometido a consideración del público por parte de la Dirección de Hidrocarburos (la "Dirección") del Ministerio de Minas y Energía (el "Ministerio") el pasado 17 de abril de 2019 (en adelante, el "Proyecto de Resolución" o simplemente el "Proyecto").

1.2. En esa línea, destacamos positivamente aspectos como los siguientes:

- (a) Encontramos positivo el establecimiento de un período de negociación más flexible y amigable al que contemplaban la Resolución 12 4386 de 2010 (según fue modificada, la "Resolución de 2010") y la Resolución 72 146 de 2014 (según fue modificada, la "Resolución de 2014" y, junto con la Resolución de 2010, las "Resoluciones Precedentes").

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes centraban su atención en un procedimiento y formalismo excesivo en virtud de los cuales los verdaderos objetivos y garantías a los que legalmente se somete el procedimiento de determinación tarifaria resultaron inocuos en detrimento del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos, así como del de terceros y demás remitentes (artículo 202 del Decreto 1056 de 1953 (el "Código de Petróleos").

- (b) Nos parece no sólo positivo, sino sobre todo lógico y natural que la Dirección busque formar su posición y obtenga la información que requiere para concurrir a la negociación de las tarifas con los aportes e insumos que los remitentes le podemos brindar. Lo anterior le asegura a la Dirección que se forme una idea completa y adecuada de los intereses por los que -por disposición legal- debe velar y garantizar.

En ese sentido, una parte importante de nuestras observaciones y comentarios particulares al Proyecto de Resolución pasan por darle nuevamente la preponderancia que tienen los objetivos que la propia ley le atribuye al Gobierno en los procedimientos de determinación tarifaria bajo el artículo 202 del Código de Petróleos.



- (c) Aunque tenues, vemos señales positivas en la desmitificación de las fórmulas tarifarias de las Resoluciones Precedentes (sobre lo que nos referimos más adelante). En efecto, a diferencia de lo que equivocadamente establecen las Resoluciones Precedentes, el hecho de que no se exprese que un eventual trámite pericial sometido al artículo 11 del Código de Petróleos deba someterse a las fórmulas tarifarias ministeriales no sólo es una clara señal del respeto por la primacía de la ley, sino sobre todo del verdadero sentido del diseño establecido, bajo la reserva legal, al régimen de intervención estatal en materia de tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

En consideración a los vacíos que se deducen del contenido del artículo 11 del Código de Petróleos, vemos conveniente que en desarrollo de la potestad reglamentaria presidencial o ministerial, se llenen los vacíos que deja la remisión normativa del artículo 11 al Código Judicial y se exprese que tal remisión debe entenderse efectuada, en lo no previsto por el Código de Petróleos, a la Ley 1563 de 2012.

- (d) También vemos positivo el cambio de lenguaje que en algunos apartados refleja el Proyecto de Resolución, acomodándose mucho más a las normas de rango legal y reglamentario del Código de Petróleos a las que debe someterse la reglamentación ministerial.

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes introdujeron una serie de definiciones y expresiones que no sólo resultaban ajenas al contenido de las normas superiores, sino que desvirtúan y desconocen el alcance del diseño regulatorio previsto bajo el Código de Petróleos (a tal punto, que -en contravía de lo señalado por el Código de Petróleos- unificaron periodos tarifarios; crearon dos tarifas para un mismo segmento de tubo; permitieron el acomodamiento de cifras de inversión diferentes a las efectivamente incurridas por el transportador; le desplazaron al remitente el riesgo de fondeo y construcción inherente a la inversión; desconocieron las etapas en que el Código de Petróleos dividió la determinación tarifaria; etcétera).

1.3. De otra parte, vemos que el Proyecto de Resolución preserva distintos elementos de las Resoluciones Precedentes sobre los cuales en el pasado ya manifestamos *i)* serias dudas sobre su legalidad; *ii)* el excesivo incremento que sufrieron las tarifas para ciertos segmentos de transporte que son vitales para la producción y exportación de crudo producido en la región de los llanos orientales; así como *iii)* la rentabilidad exorbitante que por virtud de esos elementos están



asegurando los transportadores en detrimento de los principios de equidad (en costo y utilidad) dispersos a lo largo y ancho del régimen legal de tarifas de crudo por oleoducto.

1.4. Para efectos de ello, reiteramos -como lo hemos expresado junto con otros remitentes en distintos documentos y foros presenciales- que la potestad normativa de que gozan el Ministerio y la Dirección en materia de procedimientos y metodología tarifarias para el transporte de crudo por oleoducto es de carácter eminentemente reglamentario (técnico y operativo) y residual sobre aquellos aspectos que prevén las normas de rango legal y reglamentario que ya fueron expedidas bajo el Código de Petróleos, y que se encuentran actualmente vigentes.

En ese sentido, destacamos que el Código de Petróleos -al amparo de la reserva legal prevista por la Constitución Política- ya estableció un procedimiento y una metodología aplicables al régimen de tarifas de transporte de crudo por oleoducto que, por demás, el Proyecto de Resolución no sólo no puede desconocer, sino que sobre todo está llamado a limitarse a establecer las disposiciones que aseguren el debido cumplimiento de la ley.

1.5. A la luz de los anteriores planteamientos compartimos con el Ministerio y su Dirección aspectos como los siguientes:

- (a) Para los efectos de las sesiones de negociación que antecedan a la determinación de cualquier tarifa, la metodología y fórmulas previstas en la Resolución de 2014 (con las variables e insumos que se preservaron de la Resolución de 2010) permitieron desatender los precisos criterios que el procedimiento y metodología del Código de Petróleos previeron.

Así, vemos con temor que para los nuevos períodos tarifarios:

- i) se pudieran terminar preservando, como valores de inversión inicial o lo a reconocerle a los transportadores, las mismas cifras empleadas al amparo de las Resoluciones Precedentes desconociendo los precisos términos del Código de Petróleos;
- ii) el riesgo de fondeo y construcción inherente a nuevas inversiones vuelva a trasladarse al remitente pese a que el diseño legal que previó el Código de Petróleos se lo atribuyó, sin miramientos, al transportador (que legalmente sólo podría recobrar tales inversiones *ex post* y no *ex ante* como lo prevé la Resolución de 2014 y como erradamente ya lo han evidenciado



algunos transportadores en los "documentos soporte de la tarifa" que hasta la fecha venían divulgando a través de sus BTO y que no pasa de ser una proyección o un simple "plan de inversiones" para el período tarifario inmediatamente subsiguiente).

- iii) la posibilidad de que se adelanten revisiones tarifarias extraordinarias por motivos distintos a los precisos y expresamente previstos por el Legislador bajo el artículo 57 del Código de Petróleos, que sin fundamento alguno creó la Resolución de 2014.

Bajo la línea de los comentarios precedentes, proponemos a la Dirección derogar las Resoluciones Precedentes, según lo verán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. De no encontrarse procedente la derogatoria sugerida en el artículo 5 del Proyecto de Resolución, solicitamos que el Proyecto de Resolución no haga referencias ni remisiones normativas a las Resoluciones Precedentes como lo expresamos en el referido Anexo 4.

Para los propósitos de lo anterior, reiteramos que bajo el rol con el que concurre el Gobierno a la negociación de tarifas, las Resoluciones Precedentes constituyen un saco de fuerza que le impedirían atender y velar por los intereses que está llamado a garantizar.

- (b) Con miras a asegurar los objetivos previstos en el artículo 202 del Código de Petróleos y garantizar al propio Gobierno (y los beneficiarios de la regalía petrolera estatal) un costo equitativo para el transporte de sus crudos de regalías y derechos económicos pagados en especie, consideramos que la citación y participación de los remitentes no debería ser potestativa de los funcionarios de turno sino una cuestión ineludible no sólo dentro de las sesiones que se surtan con los transportadores, sino con anterioridad a las mismas.

No debe perderse de vista que a la luz del Código de Petróleos, el Gobierno está legalmente llamado a concurrir a la negociación de las tarifas para velar y asegurar sus intereses como remitente – y no como tercero imparcial, juez o regulador.

- (c) Vemos sumamente positivo las vías que la Dirección abre para obtener de los interesados las señales pertinentes de cara al inicio del trámite pericial previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos (sin someterlo -como no podría hacerse- a las fórmulas ministeriales, conforme lo preveían las Resoluciones Precedentes).



Lo anterior, naturalmente, sin perjuicio del verdadero rol que a nuestro juicio le asiste al Ministerio y su Dirección en la negociación de tarifas con los transportadores según los precisos mandatos del artículo 202 del Código de Petróleos,

- (d) La preservación de las Resoluciones Precedentes permite considerar que se continuarán con escenarios (ampliaciones, nuevos trayectos, etcétera) en los que desapareció el régimen de precios para ser sustituido por un régimen de libertad no previsto por la Ley, ni conveniente para mercados en situación de monopolio natural.
- (e) El Proyecto de Resolución no contempla señales regulatorias dirigidas a incrementar la oferta del transporte mediante la construcción de nuevos trayectos o ampliación de los existentes con incentivos claros y precisos que permitan disminuir los costos que por transporte venimos soportando los remitentes (ya seamos productores o meros comercializadores). En tal sentido, preservar el esquema previsto por la Resolución de 2014 -al amparo del cual no se produjeron desarrollos significativos y confiables de capacidad de transporte para el país- parecería señalar una disminución en el interés de incremento de capacidad de lo que sólo se benefician los agentes que, por naturaleza, ocupan una posición monopólica y de dominio.

2. Comentarios particulares.

2.1. Parte considerativa.

2.1.1. Sugerimos introducir el texto propuesto como "Segundo Considerando A" que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.

En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.

En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe



acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información "*debidamente comprobada*" y "*detallada*" de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes

2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como "Segundo Considerando B" y "Segundo Considerando C" del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán *precisamente* a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a "*planes de inversión*" formulados *ex ante* para propósitos de la negociación tarifaria).

Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.

En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital *efectivamente invertido en la construcción*. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los



precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.

2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como "Segundo Considerando D" del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.

La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.

2.1.4. En el "Cuarto Considerando" consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció "la" metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.

Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido *una* metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como *la* metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución.

2.1.5. Consideramos conveniente incluir en el "Sexto Considerando" todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.

2.1.6. En el texto propuesto como "Sexto Considerando A" del Anexo 4 sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra



Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.

En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado I_0 de las Resoluciones Precedentes.

2.1.7. En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como "Séptimo Considerando" las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos.

2.1.8. Con relación al "Octavo Considerando" nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.

2.1.9. En el "Noveno Considerando" sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere).

2.1.10. Frente al "Décimo Considerando" del Anexo 4 nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.

2.1.11. Con relación al "Undécimo Considerando" nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de



conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal.

2.1.12. En el "Duodécimo Considerando" sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

2.2. Parte resolutive.

2.2.1. Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:

- (a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.
- (b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.

Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se trate de gastos "*debidamente comprobados*" así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador "*presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa*"; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.

- (c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y



comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.

Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.

- (d) Consideramos conveniente modificar el contenido del tercer inciso del artículo 1 para asegurar que los remitentes sean citados a la negociación y a las sesiones previas. Esto le permitirá a la Dirección honrar fielmente el rol conforme al cual debe concurrir a la negociación de tarifas bajo la metodología y procedimiento previstos por el Código de Petróleos.

En línea con lo anterior, sugerimos incluir expresamente los objetivos con los que el Gobierno -a través de la Dirección del Ministerio- debe concurrir a la determinación de tarifas de transporte previstas en el artículo 202 del Código de Petróleos. Esto, así mismo, protege al Ministerio de cualquier observación que puedan tener los beneficiarios de las regalías y de las rentas que correspondan a los derechos económicos pactados convencionalmente con los productores de crudo en el país.

2.2.2. En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar.

2.2.3. Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

2.2.4. Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de



tarifas de petróleo crudo a través de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existen para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.

En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el párrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.

2.2.5. Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.

En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.



Anexo 3

Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

1. Inversión a ser reconocida como capital

El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el lo reportado en el año 2010.

Para aquellos oleoductos que se encontraban en funcionamiento en el momento de la Resolución de 2014, el proceso corresponde al de revisión tarifaria establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos el cual contempla que los elementos a tener en cuenta en el cálculo de la tarifa son: i) Los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados; ii) Las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos, y iii) Una utilidad líquida equitativa para el empresario del oleoducto.

Del análisis de este artículo se establece que el Código de Petróleos no modifica el valor a reconocer por inversión que se había definido bajo el artículo 56 en el momento de la entrada en operación del sistema es decir el capital invertido durante la construcción del mismo, sino que hace referencia simplemente a las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos.

La palabra 'depreciación' remite al concepto técnico de distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil de acuerdo con el método de depreciación aplicable, y la palabra 'amortización' corresponde al importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil.

Al no establecer valores de inversión distintos a los de la fijación inicial, el lo debe entenderse como el capital invertido en la construcción que esté pendiente de amortizar al momento de la revisión más todas aquellas inversiones de capital que el transportador haya realizado para el ensanche de la empresa y que hayan sido debidamente reportadas en el reporte anual de que trata el artículo 204 del Código de Petróleos



En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión.

Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleos hubieran sido correctamente aplicados.

2. Utilidad Líquida Equitativa

Igualmente, el artículo 57 del Código de Petróleos también establece que "...Para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de la revisión de las tarifas..."

El concepto de 'justo valor', desde la perspectiva técnica es equiparable al de 'valor razonable' y de acuerdo a la NIC 13 corresponde a la cantidad por la que puede ser intercambiado un activo o cancelado un pasivo entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, en condiciones de independencia mutua.

Una entidad utilizará las técnicas de valoración que sean apropiadas a las circunstancias y sobre las cuales existan datos suficientes disponibles para medir el valor razonable, maximizando el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizando el uso de datos de entrada no observables.

Existen tres técnicas de valoración ampliamente utilizadas que son: enfoque de mercado, enfoque del costo y el enfoque del ingreso.

- Enfoque de mercado: utiliza los precios y otra información relevante generada por transacciones de mercado que involucran activos, pasivos o un grupo de activos y pasivos idénticos o comparables (es decir, similares), tales como un negocio.
- Enfoque de costo: refleja el importe que se requeriría en el momento presente para sustituir la capacidad de servicio de un activo (a menudo conocido como costo de reposición corriente).



- Enfoque del ingreso: convierte importes futuros (por ejemplo, flujos de efectivo o ingresos y gastos) en un importe presente único (es decir, descontado).

En el sector de hidrocarburos, el 'justo valor' o 'valor razonable' ha sido comúnmente establecido mediante avalúos técnicos es decir aplicando el enfoque de costo. Sin embargo, el concepto no se introduce en el Código de Petróleos para reemplazar el valor de inversión a reconocer en la tarifa sino únicamente para ser tomado como elemento independiente a la hora de reconocer al inversionista la utilidad líquida equitativa, haciéndolo sobre una inversión actualizada (aquella que se hubiera realizado si el oleoducto se construyera en el momento de la revisión tarifaria) y no sobre la inversión histórica.

Esta diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.

3. Tasa Anual de Descuento

De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto.

En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo.

Importante destacar que se requiere un análisis más detallado sobre los factores que determinan el nivel de riesgo al que se encuentran expuestos los diferentes sistemas de transporte y las acciones de mitigación que determinan el riesgo residual.

Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo



de ajuste incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.

4. Periodo de Recuperación

Otro aspecto a considerar es que la Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que sirvan como base para este cálculo y posiblemente establecer un periodo igual para todos los sistemas.

5. Factor de Ajuste

El factor de ajuste tarifario es un elemento que conceptualmente busca mantener el equilibrio y proteger a las partes por las variaciones significativas que se presentan en los componentes de la tarifa garantizando al transportador el nivel de ingreso esperado y reduciendo así el riesgo de exposición.

De acuerdo con la Resolución de 2014, las diferencias (superávit o déficit) entre los ingresos reales y el ingreso percibido por el servicio de transporte se calcula cada 4 años y aplica si la variación es superior al 10%.

En términos generales el tiempo que transcurre entre el servicio de transporte y la aplicación del ajuste es muy amplio, y no permite que se refleje oportunamente el impacto de los comportamientos reales cuando son significativamente diferentes de los establecidos en los parámetros iniciales, por lo cual debería realizarse en periodos no mayores a un año.

Igualmente, el ajuste debería efectuarse independientemente al % de variación, es decir que el nivel de tolerancia debería ser cero, debido a la materialidad de las cifras involucradas.

6. Costo de Abandono

El costo de abandono no puede catalogarse como un costo variable porque no está en función de los barriles transportados, sino que es una obligación que nace con el proyecto y se conoce desde su entrada en operación por lo tanto está relacionado con la vida útil.



De acuerdo con la técnica contable (NIC 16) el costo de un activo está dado por los siguientes elementos:

- Precio de adquisición y/o construcción
- Costos de ubicación del activo y costos para que pueda operar
- Estimación de costos de desmantelamiento y retiro

El abandono de un oleoducto o cualquier instalación solo se hace cuando termina la vida útil del activo, no se hace abandono cuando termina el periodo de recuperación de la inversión y por tal motivo no debe atarse el cobro del fondo de abandono al periodo de recuperación sino a la vida útil. Para efectos de la tarifa debe incluirse sólo la porción de costo de abandono correspondiente a la vida remanente del respectivo oleoducto al momento de revisar la tarifa

Adicionalmente, se debe garantizar que no se incluye tasa de descuento al momento de establecer el costo de abandono y por el contrario cualquier rentabilidad adicional a la re estimación del valor estimado que sea generada en el fondo creado para este fin debe deducir la obligación a cobrar a los remitentes .

7. Condiciones Monetarias

De acuerdo con la Resolución de 2014 las condiciones monetarias obedecen a variaciones en la calidad del crudo con respecto a las condiciones estándar y se fijan de acuerdo con tablas que el transportador elabora y reporta en el BTO y que representan los sobrecargos y descuentos que aplican sobre las tarifas de transporte de crudo por oleoducto bien sea que hayan sido "fijadas por la Dirección de Hidrocarburos o por mutuo acuerdo entre transportadores y remitentes".

Las condiciones monetarias deberían aplicar sólo si el cambio en la calidad del crudo produce una disminución real del ingreso esperado por el transportador al momento de determinar la tarifa, el cual debe compensarse; de lo contrario se constituye en un cobro superior a la tarifa, que no está contemplado en el Código del Petróleo y carecería de sustento suficiente originando un ingreso extraordinario o adicional a la tarifa de transporte.

8. Otros



Muchos oleoductos tienen capacidades efectivas de transporte mayores a las capacidades programadas, es decir tienen capacidad disponible. Sin embargo, en el cálculo de la tarifa se está recuperando el capital invertido y los costos fijos con los volúmenes de la capacidad programada, es decir que no asume ningún riesgo comercial frente a la disminución de volúmenes.

Algunos oleoductos transportan volúmenes muy bajos comparados con la capacidad efectiva de transporte y en el momento de establecer el valor a reconocer por capital invertido reportaron igualmente el Valor Actual en Uso por lo cual generaron una tarifa que no guarda relación con la realidad económica del sistema, por lo cual se plantea que La amortización del capital o depreciación y costos fijos a considerar en la tarifa se apliquen en la porción (Capacidad Programada /Capacidad efectiva de transporte).



Abrir con Documentos de Google

Anexo 4

Propuestas al

Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

RESOLUCIÓN N°

DE

()

Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones

EL DIRECTOR DE HIDROCARBUROS

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en los Decretos 381 de 2012 y 1617 de 2013, y

CONSIDERANDO

[PRIMER CONSIDERANDO] Que el numeral 30 del Artículo 8º del Decreto 1617 de 2013 mediante el cual se adicionó el Artículo 15 del Decreto 381 de 2012, señala que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.

[SEGUNDO CONSIDERANDO] Que 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.

[SEGUNDO CONSIDERANDO A] Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto



o para la revisión de las tarifas que deben regir para el periodo siguiente en oleoductos o trayectos existente.

[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.

[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa *“la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil”*.

[SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.

[TERCER CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 se 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.

[CUARTO CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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.

[QUINTO CONSIDERANDO] Que el artículo 5 de la Resolución 72 146 de 2014 señaló los principios para llevar a cabo la negociación de las tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

[SEXTO CONSIDERANDO] Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014.

[SEXTO CONSIDERANDO A] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se



empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.

[SÉPTIMO CONSIDERANDO] Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que regirá a propósito del periodo tarifario fijado por el Ministerio.

[OCTAVO CONSIDERANDO] Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados que en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente fórmula:

“Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan los artículos (...) 56 y 57 de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales.”.

[NOVENO CONSIDERANDO] Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar extraordinariamente las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes 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 del transportador o de los remitentes. **[NOTA: No es claro cuál es el estudio al que hace referencia.]**

[DÉCIMO CONSIDERANDO] Que para la toma de decisiones, es necesario contar con elementos técnicos que nos permitan dar respuesta a las problemáticas que se han presentado por parte de los transportadores y remitentes, las cuales se evidencian en múltiples comunicaciones: a) radicado No. 2019017804 del 15 de marzo de 2019 por la empresa PAREX RESOURCES, b) comunicación de la ACP de fecha 14 de agosto de 2018, c) radicado No. 2018085378 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa OCENSA S.A., d) radicado No. 2018085719 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa CENIT y e) radicado No. 2018088393 del 21 de noviembre de 2018 por parte de la empresa Oleoducto de Colombia – ODC. **[NOTA: Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación de la Dirección. Sugerimos precisar las decisiones a las que se refiere este párrafo.]**



[UNDÉCIMO CONSIDERANDO] Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o tramo o trayecto (cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos).

[DUODÉCIMO CONSIDERANDO] Que en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8º del Artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el día xx del mes de abril del año 2019 al 15 de abril del año 2019, y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados.

[DÉCIMO TERCER CONSIDERANDO] Que sometido el proyecto de Resolución al concepto de que trata el Artículo 7º de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009, mediante oficio xxxxxxxxxxxx, radicado en este Ministerio el xx de xxxx con el número xxxxxxxxxxxx, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio concluyó que la modificación xxxxxxxxxxxx.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009.



La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía citará a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que detenten una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento (o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar - para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación:

(a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y

(b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizar a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.

ARTÍCULO 2°. Vencido el periodo señalado en el artículo 1° de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en el Código de Petróleos.

ARTÍCULO 3°. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. Para propósitos de lo anterior, se adoptará -en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012.

ARTÍCULO 4°. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter legal y técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, así como acerca de los criterios contenidos en el Código de Petróleos, atendiendo las facultades previstas en el artículo [sugerimos señalar el artículo] del Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.



Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente, y serán puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio así como a las observaciones y comentarios que se reciban de los agentes, el Ministerio podrá señalar metodologías tarifarias sobre la base de elementos legales y técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos y criterios para la determinación de las tarifas establecidos en la Ley.

ARTÍCULO 5°. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS

Director de Hidrocarburos (e)

Elaboró: Mauricio Herrera B.
Revisó: Luisa García V.
Aprobó: José Manuel Moreno C.



Comentario 7

De: González Burgos, Mary Alexandra

Fecha: mar., 23 abr. 2019 a las 18:55

Asunto: Comentarios Proyecto de Resolución tarifa transporte crudo por oleoductos"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS			
Sector:	Hidrocarburos		
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"		
Fecha inicio:	16/04/2019		
Fecha fin:	23/04/2019		
Fecha Comentario:	23/04/2019 0:00		
Datos de contacto:	Correo electrónico:		
Nombre de la empresa o interesado:	CEPSA COLOMBIA S.A		
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de	Nuevo considerando Explicación	Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben



2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos	Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de
		Explicación	Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán precisamente a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a “planes de inversión” formulados ex ante para propósitos de la negociación tarifaria). Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando	Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del
		Explicación	El esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció “la” metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.
		Explicación	El Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido una
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Incluir en este considerando: Resolución 31 489 de 25 de septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014.
		Explicación	Consideramos conveniente incluir en el Sexto Considerando todas y cada una de las distintas
6	Inversión inicial	Nuevo considerando	Sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros
		Explicación	Encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las



7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Eliminar del Séptimo Considerando las referencias a la Resolución de 2014.
		Explicación	Esto no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos "Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno
		Explicación	Esto no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos "... Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de
		Explicación	Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación
		Explicación	Nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Agregar al texto la aclaración: "... el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o
		Explicación	nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto
12	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Aclarar en este artículo que en las sesiones de negociación cada oleoducto debe presentar la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos, acotando que no se admitirán gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y aclarando que la Dirección de Hidrocarburos se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la
		Explicación	Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección. La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del



14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto.
		Explicación	La metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas
15	Normas procesales	Artículo 3	Precisar que a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos, en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos ser aplicaría un
		Explicación	Vemos conveniente precisar las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de
		Explicación	No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de
		Nuevo Artículo	Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes. El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes: 1. Inversión a ser reconocida como capital. El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el IO reportado en el año 2010. En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión. Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleos hubieran sido correctamente aplicados.



17	Derogatorias	Explicación	<p>... con elementos aprendidos.</p> <p>2. Utilidad Líquida Equitativa. La diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.</p> <p>3. Tasa Anual de Descuento. De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto. En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo. Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo de ajuste incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.</p> <p>4. Periodo de Recuperación. La Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que</p>
----	---------------------	-------------	--



18	Información requerida para antes de iniciar negociación	Artículo 1	<p>SESIONES DE NEGOCIACION : 1) Se propone que cada sesion tenga una agenda previa y que en dichas sesiones se discutan TODOS los elementos que contiene la formula de la Tarifa. 2) Es indispensable haber recibido la informacion de cada oleoducto como se detalla a continuacion con por lo menos 8 dias de anticipacion a las " Sesiones de negociacion". 3) Dichas sesiones DEBERAN incluir al Transportador y TODOS los remitentes con contrato o que esten interesados en enviar volumenes a futuro. 4) Dichas sesiones siempre deberán contar con un representante del MME. 4) Se hará un acta despues de cada sesion indicando los acuerdos y desacuerdos de dichas sesiones.</p> <p>Solicitamos incluir en el Proyecto de Resolución en mención la obligación para los transportadores de publicar en su BTO, dentro de los 15 días siguientes a la publicación de la Resolución, adicional a la información ya publicada para cada oleoducto, el siguiente detalle:</p> <p>1. Ingreso anual reconocible por remuneración al capital (K):</p> <ul style="list-style-type: none">- Inversiones realizadas año a año durante el periodo 2015-2019 y descripción de cada una de ellas.-En caso de trayectos ampliados informar la segregación del lo en el trayecto base y el trayecto ampliado (discriminar la distribución del capital en aquellos casos en los cuales el uso de los activos del proyecto base y el proyecto ampliado se compartan)- Valor del lo para cada trayecto o segmento y el detalle de su cálculo.- Valor del K- Detalle de las inversiones proyectadas cuyos valores fueron publicadas en el BTO y su justificación.- Valor en libros de la inversión por segmento o trayecto, para los años 2010; 2014; a diciembre de 2018 y proyectada a 30 de junio de 2019. Certificado por revisor fiscal. <p>2. Ingreso anual reconocible como Costos Fijos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Detalle de los costos fijos reales en el periodo 2015-2019 a nivel de cuenta PUC, certificados por revisor fiscal. y detalle de los costos fijos proyectados publicados en el BTO a nivel de cuenta PUC. <p>3. Volúmenes efectivamente transportados para cada tramo o segmento:</p> <ul style="list-style-type: none">- Detalle de los volúmenes efectivamente transportados durante el periodo 2015-2019, discriminado por mes, por proyecto base o ampliado y por tramo o segmento y detalle de los volúmenes transportados
----	--	------------	--



19	Auditoria Información Fórmula Tarifaria	Artículo 1	Solicitamos incluir en la resolución la realización de la auditoria a la que se refiere el parágrafo 6 del artículo 7 de la resolución 72146 de 2014 y el inciso 2 del artículo 23 de la resolución 72145 de 2014
20	Acotar los tiempos	Artículo 2	Solicitamos acotar los tiempos de cada fase. Proponemos los siguientes tiempos : a) Fase de Sesion de Negociacion (Abril 24 - Julio 1 , b) Fase de Peritazgo en caso de no acuerdo (3 meses) hasta sept 30 : Se
21	Estudio Técnico- económico metodología de fijación de tarifas	Artículo 4	Por favor determinar que rol específico va a tener el estudio solicitado por el MME, cuando se contratara, terminos de referencia, calidades del consultor, y que impacto tendra sobre las sesiones de negociacion. El MME dice que podrá contratar el estudio, se debería especificar que condiciones se deben dar para que dicho estudio se contrate.



Comentario 8

De: Serrato, Ricardo

Fecha: mar., 23 abr. 2019 a las 19:37

Asunto: Procedimientos relacionados con la fijación de
ransporte de crudo por oleoductos



Occidental de Colombia, LLC
NIT 860.053.930-2

Bogotá D.C., 23 de abril de 2019
AOP-186-19

Señores

Ministerio de Minas y Energía

Atención: Doctor José Manuel Moreno C.

Director (E)

Dirección de Hidrocarburos

pciudadana@minenergia.gov.co

Calle 43 # 57 – 31, CAN Bogotá

Ciudad.

Referencia: Proyecto de resolución "*Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*".

Respetados señores:

Por medio del presente documento, sometemos ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las observaciones, comentarios y propuestas de Occidental de Colombia, LLC, (la "**Empresa**") al proyecto de resolución "*Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*", así:

- Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.
- Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.
- Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.
- Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.

Para efectos de estos comentarios, hemos hecho nuestros mejores esfuerzos para -en tiempo récord y durante el período vacacional- hacer un análisis completo del proyecto de resolución. Sin embargo, sería oportuno y conveniente brindar mayores plazos y mejores oportunidades para poder brindarle al Ministerio y su Dirección de Hidrocarburos las observaciones ponderadas que los análisis detenidos permiten construir.

De requerir una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacérselo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.



Cualquier aclaración o complemento, podrán hacérsenos llegar vía correo electrónico a la siguiente dirección: Carlos_Sierra@oxy.com.

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Occidental de Colombia, LLC.

CARLOS EDUARDO SIERRA T.
Gerente de Operaciones Asociadas



Anexo 1
Formulario para recepción de comentarios al
Proyecto de resolución "Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector: Hidrocarburos
Proyecto: Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio: 4/16/2019
Fecha fin: 4/23/2019
Fecha Comentario:

Datos de contacto: Carlos Sierra **Correo electrónico:** Carlos_Sierra@ocp.com
Nombre de la empresa o interesado: Occidental de Colombia, S.L.C.

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento
12	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento
15	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento
17	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5]	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento

* Numeración de acuerdo con el Anexo 4 de este Documento.



Anexo 2

Detalle de comentarios de naturaleza legal al
Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

1. Comentarios generales al Proyecto.

1.1. En términos generales, destacamos las varias señales regulatorias positivas que brinda el proyecto de resolución "Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones" sometido a consideración del público por parte de la Dirección de Hidrocarburos (la "**Dirección**") del Ministerio de Minas y Energía (el "**Ministerio**") el pasado 17 de abril de 2019 (en adelante, el "**Proyecto de Resolución**" o simplemente el "**Proyecto**").

1.2. En esa línea, destacamos positivamente aspectos como los siguientes:

- (a) Encontramos positivo el establecimiento de un período de negociación más flexible y amigable al que contemplaban la Resolución 12 4386 de 2010 (según fue modificada, la "**Resolución de 2010**") y la Resolución 72 146 de 2014 (según fue modificada, la "**Resolución de 2014**" y, junto con la Resolución de 2010, las "**Resoluciones Precedentes**").

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes centraban su atención en un procedimiento y formalismo excesivo en virtud de los cuales los verdaderos objetivos y garantías a los que legalmente se somete el procedimiento de determinación tarifaria resultaron inocuos en detrimento del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos, así como del de terceros y demás remitentes (artículo 202 del Decreto 1056 de 1953 (el "**Código de Petróleos**").

- (b) Nos parece no sólo positivo, sino sobre todo lógico y natural que la Dirección busque formar su posición y obtenga la información que requiere para concurrir a la negociación de las tarifas con los aportes e insumos que los remitentes le podemos brindar. Lo anterior le asegura a la Dirección que se forme una idea completa y adecuada de los intereses por los que -por disposición legal- debe velar y garantizar.

En ese sentido, una parte importante de nuestras observaciones y comentarios particulares al Proyecto de Resolución pasan por darle



nuevamente la preponderancia que tienen los objetivos que la propia ley le atribuye al Gobierno en los procedimientos de determinación tarifaria bajo el artículo 202 del Código de Petróleos.

- (c) Aunque tenues, vemos señales positivas en la desmitificación de las fórmulas tarifarias de las Resoluciones Precedentes (sobre lo que nos referimos más adelante). En efecto, a diferencia de lo que equivocadamente establecían las Resoluciones Precedentes, el hecho de que no se exprese que un eventual trámite pericial sometido al artículo 11 del Código de Petróleos deba someterse a las fórmulas tarifarias ministeriales no sólo es una clara señal del respeto por la primacía de la ley, sino sobre todo del verdadero sentido del diseño establecido, bajo la reserva legal, al régimen de intervención estatal en materia de tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

En consideración a los vacíos que se deducen del contenido del artículo 11 del Código de Petróleos, vemos conveniente que en desarrollo de la potestad reglamentaria presidencial o ministerial, se llenen los vacíos que deja la remisión normativa del artículo 11 al Código Judicial y se exprese que tal remisión debe entenderse efectuada, en lo no previsto por el Código de Petróleos, a la Ley 1563 de 2012.

- (d) También vemos positivo el cambio de lenguaje que en algunos apartados refleja el Proyecto de Resolución, acomodándose mucho más a las normas de rango legal y reglamentario del Código de Petróleos a las que debe someterse la reglamentación ministerial.

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes introdujeron una serie de definiciones y expresiones que no sólo resultaban ajenas al contenido de las normas superiores, sino que desvirtuaban y desconocían el alcance del diseño regulatorio previsto bajo el Código de Petróleos (a tal punto, que -en contravía de lo señalado por el Código de Petróleos- unificaron periodos tarifarios; crearon dos tarifas para un mismo segmento de tubo; permitieron el acomodamiento de cifras de inversión diferentes a las efectivamente incurridas por el transportador; le desplazaron el riesgo de fondeo y construcción inherente a la inversión al remitente; desconocieron las etapas en que el Código de Petróleos dividió la determinación tarifaria; etcétera).

1.3. De otra parte, vemos que el Proyecto de Resolución preserva distintos elementos de las Resoluciones Precedentes sobre los cuales en el pasado ya manifestamos *i)* serias dudas sobre su legalidad; *ii)* el excesivo incremento que sufrieron las tarifas para



ciertos segmentos de transporte que son vitales para la producción y exportación de crudo producido en la región de los llanos orientales; así como *iii)* la rentabilidad desorbitante que por virtud de esos elementos están asegurando los transportadores en detrimento de los principios de equidad (en costo y utilidad) dispersos a lo largo y ancho del régimen legal de tarifas de crudo por oleoducto.

1.4. Para efectos de ello, reiteramos -como lo hemos expresado junto con otros remitentes en distintos documentos y foros presenciales- que la potestad normativa de que gozan el Ministerio y la Dirección en materia de procedimientos y metodología tarifarias para el transporte de crudo por oleoducto es de carácter eminentemente reglamentario (técnico y operativo) y residual sobre aquellos aspectos que prevén las normas de rango legal y reglamentario que ya fueron expedidas bajo el Código de Petróleos, y que se encuentran actualmente vigentes.

En ese sentido, destacamos que el Código de Petróleos -al amparo de la reserva legal prevista por la Constitución Política- ya estableció un procedimiento y una metodología aplicables al régimen de tarifas de transporte de crudo por oleoducto que, por demás, el Proyecto de Resolución no sólo no puede desconocer, sino que sobre todo está llamado a limitarse a establecer las disposiciones que aseguren el debido cumplimiento de la ley.

1.5. A la luz de los anteriores planteamientos compartimos con el Ministerio y su Dirección aspectos como los siguientes:

- (a) Para los efectos de las sesiones de negociación que antecedan a la determinación de cualquier tarifa, la metodología y fórmulas previstas en la Resolución de 2014 (con las variables e insumos que se preservaron de la Resolución de 2010) permitieron desatender los precisos criterios que el procedimiento y metodología del Código de Petróleos previeron.

Así, vemos con temor que para los nuevos períodos tarifarios:

- i) se terminarán preservando, como valores de inversión inicial o lo a reconocérsele a los transportadores, las mismas cifras empleadas al amparo de las Resoluciones Precedentes desconociendo los precisos términos del Código de Petróleos;
- ii) el riesgo de fondeo y construcción inherente a nuevas inversiones vuelva a trasladársele al remitente pese a que el diseño legal que previó el Código de Petróleos se lo atribuyó, sin miramientos, al transportador (que legalmente sólo podría recobrar tales inversiones



ex post y no *ex ante* como lo prevé la Resolución de 2014 y como erradamente ya lo han evidenciado algunos transportadores en los "documentos soporte de la tarifa" que hasta la fecha venían divulgando a través de sus BTO y que no pasa de ser una proyección o un simple "plan de inversiones" para el período tarifario inmediatamente subsiguiente).

- iii) la posibilidad de que se adelanten revisiones tarifarias extraordinarias por motivos distintos a los precisos y expresamente previstos por el Legislador bajo el artículo 57 del Código de Petróleos, que sin fundamento alguno creó la Resolución de 2014.

Bajo la línea de los comentarios precedentes, proponemos a la Dirección derogar las Resoluciones Precedentes, según lo verán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. De no encontrarse precedente la derogatoria sugerida en el artículo 5 del Proyecto de Resolución, solicitamos que el Proyecto de Resolución no haga referencias ni remisiones normativas a las Resoluciones Precedentes como lo expresamos en el referido Anexo 4.

Para los propósitos de lo anterior, reiteramos que bajo el rol con el que concurre el Gobierno a la negociación de tarifas, las Resoluciones Precedentes constituyen un saco de fuerza que le impedirían atender y velar por los intereses que esta llamado a garantizar.

- (b) Con miras a asegurar los objetivos previstos en el artículo 202 del Código de Petróleos y garantizarle al propio Gobierno (y los beneficiarios de la regalía petrolera estatal) un costo equitativo para el transporte de sus crudos de regalías y derechos económicos pagados en especie, consideramos que la citación y participación de los remitentes no debería ser potestativa de los funcionarios de turno sino una cuestión ineludible no sólo dentro de las sesiones que se surtan con los transportadores, sino con anterioridad a las mismas.

No debe perderse de vista que a la luz del Código de Petróleos, el Gobierno está legalmente llamado a concurrir a la negociación de las tarifas para velar y asegurar sus intereses como remitente – y no como tercero imparcial, juez o regulador.

- (c) Vemos sumamente positivo las vías que la Dirección abre para obtener de los interesados las señales pertinentes de cara al inicio del trámite pericial



previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos (sin someterlo -como no podría hacerse- a las fórmulas ministeriales, conforme lo preveían las Resoluciones Precedentes).

Lo anterior, naturalmente, sin perjuicio del verdadero rol que a nuestro juicio le asiste al Ministerio y su Dirección en la negociación de tarifas con los transportadores según los precisos mandatos del artículo 202 del Código de Petróleos,

- (d) La preservación de las Resoluciones Precedentes permite considerar que se continuarán con escenarios (ampliaciones, nuevos trayectos, etcétera) en los que desapareció el régimen de precios para ser sustituido por un régimen de libertad no previsto por la Ley, ni conveniente para mercados en situación de monopolio natural.
- (e) El Proyecto de Resolución no contempla señales regulatorias dirigidas a incrementar la oferta del transporte mediante la construcción de nuevos trayectos o ampliación de los existentes con incentivos claros y precisos que permitan disminuir los costos que por transporte venimos soportando los remitentes (ya seamos productores o meros comercializadores). En tal sentido, preservar el esquema previsto por la Resolución de 2014 -al amparo del cual no se produjeron desarrollos significativos y confiables de capacidad de transporte para el país- parecería señalar una disminución en el interés de incremento de capacidad de lo que sólo se benefician los agentes que, por naturaleza, ocupan una posición monopólica y de dominio.

2. Comentarios particulares.

2.1. Parte considerativa.

2.1.1. Sugerimos introducir el texto propuesto como [Segundo Considerando A] que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.

En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.



En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información "*debidamente comprobada*" y "*detallada*" de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes

2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C] del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán *precisamente* a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a "*planes de inversión*" formulados *ex ante* para propósitos de la negociación tarifaria).

Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.

En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital *efectivamente invertido en la construcción*. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión



de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.

2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como [Segundo Considerando D] del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.

La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.

2.1.4. En el [Cuarto Considerando] consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció "la" metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.

Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido *una* metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como *la* metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución.

2.1.5. Consideramos conveniente incluir en el [Sexto Considerando] todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.



2.1.6. En el texto propuesto como [Sexto Considerando A] sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.

En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado I_0 de las Resoluciones Precedentes.

2.1.7. En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como [Séptimo Considerando] las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos.

2.1.8. Con relación al [Octavo Considerando] nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.

2.1.9. En el [Noveno Considerando] sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere).

2.1.10. Frente al [Décimo Considerando] nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.



2.1.11. Con relación al [Undécimo Considerando] nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal.

2.1.12. En el [Duodécimo Considerando] sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

2.2. Parte resolutive.

2.2.1. Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:

- (a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.
- (b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.

Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se traten de gastos "*debidamente comprobados*" así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador "*presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa*"; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.

- (c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente



a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.

Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.

- (d) Consideramos conveniente modificar el contenido del tercer inciso del artículo 1 para asegurar que los remitentes sean citados a la negociación y a las sesiones previas. Esto le permitirá a la Dirección honrar fielmente el rol conforme al cual debe concurrir a la negociación de tarifas bajo la metodología y procedimiento previstos por el Código de Petróleos.

En línea con lo anterior, sugerimos incluir expresamente los objetivos con los que el Gobierno -a través de la Dirección del Ministerio- debe concurrir a la determinación de tarifas de transporte previstas en el artículo 202 del Código de Petróleos. Esto, así mismo, protege al Ministerio de cualquier observación que puedan tener los beneficiarios de las regalías y de las rentas que correspondan a los derechos económicos pactados convencionalmente con los productores de crudo en el país.

2.2.2. En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar.

2.2.3. Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

2.2.4. Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de tarifas de petróleo crudo a través de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los



aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existan para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.

En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el párrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.

2.2.5. Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.

En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.



Anexo 3

Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica
Proyecto de resolución "Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución 72 146 de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

1. Inversión a ser reconocida como capital

El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el I_0 reportado en el año 2010.

Para aquellos oleoductos que se encontraban en funcionamiento en el momento de la Resolución de 2014, el proceso corresponde al de revisión tarifaria establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos el cual contempla que los elementos a tener en cuenta en el cálculo de la tarifa son: i) Los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados; ii) Las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos, y iii) Una utilidad líquida equitativa para el empresario del oleoducto.

Del análisis de este artículo se establece que el Código de Petróleos no modifica el valor a reconocer por inversión que se había definido bajo el artículo 56 en el momento de la entrada en operación del sistema es decir el capital invertido durante la construcción del mismo, sino que hace referencia simplemente a las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos.

La palabra 'depreciación' remite al concepto técnico de distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil de acuerdo con el método de depreciación aplicable, y la palabra 'amortización' corresponde al importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil.

Al no establecer valores de inversión distintos a los de la fijación inicial, el I_0 debe entenderse como el capital invertido en la construcción que esté pendiente de amortizar al momento de la revisión más todas aquellas inversiones de capital que el transportador



haya realizado para el ensanche de la empresa y que hayan sido debidamente reportadas en el reporte anual de que trata el artículo 204 del Código de Petróleos

En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión.

Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleos hubieran sido correctamente aplicados.

2. Utilidad Líquida Equitativa

Igualmente, el artículo 57 del Código de Petróleos también establece que "...Para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de la revisión de las tarifas..."

El concepto de 'justo valor', desde la perspectiva técnica es equiparable al de 'valor razonable' y de acuerdo a la NIC 13 corresponde a la cantidad por la que puede ser intercambiado un activo o cancelado un pasivo entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, en condiciones de independencia mutua.

Una entidad utilizará las técnicas de valoración que sean apropiadas a las circunstancias y sobre las cuales existan datos suficientes disponibles para medir el valor razonable, maximizando el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizando el uso de datos de entrada no observables.

Existen tres técnicas de valoración ampliamente utilizadas que son: enfoque de mercado, enfoque del costo y el enfoque del ingreso.

- Enfoque de mercado: utiliza los precios y otra información relevante generada por transacciones de mercado que involucran activos, pasivos o un grupo de activos y pasivos idénticos o comparables (es decir, similares), tales como un negocio.



- Enfoque de costo: refleja el importe que se requeriría en el momento presente para sustituir la capacidad de servicio de un activo (a menudo conocido como costo de reposición corriente).
- Enfoque del ingreso: convierte importes futuros (por ejemplo, flujos de efectivo o ingresos y gastos) en un importe presente único (es decir, descontado).

En el sector de hidrocarburos, el 'justo valor' o 'valor razonable' ha sido comúnmente establecido mediante avalúos técnicos es decir aplicando el enfoque de costo. Sin embargo, el concepto no se introduce en el Código de Petróleos para reemplazar el valor de inversión a reconocer en la tarifa sino únicamente para ser tomado como elemento independiente a la hora de reconocer al inversionista la utilidad líquida equitativa, haciéndolo sobre una inversión actualizada (aquella que se hubiera realizado si el oleoducto se construyera en el momento de la revisión tarifaria) y no sobre la inversión histórica.

Esta diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.

3. Tasa Anual de Descuento

De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto.

En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo.

Importante destacar que se requiere un análisis más detallado sobre los factores que determinan el nivel de riesgo al que se encuentran expuestos los diferentes sistemas de transporte y las acciones de mitigación que determinan el riesgo residual.

Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo de ajuste



incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.

4. Periodo de Recuperación

Otro aspecto a considerar es que la Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que sirvan como base para este cálculo y posiblemente establecer un periodo igual para todos los sistemas.

5. Factor de Ajuste

El factor de ajuste tarifario es un elemento que conceptualmente busca mantener el equilibrio y proteger a las partes por las variaciones significativas que se presentan en los componentes de la tarifa garantizando al transportador el nivel de ingreso esperado y reduciendo así el riesgo de exposición.

De acuerdo con la Resolución de 2014, las diferencias (superávit o déficit) entre los ingresos reales y el ingreso percibido por el servicio de transporte se calcula cada 4 años y aplica si la variación es superior al 10%.

En términos generales el tiempo que transcurre entre el servicio de transporte y la aplicación del ajuste es muy amplio, y no permite que se refleje oportunamente el impacto de los comportamientos reales cuando son significativamente diferentes de los establecidos en los parámetros iniciales, por lo cual debería realizarse en periodos no mayores a un año.

Igualmente, el ajuste debería efectuarse independientemente al % de variación, es decir que el nivel de tolerancia debería ser cero, debido a la materialidad de las cifras involucradas.

6. Costo de Abandono

El costo de abandono no puede catalogarse como un costo variable porque no está en función de los barriles transportados, sino que es una obligación que nace con el proyecto y se conoce desde su entrada en operación por lo tanto está relacionado con la vida útil.



De acuerdo con la técnica contable (NIC 16) el costo de un activo está dado por los siguientes elementos:

- Precio de adquisición y/o construcción
- Costos de ubicación del activo y costos para que pueda operar
- Estimación de costos de desmantelamiento y retiro

El abandono de un oleoducto o cualquier instalación solo se hace cuando termina la vida útil del activo, no se hace abandono cuando termina el periodo de recuperación de la inversión y por tal motivo no debe atarse el cobro del fondo de abandono al periodo de recuperación sino a la vida útil. Para efectos de la tarifa debe incluirse solo la porción de costo de abandono correspondiente a la vida remanente del respectivo oleoducto al momento de revisar la tarifa

Adicionalmente, se debe garantizar que no se incluye tasa de descuento al momento de establecer el costo de abandono y por el contrario cualquier rentabilidad adicional al valor estimado que sea generada en el fondo creado para este fin debe deducir la obligación a cobrar a los remitentes .

7. Condiciones Monetarias

De acuerdo con la Resolución de 2014 las condiciones monetarias obedecen a variaciones en la calidad del crudo con respecto a las condiciones estándar y se fijan de acuerdo con tablas que el transportador elabora y reporta en el BTO y que representan los sobrecargos y descuentos que aplican sobre las tarifas de transporte de crudo por oleoducto bien sea que hayan sido "fijadas por la Dirección de Hidrocarburos o por mutuo acuerdo entre transportadores y remitentes".

Las condiciones monetarias deberían aplicar sólo si el cambio en la calidad del crudo produce una disminución real del ingreso esperado por el transportador al momento de determinar la tarifa, el cual debe compensarse; de lo contrario se constituye en un cobro superior a la tarifa, que no está contemplado en el Código del Petróleo y carecería de sustento suficiente originando un ingreso extraordinario o adicional a la tarifa de transporte.

8. Otros



Muchos oleoductos tienen capacidades efectivas de transporte mayores a las capacidades programadas, es decir tienen capacidad disponible. Sin embargo, en el cálculo de la tarifa se está recuperando el capital invertido y los costos fijos con los volúmenes de la capacidad programada, es decir que no asume ningún riesgo comercial frente a la disminución de volúmenes.

Algunos oleoductos transportan volúmenes muy bajos comparados con la capacidad efectiva de transporte y en el momento de establecer el valor a reconocer por capital invertido reportaron igualmente el Valor Actual en Uso por lo cual generaron una tarifa que no guarda relación con la realidad económica del sistema, por lo cual se plantea que La amortización del capital o depreciación y costos fijos a considerar en la tarifa se apliquen en la porción $(\text{Capacidad Programada} / \text{Capacidad efectiva de transporte})$.



Anexo 4
Propuestas al
Proyecto de resolución "Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

RESOLUCIÓN N° DE

()

Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el
transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones

EL DIRECTOR DE HIDROCARBUROS

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en los Decretos 381
de 2012 y 1617 de 2013, y

CONSIDERANDO

[PRIMER CONSIDERANDO] Que el numeral 30 del Artículo 8° del Decreto 1617 de 2013
mediante el cual se adicionó el Artículo 15 de Decreto 381 de 2012, señala que
corresponde a la Dirección de Hidrocarburos establecer la metodología, fijar y revisar las
tarifas de transporte por oleoductos.

[SEGUNDO CONSIDERANDO] Que 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.

[SEGUNDO CONSIDERANDO A] Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos
57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe
someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la
negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un
oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período
siguiente en oleoductos o trayectos existente.



[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.

[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa "la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil".

[SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.

[TERCER CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 se 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.

[CUARTO CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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.

[QUINTO CONSIDERANDO] Que el artículo 5 de la Resolución 72 14674-246 de 2014 señaló los principios para llevar a cabo la negociación de las tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

[SEXTO CONSIDERANDO] Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014.

[SEXTO CONSIDERANDO A] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.



[SÉPTIMO CONSIDERANDO] Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, ~~así como en lo referido a la resolución 72-146 de 2014 y en aquellas que la han modificado parcialmente,~~ es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que regirá a propósito del periodo tarifario fijado por el Ministerio.

[OCTAVO CONSIDERANDO] Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados ~~que~~ en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente fórmula:

"Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan los artículos (...) 56 y 57 de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales."

[NOVENO CONSIDERANDO] Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar extraordinariamente las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes o de oficio cuando sobrevengan, a juicio del Gobierno, ~~tarifas que podrán revisarse si concurren las~~ imprevisibles y graves alteraciones de la normalidad económica que afecten el equilibrio financiero ~~de alguna de las dos partes en el negocio del contrato o del transportador o transporte de los remitentes.~~ **[NOTA: No hidrocarburos, de lo cual es claro cuál es insumo fundamental el estudio al que hace referencia.]** ~~resultante.~~

[DÉCIMO CONSIDERANDO] Que para la toma de decisiones, es necesario contar con elementos técnicos que nos permitan dar respuesta a las problemáticas que se han presentado por parte de los transportadores y remitentes, las cuales se evidencian en múltiples comunicaciones: a) radicado No. 2019017804 del 15 de marzo de 2019 por la empresa PAREX RESOURCES, b) comunicación de la ACP de fecha 14 de agosto de 2018, c) radicado No. 2018085378 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa OCENSA S.A., d) radicado No. 2018085719 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa CENIT y e) –radicado No. 2018088393 del 21 de noviembre de 2018 por parte de la empresa Oleoducto de Colombia – ODC. **[NOTA: Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación de la Dirección. Sugerimos precisar las decisiones a las que se refiere este párrafo.]**



[UNDÉCIMO CONSIDERANDO] Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o tramo o trayecto (cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos).

[DUODÉCIMO CONSIDERANDO] Que en cumplimiento ~~de~~ lo dispuesto en el numeral 8° del Artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el día xx del mes de abril del año 2019 al 15 de abril del año 2019, y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados.

[DÉCIMO TERCER CONSIDERANDO] Que sometido el proyecto de Resolución al concepto de que trata el Artículo 7° de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009, mediante oficio xxxxxxxxxxxx, radicado en este Ministerio el xx de xxxx con el número xxxxxxxxxxxx, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio concluyó que la modificación xxxxxxxxxxxx.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1° de julio de 2019.

La Dirección de Hidrocarburos delEl Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009.se presenten propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa



~~respecto de cualquiera variable o criterio establecido en la Resolución 72-146 de 2014 y en el Código de Petróleos.~~

~~La Dirección de Hidrocarburos del~~El Ministerio de Minas y Energía ~~citara~~podrá citar a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que ~~de~~estenten una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento ~~(o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar -para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios. para exponer su posición y comentarios.~~

~~La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación:~~

~~(a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y~~

~~(b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizarle a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.~~

ARTÍCULO 2°. Vencido el periodo señalado en el artículo 1° de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en ~~la Resolución 72-146 de 2014, así como en lo señalado en~~ el Código de Petróleos.

ARTÍCULO 3°. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. Para propósitos de lo anterior, se adoptará -en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012.

ARTÍCULO 4°. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter legal y técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por



oleoductos, así como acerca de los criterios, definiciones, fórmulas, entre otros aspectos relacionados o contenidos en el Código de Resolución 72146 de Petróleos 2014 y sus modificaciones, atendiendo las facultades previstas en el artículo [sugerimos señalar el artículo] del Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.

Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente, y serán puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio así como a las observaciones y comentarios que se reciban de los agentes, el Ministerio podrá señalar metodologías tarifarias adelantar el proceso de modificación a la Resolución 72-146 de 2014, sobre la base de elementos legales y técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos y criterios para la determinación de las tarifas establecidos en la Ley.

ARTÍCULO 5°. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS

Director de Hidrocarburos (e)

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector: Hidrocarburos
Proyecto: Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio: 16/04/2019
Fecha fin: 23/04/2019
Fecha Comentario:

Datos de contacto: Carlos Sierra	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	Occidental de Colombia, LLC.

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.



5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento
12	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento
15	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento
17	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5]	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento

Comentario 9

De: Osorio Cardozo Oscar Ricardo

Fecha: martes, 23 de abril de 2019 a las 20:42

Asunto: procedimientos relacionados con la fijación tarifa transporte de crudo por oleoductos



PERENCO



Bogotá D.C., 23 de abril de 2019
GO-19-20232 ORO/RM

Señor
JOSÉ MANUEL MORENO C
Director
Dirección de Hidrocarburos
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
pciudadana@minenergia.gov.co
Calle 43 # 57 – 31, CAN Bogotá
Ciudad

Ref: PROYECTO DE RESOLUCIÓN "POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA FIJACIÓN DE LA TARIFA POR EL TRANSPORTE DE CRUDO POR OLEODUCTOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Respetado Señor Moreno:

|

Yo **REZA KEMAL MERED**, identificado con la cédula de extranjería 889792, en mi calidad de Representante Legal, someto ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las observaciones, comentarios y propuestas de **PERENCO COLOMBIA LIMITED** (la "Empresa") al proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones", así:

- Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.
- Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.
- Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.
- Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.



PERENCO



Con el ánimo de aportar nuestros comentarios, hemos hecho en tiempo récord y durante el período vacacional un análisis completo del proyecto de resolución. Consideramos, muy oportuno y conveniente brindar mayores plazos para poder brindarle al Ministerio y la Dirección de Hidrocarburos las observaciones ponderadas que los análisis detenidos permiten construir.

De ser necesario por parte de su despacho una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacémoslo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.

Cualquier aclaración o complemento, pueden hacerla llegar vía correo electrónico al señor Oscar Ricardo Osorio Cardozo, nuestro Líder de Comercialización y transporte, al correo electrónico ooosorio@co.perenco.com.

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Reza MERED
Representante Legal
Perenco Colombia Limited



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	23/04/2019
Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	PERENCO COLOMBIA LIMITED

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	<p>Nuevo considerado [SEGUNDO CONSIDERANDO A] Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente.</p>	<p>Sugerimos introducir el texto propuesto como [Segundo Considerando A] que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.</p> <p>En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.</p> <p>En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información "debidamente comprobada" y "detallada" de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes</p>



2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	<p>Nuevos considerandos</p> <p>[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.</p> <p>[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa “la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil”.</p>	<p>2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C] del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.</p> <p>Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán precisamente a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a “planes de inversión” formulados ex ante para propósitos de la negociación tarifaria).</p> <p>Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.</p> <p>En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital efectivamente invertido en la construcción. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.</p>
---	---	--	---



3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.	<p>2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como [Segundo Considerando D] del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.</p> <p>La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.</p>
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	<p>2.1.4. En el [Cuarto Considerando] consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció “la” metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.</p> <p>Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido una metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como la metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución</p>
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Consideramos conveniente incluir en el [Sexto Considerando] todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.



6	Inversión inicial	Nuevo considerando [SEXTO CONSIDERANDO A] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.	<p>2.1.6. En el texto propuesto como [Sexto Considerando A] sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.</p> <p>En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado IO de las Resoluciones Precedentes</p>
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como [Séptimo Considerando] las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Con relación al [Octavo Considerando] nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	En el [Noveno Considerando] sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere)
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Frente al [Décimo Considerando] nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas



11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Con relación al [Undécimo Considerando] nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal
12	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	En el [Duodécimo Considerando] sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	<p>Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:</p> <p>(a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.</p> <p>(b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.</p> <p>Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se traten de gastos “debidamente comprobados” así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador “presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa”; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.</p> <p>(c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.</p> <p>Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.</p>



14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar
15	Normas procesales	Artículo 3	Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	<p>Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de tarifas de petróleo crudo a través de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existan para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.</p> <p>En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el párrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.</p>
17	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5] La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo)..	<p>Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.</p> <p>En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.</p>



Anexo 2

Detalle de comentarios de naturaleza legal al
Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

1. Comentarios generales al Proyecto.

1.1. En términos generales, destacamos las varias señales regulatorias positivas que brinda el proyecto de resolución "Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones" sometido a consideración del público por parte de la Dirección de Hidrocarburos (la "Dirección") del Ministerio de Minas y Energía (el "Ministerio") el pasado 17 de abril de 2019 (en adelante, el "Proyecto de Resolución" o simplemente el "Proyecto").

1.2. En esa línea, destacamos positivamente aspectos como los siguientes:

- (a) Encontramos positivo el establecimiento de un período de negociación más flexible y amigable al que contemplaban la Resolución 12 4386 de 2010 (según fue modificada, la "Resolución de 2010") y la Resolución 72 146 de 2014 (según fue modificada, la "Resolución de 2014" y, junto con la Resolución de 2010, las "Resoluciones Precedentes").

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes centraban su atención en un procedimiento y formalismo excesivo en virtud de los cuales los verdaderos objetivos y garantías a los que legalmente se somete el procedimiento de determinación tarifaria resultaron inocuos en detrimento del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos, así como del de terceros y demás remitentes (artículo 202 del Decreto 1056 de 1953 (el "Código de Petróleos").

- (b) Nos parece no sólo positivo, sino sobre todo lógico y natural que la Dirección busque formar su posición y obtenga la información que requiere para concurrir a la negociación de las tarifas con los aportes e insumos que los remitentes le podemos brindar. Lo anterior le asegura a la Dirección que se forme una idea completa y adecuada de los intereses por los que -por disposición legal- debe velar y garantizar.



En ese sentido, una parte importante de nuestras observaciones y comentarios particulares al Proyecto de Resolución pasan por darle nuevamente la preponderancia que tienen los objetivos que la propia ley le atribuye al Gobierno en los procedimientos de determinación tarifaria bajo el artículo 202 del Código de Petróleos.

- (c) Aunque tenues, vemos señales positivas en la desmitificación de las fórmulas tarifarias de las Resoluciones Precedentes (sobre lo que nos referimos más adelante). En efecto, a diferencia de lo que equivocadamente establecían las Resoluciones Precedentes, el hecho de que no se exprese que un eventual trámite pericial sometido al artículo 11 del Código de Petróleos deba someterse a las fórmulas tarifarias ministeriales no sólo es una clara señal del respeto por la primacía de la ley, sino sobre todo del verdadero sentido del diseño establecido, bajo la reserva legal, al régimen de intervención estatal en materia de tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

En consideración a los vacíos que se deducen del contenido del artículo 11 del Código de Petróleos, vemos conveniente que en desarrollo de la potestad reglamentaria presidencial o ministerial, se llenen los vacíos que deja la remisión normativa del artículo 11 al Código Judicial y se exprese que tal remisión debe entenderse efectuada, en lo no previsto por el Código de Petróleos, a la Ley 1563 de 2012.

- (d) También vemos positivo el cambio de lenguaje que en algunos apartados refleja el Proyecto de Resolución, acomodándose mucho más a las normas de rango legal y reglamentario del Código de Petróleos a las que debe someterse la reglamentación ministerial.

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes introdujeron una serie de definiciones y expresiones que no sólo resultaban ajenas al contenido de las normas superiores, sino que desvirtuaban y desconocían el alcance del diseño regulatorio previsto bajo el Código de Petróleos (a tal punto, que -en contravía de lo señalado por el Código de Petróleos- unificaron periodos tarifarios; crearon dos tarifas para un mismo segmento de tubo; permitieron el acomodamiento de cifras de inversión diferentes a las efectivamente incurridas por el transportador; le desplazaron el riesgo de fondeo y construcción inherente a la inversión al remitente; desconocieron las etapas en que el Código de Petróleos dividió la determinación tarifaria; etcétera).



1.3. De otra parte, vemos que el Proyecto de Resolución preserva distintos elementos de las Resoluciones Precedentes sobre los cuales en el pasado ya manifestamos *i)* serias dudas sobre su legalidad; *ii)* el excesivo incremento que sufrieron las tarifas para ciertos segmentos de transporte que son vitales para la producción y exportación de crudo producido en la región de los llanos orientales; así como *iii)* la rentabilidad desorbitante que por virtud de esos elementos están asegurando los transportadores en detrimento de los principios de equidad (en costo y utilidad) dispersos a lo largo y ancho del régimen legal de tarifas de crudo por oleoducto.

1.4. Para efectos de ello, reiteramos -como lo hemos expresado junto con otros remitentes en distintos documentos y foros presenciales- que la potestad normativa de que gozan el Ministerio y la Dirección en materia de procedimientos y metodología tarifarias para el transporte de crudo por oleoducto es de carácter eminentemente reglamentario (técnico y operativo) y residual sobre aquellos aspectos que prevén las normas de rango legal y reglamentario que ya fueron expedidas bajo el Código de Petróleos, y que se encuentran actualmente vigentes.

En ese sentido, destacamos que el Código de Petróleos -al amparo de la reserva legal prevista por la Constitución Política- ya estableció un procedimiento y una metodología aplicables al régimen de tarifas de transporte de crudo por oleoducto que, por demás, el Proyecto de Resolución no sólo no puede desconocer, sino que sobre todo está llamado a limitarse a establecer las disposiciones que aseguren el debido cumplimiento de la ley.

1.5. A la luz de los anteriores planteamientos compartimos con el Ministerio y su Dirección aspectos como los siguientes:

- (a) Para los efectos de las sesiones de negociación que antecedan a la determinación de cualquier tarifa, la metodología y fórmulas previstas en la Resolución de 2014 (con las variables e insumos que se preservaron de la Resolución de 2010) permitieron desatender los precisos criterios que el procedimiento y metodología del Código de Petróleos previeron.

Así, vemos con temor que para los nuevos períodos tarifarios:

- i) se terminarán preservando, como valores de inversión inicial o lo a reconocérsele a los transportadores, las mismas cifras empleadas al amparo de las Resoluciones Precedentes desconociendo los precisos términos del Código de Petróleos;



- ii) el riesgo de fondeo y construcción inherente a nuevas inversiones vuelva a trasladarse al remitente pese a que el diseño legal que previó el Código de Petróleos se lo atribuyó, sin miramientos, al transportador (que legalmente sólo podría recobrar tales inversiones *ex post* y no *ex ante* como lo prevé la Resolución de 2014 y como erradamente ya lo han evidenciado algunos transportadores en los “documentos soporte de la tarifa” que hasta la fecha venían divulgando a través de sus BTO y que no pasa de ser una proyección o un simple “plan de inversiones” para el período tarifario inmediatamente subsiguiente).
- iii) la posibilidad de que se adelanten revisiones tarifarias extraordinarias por motivos distintos a los precisos y expresamente previstos por el Legislador bajo el artículo 57 del Código de Petróleos, que sin fundamento alguno creó la Resolución de 2014.

Bajo la línea de los comentarios precedentes, proponemos a la Dirección derogar las Resoluciones Precedentes, según lo verán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. De no encontrarse precedente la derogatoria sugerida en el artículo 5 del Proyecto de Resolución, solicitamos que el Proyecto de Resolución no haga referencias ni remisiones normativas a las Resoluciones Precedentes como lo expresamos en el referido Anexo 4.

Para los propósitos de lo anterior, reiteramos que bajo el rol con el que concurre el Gobierno a la negociación de tarifas, las Resoluciones Precedentes constituyen un saco de fuerza que le impedirían atender y velar por los intereses que esta llamado a garantizar.

- (b) Con miras a asegurar los objetivos previstos en el artículo 202 del Código de Petróleos y garantizarle al propio Gobierno (y los beneficiarios de la regalía petrolera estatal) un costo equitativo para el transporte de sus crudos de regalías y derechos económicos pagados en especie, consideramos que la citación y participación de los remitentes no debería ser potestativa de los funcionarios de turno sino una cuestión ineludible no sólo dentro de las sesiones que se surtan con los transportadores, sino con anterioridad a las mismas.



No debe perderse de vista que a la luz del Código de Petróleos, el Gobierno está legalmente llamado a concurrir a la negociación de las tarifas para velar y asegurar sus intereses como remitente – y no como tercero imparcial, juez o regulador.

- (c) Vemos sumamente positivo las vías que la Dirección abre para obtener de los interesados las señales pertinentes de cara al inicio del trámite pericial previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos (sin someterlo -como no podría hacerse- a las fórmulas ministeriales, conforme lo preveían las Resoluciones Precedentes).

Lo anterior, naturalmente, sin perjuicio del verdadero rol que a nuestro juicio le asiste al Ministerio y su Dirección en la negociación de tarifas con los transportadores según los precisos mandatos del artículo 202 del Código de Petróleos,

- (d) La preservación de las Resoluciones Precedentes permite considerar que se continuarán con escenarios (ampliaciones, nuevos trayectos, etcétera) en los que desapareció el régimen de precios para ser sustituido por un régimen de libertad no previsto por la Ley, ni conveniente para mercados en situación de monopolio natural.
- (e) El Proyecto de Resolución no contempla señales regulatorias dirigidas a incrementar la oferta del transporte mediante la construcción de nuevos trayectos o ampliación de los existentes con incentivos claros y precisos que permitan disminuir los costos que por transporte venimos soportando los remitentes (ya seamos productores o meros comercializadores). En tal sentido, preservar el esquema previsto por la Resolución de 2014 -al amparo del cual no se produjeron desarrollos significativos y confiables de capacidad de transporte para el país- parecería señalar una disminución en el interés de incremento de capacidad de lo que sólo se benefician los agentes que, por naturaleza, ocupan una posición monopólica y de dominio.

2. Comentarios particulares.

2.1. Parte considerativa.

2.1.1. Sugerimos introducir el texto propuesto como [Segundo Considerando A] que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto



busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.

En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.

En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información “*debidamente comprobada*” y “*detallada*” de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes

2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C] del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán *precisamente* a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a “*planes de inversión*” formulados *ex ante* para propósitos de la negociación tarifaria).

Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.



En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital *efectivamente invertido en la construcción*. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.

2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como [Segundo Considerando D] del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.

La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.

2.1.4. En el [Cuarto Considerando] consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció "la" metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.



Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido *una* metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como *la* metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución.

2.1.5. Consideramos conveniente incluir en el [Sexto Considerando] todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.

2.1.6. En el texto propuesto como [Sexto Considerando A] sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.

En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado lo de las Resoluciones Precedentes.

2.1.7. En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como [Séptimo Considerando] las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos.

2.1.8. Con relación al [Octavo Considerando] nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.

2.1.9. En el [Noveno Considerando] sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere).

2.1.10. Frente al [Décimo Considerando] nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.

2.1.11. Con relación al [Undécimo Considerando] nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal.

2.1.12. En el [Duodécimo Considerando] sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

2.2. Parte resolutive.

2.2.1. Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:

- (a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.
- (b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.



Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se traten de gastos "*debidamente comprobados*" así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador "*presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa*"; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.

- (c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.

Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.

- (d) Consideramos conveniente modificar el contenido del tercer inciso del artículo 1 para asegurar que los remitentes sean citados a la negociación y a las sesiones previas. Esto le permitirá a la Dirección honrar fielmente el rol conforme al cual debe concurrir a la negociación de tarifas bajo la metodología y procedimiento previstos por el Código de Petróleos.

En línea con lo anterior, sugerimos incluir expresamente los objetivos con los que el Gobierno -a través de la Dirección del Ministerio- debe concurrir a la determinación de tarifas de transporte previstas en el artículo 202 del Código de Petróleos. Esto, así mismo, protege al Ministerio de cualquier observación que puedan tener los beneficiarios de las regalías y de las rentas que correspondan a los derechos económicos pactados convencionalmente con los productores de crudo en el país.



2.2.2. En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar.

2.2.3. Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

2.2.4. Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de tarifas de petróleo crudo a través de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existan para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.

En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el parágrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.

2.2.5. Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.

En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.



Anexo 3

Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica
Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con
la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras
disposiciones"

El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución 72 146 de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

1. Inversión a ser reconocida como capital

El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el lo reportado en el año 2010.

Para aquellos oleoductos que se encontraban en funcionamiento en el momento de la Resolución de 2014, el proceso corresponde al de revisión tarifaria establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos el cual contempla que los elementos a tener en cuenta en el cálculo de la tarifa son: i) Los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados; ii) Las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos, y iii) Una utilidad líquida equitativa para el empresario del oleoducto.

Del análisis de este artículo se establece que el Código de Petróleos no modifica el valor a reconocer por inversión que se había definido bajo el artículo 56 en el momento de la entrada en operación del sistema es decir el capital invertido durante la construcción del mismo, sino que hace referencia simplemente a las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos.

La palabra 'depreciación' remite al concepto técnico de distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil de acuerdo con el método de depreciación aplicable, y la palabra 'amortización' corresponde al importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil.

Al no establecer valores de inversión distintos a los de la fijación inicial, el lo debe entenderse como el capital invertido en la construcción que esté pendiente de amortizar al momento de la revisión más todas aquellas inversiones de capital que el transportador



haya realizado para el ensanche de la empresa y que hayan sido debidamente reportadas en el reporte anual de que trata el artículo 204 del Código de Petróleos

En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión.

Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleo hubieran sido correctamente aplicados.

2. Utilidad Líquida Equitativa

Igualmente, el artículo 57 del Código de Petróleos también establece que "...Para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de la revisión de las tarifas..."

El concepto de 'justo valor', desde la perspectiva técnica es equiparable al de 'valor razonable' y de acuerdo a la NIC 13 corresponde a la cantidad por la que puede ser intercambiado un activo o cancelado un pasivo entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, en condiciones de independencia mutua.

Una entidad utilizará las técnicas de valoración que sean apropiadas a las circunstancias y sobre las cuales existan datos suficientes disponibles para medir el valor razonable, maximizando el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizando el uso de datos de entrada no observables.

Existen tres técnicas de valoración ampliamente utilizadas que son: enfoque de mercado, enfoque del costo y el enfoque del ingreso.

- Enfoque de mercado: utiliza los precios y otra información relevante generada por transacciones de mercado que involucran activos, pasivos o un grupo de activos y pasivos idénticos o comparables (es decir, similares), tales como un negocio.



- Enfoque de costo: refleja el importe que se requeriría en el momento presente para sustituir la capacidad de servicio de un activo (a menudo conocido como costo de reposición corriente).
- Enfoque del ingreso: convierte importes futuros (por ejemplo, flujos de efectivo o ingresos y gastos) en un importe presente único (es decir, descontado).

En el sector de hidrocarburos, el 'justo valor' o 'valor razonable' ha sido comúnmente establecido mediante avalúos técnicos es decir aplicando el enfoque de costo. Sin embargo, el concepto no se introduce en el Código de Petróleos para reemplazar el valor de inversión a reconocer en la tarifa sino únicamente para ser tomado como elemento independiente a la hora de reconocer al inversionista la utilidad líquida equitativa, haciéndolo sobre una inversión actualizada (aquella que se hubiera realizado si el oleoducto se construyera en el momento de la revisión tarifaria) y no sobre la inversión histórica.

Esta diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.

3. Tasa Anual de Descuento

De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto.

En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo.

Importante destacar que se requiere un análisis más detallado sobre los factores que determinan el nivel de riesgo al que se encuentran expuestos los diferentes sistemas de transporte y las acciones de mitigación que determinan el riesgo residual.

Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo de ajuste



incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.

4. Periodo de Recuperación

Otro aspecto a considerar es que la Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que sirvan como base para este cálculo y posiblemente establecer un periodo igual para todos los sistemas.

5. Factor de Ajuste

El factor de ajuste tarifario es un elemento que conceptualmente busca mantener el equilibrio y proteger a las partes por las variaciones significativas que se presentan en los componentes de la tarifa garantizando al transportador el nivel de ingreso esperado y reduciendo así el riesgo de exposición.

De acuerdo con la Resolución de 2014, las diferencias (superávit o déficit) entre los ingresos reales y el ingreso percibido por el servicio de transporte se calcula cada 4 años y aplica si la variación es superior al 10%.

En términos generales el tiempo que transcurre entre el servicio de transporte y la aplicación del ajuste es muy amplio, y no permite que se refleje oportunamente el impacto de los comportamientos reales cuando son significativamente diferentes de los establecidos en los parámetros iniciales, por lo cual debería realizarse en periodos no mayores a un año.

Igualmente, el ajuste debería efectuarse independientemente al % de variación, es decir que el nivel de tolerancia debería ser cero, debido a la materialidad de las cifras involucradas.

6. Costo de Abandono

El costo de abandono no puede catalogarse como un costo variable porque no está en función de los barriles transportados, sino que es una obligación que nace con el proyecto y se conoce desde su entrada en operación por lo tanto está relacionado con la vida útil.



De acuerdo con la técnica contable (NIC 16) el costo de un activo está dado por los siguientes elementos:

- Precio de adquisición y/o construcción
- Costos de ubicación del activo y costos para que pueda operar
- Estimación de costos de desmantelamiento y retiro

El abandono de un oleoducto o cualquier instalación solo se hace cuando termina la vida útil del activo, no se hace abandono cuando termina el periodo de recuperación de la inversión y por tal motivo no debe atarse el cobro del fondo de abandono al periodo de recuperación sino a la vida útil. Para efectos de la tarifa debe incluirse solo la porción de costo de abandono correspondiente a la vida remanente del respectivo oleoducto al momento de revisar la tarifa

Adicionalmente, se debe garantizar que no se incluye tasa de descuento al momento de establecer el costo de abandono y por el contrario cualquier rentabilidad adicional al valor estimado que sea generada en el fondo creado para este fin debe deducir la obligación a cobrar a los remitentes .

7. Condiciones Monetarias

De acuerdo con la Resolución de 2014 las condiciones monetarias obedecen a variaciones en la calidad del crudo con respecto a las condiciones estándar y se fijan de acuerdo con tablas que el transportador elabora y reporta en el BTO y que representan los sobrecargos y descuentos que aplican sobre las tarifas de transporte de crudo por oleoducto bien sea que hayan sido "fijadas por la Dirección de Hidrocarburos o por mutuo acuerdo entre transportadores y remitentes".

Las condiciones monetarias deberían aplicar sólo si el cambio en la calidad del crudo produce una disminución real del ingreso esperado por el transportador al momento de determinar la tarifa, el cual debe compensarse; de lo contrario se constituye en un cobro superior a la tarifa, que no está contemplado en el Código del Petróleo y carecería de sustento suficiente originando un ingreso extraordinario o adicional a la tarifa de transporte.



8. Otros

Muchos oleoductos tienen capacidades efectivas de transporte mayores a las capacidades programadas, es decir tienen capacidad disponible. Sin embargo, en el cálculo de la tarifa se está recuperando el capital invertido y los costos fijos con los volúmenes de la capacidad programada, es decir que no asume ningún riesgo comercial frente a la disminución de volúmenes.

Algunos oleoductos transportan volúmenes muy bajos comparados con la capacidad efectiva de transporte y en el momento de establecer el valor a reconocer por capital invertido reportaron igualmente el Valor Actual en Uso por lo cual generaron una tarifa que no guarda relación con la realidad económica del sistema, por lo cual se plantea que La amortización del capital o depreciación y costos fijos a considerar en la tarifa se apliquen en la porción $(\text{Capacidad Programada} / \text{Capacidad efectiva de transporte})$.

respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente.

[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.

[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa "la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil".

[SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.

[TERCER CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 se 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.

[CUARTO CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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.

[QUINTO CONSIDERANDO] Que el artículo 5 de la Resolución 72 146 de 2014 señaló los principios para llevar a cabo la negociación de las tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

[SEXTO CONSIDERANDO] Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de

CH-A
Eliminado: la

CH-A
Eliminado: 71 246

CH-A
Eliminado:

septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014.

[SEXTO CONSIDERANDO A] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.

[SÉPTIMO CONSIDERANDO] Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que registrará a propósito del periodo tarifario fijado por el Ministerio.

[OCTAVO CONSIDERANDO] Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados que en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente formula:

"Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan los artículos (...) 56 y 57 de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales."

[NOVENO CONSIDERANDO] Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar extraordinariamente las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes 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 del transportador o de los remitentes. [NOTA: No es claro cuál es el estudio al que hace referencia.]

[DÉCIMO CONSIDERANDO] Que para la toma de decisiones, es necesario contar con elementos técnicos que nos permitan dar respuesta a las problemáticas que se han presentado por parte de los transportadores y remitentes, las cuales se evidencian en múltiples comunicaciones: a) radicado No. 2019017804 del 15 de marzo de 2019 por la empresa PAREX RESOURCES, b) comunicación de la

CH-A
Eliminado: así como en lo referido a la resolución 72 146 de 2014 y en aquellas que la han modificado parcialmente,

CH-A
Eliminado: é

CH-A
Eliminado: (...)

CH-A
Eliminado: , tarifas que podrán revisarse si concurren las

CH-A
Eliminado: de alguna de las dos partes en el negocio

CH-A
Eliminado: transporte

CH-A
Eliminado: hidrocarburos, de lo cual

CH-A
Con formato: Fuente: Negrita

CH-A
Eliminado: insumo fundamental

CH-A
Con formato: Fuente: Negrita

CH-A
Eliminado: resultante.

ACP de fecha 14 de agosto de 2018, c) radicado No. 2018085378 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa OCENSA S.A., d) radicado No. 2018085719 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa CENIT y e) radicado No. 2018088393 del 21 de noviembre de 2018 por parte de la empresa Oleoducto de Colombia – ODC. [\[NOTA: Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación de la Dirección. Sugerimos precisar las decisiones a las que se refiere este párrafo.\]](#)

CH-A
Eliminado:

[\[UNDÉCIMO CONSIDERANDO\]](#) Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada [oleoducto o tramo o trayecto \(cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos\).](#)

CH-A
Eliminado: tramo o trayecto.

[\[DUODÉCIMO CONSIDERANDO\]](#) Que en cumplimiento [de](#) lo dispuesto en el numeral 8º del Artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el día xx del mes de abril del año 2019 al 15 de abril del año 2019, y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados.

CH-A
Eliminado: a

[\[DÉCIMO TERCER CONSIDERANDO\]](#) Que sometido el proyecto de Resolución al concepto de que trata el Artículo 7º de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009, mediante oficio xxxxxxxxxxxx, radicado en este Ministerio el xx de xxxx con el número xxxxxxxxxxxx, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio concluyó que la modificación xxxxxxxxxxxx.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y [la Dirección de Hidrocarburos del](#) Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019.

CH-A
Eliminado: el

[La Dirección de Hidrocarburos del](#) Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con

CH-A
Eliminado: El

lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009.

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ se presenten propuestas o alternativas para la revisión de la tarifa respecto de cualquiera variable o criterio establecido en la Resolución 72 146 de 2014 y en el Código de Petróleos.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía citará a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que detenten una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento (o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar -para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios.

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ El

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ podrá citar

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ os

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ para exponer su posición y comentarios.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación:

(a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y

(b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizarle a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.

ARTÍCULO 2º. Vencido el periodo señalado en el artículo 1º de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en el Código de Petróleos.

~~CH-A~~
~~Eliminado:~~ la Resolución 72 146 de 2014, así como en lo señalado en

ARTÍCULO 3º. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. Para propósitos de lo anterior, se adoptará - en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012.

ARTÍCULO 4º. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter legal y técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, así como acerca de los criterios contenidos en el Código de Petróleos, atendiendo las facultades previstas en el artículo [sugerimos señalar el artículo] del Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.

Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente, y serán puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio así como a las observaciones y comentarios que se reciban de los agentes, el Ministerio podrá señalar metodologías tarifarias sobre la base de elementos legales y técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos y criterios para la determinación de las tarifas establecidos en la Ley.

ARTÍCULO 5º. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS
Director de Hidrocarburos (e)

CH-A
Eliminado: , definiciones, fórmulas, entre otros aspectos relacionados o

CH-A
Eliminado: la Resolución 72146

CH-A
Eliminado: 2014 y sus modificaciones

CH-A
Eliminado: adelantar el proceso de modificación a la Resolución 72 146 de 2014,

CH-A
Eliminado: .

CH-A
Con formato: Normal, Centrado, No dividir palabras, Punto de tabulación: -2,54 cm, Izquierda + -1,27 cm, Izquierda + 0 cm, Izquierda + 7,62 cm, Izquierda

Comentario 10

De: Diana Carolina Rangel Barrera-Geopark Colombia SAS

Fecha: mar., 23 abr. 2019 a las 20:48

Asunto: Documento comentarios al proyecto de resolución

Bogotá D.C., 23 de abril de 2019

Señores

Ministerio de Minas y Energía

Atención: Doctor José Manuel Moreno C.

Director (E)

Dirección de Hidrocarburos

pciudadana@minenergia.gov.co

Calle 43 # 57 – 31, CAN Bogotá

Ciudad

Referencia: Proyecto de resolución "*Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*".

Respetados señores:

Sometemos ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las observaciones, comentarios y propuestas de Geopark Colombia S.A.S (la "**Empresa**") al proyecto de resolución "*Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*", así:

Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.

Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.

Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.

Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.

Para efectos de estos comentarios, hemos hecho nuestros mejores esfuerzos para -en tiempo récord y durante el período vacacional- hacer un análisis completo del proyecto de resolución. Sin embargo, sería oportuno y conveniente brindar mayores plazos y mejores oportunidades para poder brindarle al Ministerio y su Dirección de Hidrocarburos las observaciones ponderadas que los análisis detenidos permiten construir.

De requerir una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacérselo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.

Cualquier aclaración o complemento podrán hacérselos llegar vía correo electrónico a la atención de: Diana Carolina Rangel, nuestra Coordinadora Comercial, a la dirección

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Diana Carolina Rangel
 Coordinadora Comercial
 GeoPark Colombia S.A.S

Anexo 1

Formulario para recepción de comentarios al

Proyecto de resolución "Por la cual de establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector: Hidrocarburos
 Proyecto: Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
 Fecha inicio: 16/04/19
 Fecha fin: 23/04/19
 Fecha Comentario:

Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/ o página) *	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento
9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento
10	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento
11	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento
12	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento
13	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
14	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento
15	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento
16	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento
17	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5]	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento

* Numeración de acuerdo con el Anexo 4 de este Documento.



Anexo 2

Detalle de comentarios de naturaleza legal al

Proyecto de resolución "*Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*"

1. Comentarios generales al Proyecto.

1.1. En términos generales, destacamos las varias señales regulatorias positivas que brinda el proyecto de resolución "*Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*" sometido a consideración del público por parte de la Dirección de Hidrocarburos (la "**Dirección**") del Ministerio de Minas y Energía (el "**Ministerio**") el pasado 17 de abril de 2019 (en adelante, el "**Proyecto de Resolución**" o simplemente el "**Proyecto**").

1.2. En esa línea, destacamos positivamente aspectos como los siguientes:

- (a) Encontramos positivo el establecimiento de un período de negociación más flexible y amigable al que contemplaban la Resolución 12 4386 de 2010 (según fue modificada, la "**Resolución de 2010**") y la Resolución 72 146 de 2014 (según fue modificada, la "**Resolución de 2014**" y, junto con la Resolución de 2010, las "**Resoluciones Precedentes**").

En ese sentido, las Resoluciones Precedentes centraban su atención en un procedimiento y formalismo excesivo en virtud de los cuales los verdaderos objetivos y garantías a los que legalmente se somete el procedimiento de determinación tarifaria resultaron inocuos en detrimento del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos, así como del de terceros y demás remitentes (artículo 202 del Decreto 1056 de 1953 (el "**Código de Petróleos**").

- (b) Nos parece no sólo positivo, sino sobre todo lógico y natural que la Dirección busque formar su posición y obtenga la información que requiere para concurrir a la negociación de las tarifas con los aportes e insumos que los remitentes le podemos brindar. Lo anterior le asegura a la Dirección que se forme una idea completa y adecuada de los intereses por los que -por disposición legal- debe velar y garantizar.



En ese sentido, una parte importante de nuestras observaciones y comentarios particulares al Proyecto de Resolución pasan por darle nuevamente la preponderancia que tienen los objetivos que la propia ley le atribuye al Gobierno en los procedimientos de determinación tarifaria bajo el artículo 202 del Código de Petróleos.

- (c) Aunque tenues, vemos señales positivas en la desmitificación de las fórmulas tarifarias de las Resoluciones Precedentes (sobre lo que nos referimos más adelante). En efecto, a diferencia de lo que equivocadamente establecían las Resoluciones Precedentes, el hecho de que no se exprese que un eventual trámite pericial sometido al artículo 11 del Código de Petróleos deba someterse a las fórmulas tarifarias ministeriales no sólo es una clara señal del respeto por la primacía de la ley, sino sobre todo del verdadero sentido del diseño establecido, bajo la reserva legal, al régimen de intervención estatal en materia de tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

En consideración a los vacíos que se deducen del contenido del artículo 11 del Código de Petróleos, vemos conveniente que en desarrollo de la potestad reglamentaria presidencial o ministerial, se llenen los vacíos que deja la remisión normativa del artículo 11 al Código Judicial y se exprese que tal remisión debe entenderse efectuada, en lo no previsto por el Código de Petróleos, a la Ley 1563 de 2012.

- (d) También vemos positivo el cambio de lenguaje que en algunos apartados refleja el Proyecto de Resolución, acomodándose mucho más a las normas de rango legal y reglamentario del Código de Petróleos a las que debe someterse la reglamentación ministerial.
- (e) En ese sentido, las Resoluciones Precedentes introdujeron una serie de definiciones y expresiones que no sólo resultaban ajenas al contenido de las normas superiores, sino que desvirtuaban y desconocían el alcance del diseño regulatorio previsto bajo el Código de Petróleos (a tal punto, que -en contravía de lo señalado por el Código de Petróleos- unificaron periodos tarifarios; crearon dos tarifas para un mismo segmento de tubo; permitieron el acomodamiento de cifras de inversión diferentes a las efectivamente incurridas por el transportador; le desplazaron el riesgo de fondeo y construcción inherente a la inversión al remitente; desconocieron las etapas en que el Código de Petróleos dividió la determinación tarifaria; etcétera).



1.3. De otra parte, vemos que el Proyecto de Resolución preserva distintos elementos de las Resoluciones Precedentes sobre los cuales en el pasado ya manifestamos *i)* serias dudas sobre su legalidad; *ii)* el excesivo incremento que sufrieron las tarifas para ciertos segmentos de transporte que son vitales para la producción y exportación de crudo producido en la región de los llanos orientales; así como *iii)* la rentabilidad desorbitante que por virtud de esos elementos están asegurando los transportadores en detrimento de los principios de equidad (en costo y utilidad) dispersos a lo largo y ancho del régimen legal de tarifas de crudo por oleoducto.

1.4. Para efectos de ello, reiteramos -como lo hemos expresado junto con otros remitentes en distintos documentos y foros presenciales- que la potestad normativa de que gozan el Ministerio y la Dirección en materia de procedimientos y metodología tarifarias para el transporte de crudo por oleoducto es de carácter eminentemente reglamentario (técnico y operativo) y residual sobre aquellos aspectos que prevén las normas de rango legal y reglamentario que ya fueron expedidas bajo el Código de Petróleos, y que se encuentran actualmente vigentes.

En ese sentido, destacamos que el Código de Petróleos -al amparo de la reserva legal prevista por la Constitución Política- ya estableció un procedimiento y una metodología aplicables al régimen de tarifas de transporte de crudo por oleoducto que, por demás, el Proyecto de Resolución no sólo no puede desconocer, sino que sobre todo está llamado a limitarse a establecer las disposiciones que aseguren el debido cumplimiento de la ley.

1.5. A la luz de los anteriores planteamientos compartimos con el Ministerio y su Dirección aspectos como los siguientes:

- (a) Para los efectos de las sesiones de negociación que antecedan a la determinación de cualquier tarifa, la metodología y fórmulas previstas en la Resolución de 2014 (con las variables e insumos que se preservaron de la Resolución de 2010) permitieron desatender los precisos criterios que el procedimiento y metodología del Código de Petróleos previeron.

Así, vemos con temor que para los nuevos períodos tarifarios:

- i)** se terminarán preservando, como valores de inversión inicial o I_0 a reconocérsele a los transportadores, las mismas cifras empleadas al amparo de las Resoluciones Precedentes desconociendo los precisos términos del Código de Petróleos;



- ii) el riesgo de fondeo y construcción inherente a nuevas inversiones vuelva a trasladársele al remitente pese a que el diseño legal que previó el Código de Petróleos se lo atribuyó, sin miramientos, al transportador (que legalmente sólo podría recobrar tales inversiones *ex post* y no *ex ante* como lo prevé la Resolución de 2014 y como erradamente ya lo han evidenciado algunos transportadores en los “*documentos soporte de la tarifa*” que hasta la fecha venían divulgando a través de sus BTO y que no pasa de ser una proyección o un simple “*plan de inversiones*” para el período tarifario inmediatamente subsiguiente).

- iii) la posibilidad de que se adelanten revisiones tarifarias extraordinarias por motivos distintos a los precisos y expresamente previstos por el Legislador bajo el artículo 57 del Código de Petróleos, que sin fundamento alguno creó la Resolución de 2014.

Bajo la línea de los comentarios precedentes, proponemos a la Dirección derogar las Resoluciones Precedentes, según lo verán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. De no encontrarse procedente la derogatoria sugerida en el artículo 5 del Proyecto de Resolución, solicitamos que el Proyecto de Resolución no haga referencias ni remisiones normativas a las Resoluciones Precedentes como lo expresamos en el referido Anexo 4.

Para los propósitos de lo anterior, reiteramos que bajo el rol con el que concurre el Gobierno a la negociación de tarifas, las Resoluciones Precedentes constituyen un saco de fuerza que le impedirían atender y velar por los intereses que esta llamado a garantizar.

- (b) Con miras a asegurar los objetivos previstos en el artículo 202 del Código de Petróleos y garantizarle al propio Gobierno (y los beneficiarios de la regalía petrolera estatal) un costo equitativo para el transporte de sus crudos de regalías y derechos económicos pagados en especie, consideramos que la citación y participación de los remitentes no debería ser potestativa de los funcionarios de turno sino una cuestión ineludible no sólo dentro de las sesiones que se surtan con los transportadores, sino con anterioridad a las mismas.

No debe perderse de vista que a la luz del Código de Petróleos, el Gobierno está legalmente llamado a concurrir a la negociación de las tarifas para velar



y asegurar sus intereses como remitente – y no como tercero imparcial, juez o regulador.

- (c) Vemos sumamente positivo las vías que la Dirección abre para obtener de los interesados las señales pertinentes de cara al inicio del trámite pericial previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos (sin someterlo -como no podría hacerse- a las fórmulas ministeriales, conforme lo preveían las Resoluciones Precedentes).

Lo anterior, naturalmente, sin perjuicio del verdadero rol que a nuestro juicio le asiste al Ministerio y su Dirección en la negociación de tarifas con los transportadores según los precisos mandatos del artículo 202 del Código de Petróleos,

- (d) La preservación de las Resoluciones Precedentes permite considerar que se continuarán con escenarios (ampliaciones, nuevos trayectos, etcétera) en los que desapareció el régimen de precios para ser sustituido por un régimen de libertad no previsto por la Ley, ni conveniente para mercados en situación de monopolio natural.
- (e) El Proyecto de Resolución no contempla señales regulatorias dirigidas a incrementar la oferta del transporte mediante la construcción de nuevos trayectos o ampliación de los existentes con incentivos claros y precisos que permitan disminuir los costos que por transporte venimos soportando los remitentes (ya seamos productores o meros comercializadores). En tal sentido, preservar el esquema previsto por la Resolución de 2014 -al amparo del cual no se produjeron desarrollos significativos y confiables de capacidad de transporte para el país- parecería señalar una disminución en el interés de incremento de capacidad de lo que sólo se benefician los agentes que, por naturaleza, ocupan una posición monopólica y de dominio.

2. Comentarios particulares.

2.1. Parte considerativa.

2.1.1. Sugerimos introducir el texto propuesto como [Segundo Considerando A] que encontrarán en el Anexo 4 que acompaña a estos documentos. Esta propuesta de texto busca dejar expresa motivación del reconocimiento de la existencia de una metodología para la determinación tarifaria contenida en el Código de Petróleos.



En efecto, los artículos 56, 57, 203 y 204 del Código de Petróleos ya contemplan una serie de disposiciones que establecen un procedimiento y una metodología que no sólo fija las bases sino los precisos límites sobre los cuales se debe edificar cualquier reglamentación residual que expida la Dirección al amparo de las potestades previstas bajo Decreto 381 de 2012 según fue modificado por el Decreto 1617 de 2013.

En ese sentido, destacamos que el Legislador estableció la manera en que debían determinarse y valorarse cada uno de los criterios con base en los cuales debe acordarse la tarifa de transporte de crudo a través de oleoducto tanto en el momento de su fijación inicial como de su revisión cuatrienal. Los valores que deberán ser tomados en cuenta para la determinación de las tarifas de transporte deben corresponder a información “*debidamente comprobada*” y “*detallada*” de las inversiones y gastos en que haya incurrido el transportador. Lo anterior, por demás, refuerza nuestras observaciones planteadas en la sección 1 de este Anexo 2 dirigidas a precisar que el riesgo de fondeo y construcción inherente a las inversiones le pertenece al transportador y no puede desplazarse a los remitentes

2.1.2. Proponemos a la Dirección incorporar al Proyecto de Resolución los textos identificados como [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C] del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

Los textos propuestos buscan, por un lado, reiterar que los elementos que deberán ser tenidos en cuenta al momento de determinar la tarifa de transporte ya fueron definidos por el Legislador en el Código de Petróleos cuya jerarquía normativa es naturalmente superior a las disposiciones contenidas en las Resoluciones Precedentes. Así mismo, su contenido fortalece la motivación del acto administrativo y su sujeción a las normas de rango legal, incluyendo la obligación de que los valores que sean tomados en consideración obedecerán *precisamente* a aquellos datos comprobados dentro del procedimiento de determinación tarifaria del artículo 204 del Código de Petróleos, así como a gastos e inversiones efectivamente realizados por los transportadores (y no a “*planes de inversión*” formulados *ex ante* para propósitos de la negociación tarifaria).

Por otra parte, estos dos considerandos buscan limitar la libertad de los transportadores (agentes en situación de monopolio natural) respecto de las sumas de inversión que les sea reconocida como componente de la tarifa.

En ese sentido, sugerimos incluir los dos textos a que se refiere esta sección 2.1.2 para resaltar que la remuneración a la inversión del transportador deberá estar limitada a la noción de amortización con relación a la inversión de capital *efectivamente invertido en la construcción*. Para ello, la noción de amortización implica que en el momento de establecer las tarifas para un nuevo periodo tarifario deberá tomarse en cuenta el valor de la inversión pendiente de amortizar



de conformidad con el proceso de amortización del valor del activo que ha debido realizarse sistemáticamente desde el momento de su construcción y a lo largo de su vida útil (conforme a las normas internacionales de información financiera vigentes y aplicables en Colombia que, por su naturaleza jurídica, constituyen una norma superior a las resoluciones reglamentarias ministeriales). Esto, por demás, pretende evitar que ocurran situaciones como las que se dieron con ocasión de las Resoluciones Precedentes en las que los transportadores desatendieron los precisos criterios del Código de Petróleos y obtuvieron el reconocimiento de una inversión (teórica) distinta a la que en rigor correspondía bajo las leyes colombianas.

2.1.3. Por conveniente, sugerimos incluir en la parte considerativa del Proyecto el texto que identificamos como [Segundo Considerando D] del Anexo 4 de estos documentos. Este texto refleja, como motivación del acto administrativo, los elementos contenidos en el artículo 57 del Código de Petróleos que deben ineludiblemente ser tenidos en cuenta para la determinación de la utilidad líquida equitativa del transportador. En esta medida, el esquema regulatorio del Código de Petróleos reconoce a los transportadores una utilidad respecto de la actividad que realizan siempre que corresponda a un valor acorde a las condiciones de la actividad al momento de la revisión de la tarifa (y no las condiciones iniciales como lo pretendieron las Resoluciones Precedentes); la duración del contrato (título habilitante) al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y al mutuo interés del transportador y de los remitentes.

La utilidad de los transportadores en los oleoductos no debe entenderse como un valor en abstracto que desatienda la realidad misma del negocio sino que debe obedecer a una valoración de la situación al momento de revisión de las tarifas, a propósito de lo cual el Gobierno -al concurrir a la negociación para proteger sus intereses como remitente de los crudos de regalías y derechos económicos- puede fácilmente evidenciar las altas rentabilidades que obtuvieron los transportadores durante los dos últimos cuatrienios.

2.1.4. En el [Cuarto Considerando] consideramos pertinente resaltar que la Resolución de 2014 no estableció “la” metodología para la fijación de tarifas por el transporte de petróleo crudo por oleoductos.

Como lo hemos mencionado en este y otros documentos, así como en distintos foros, el Código de Petróleos ya fijó una metodología que existe desde varios años antes de que fueran expedidas las Resoluciones Precedentes. Así, la Resolución de 2014 pudo haber establecido *una* metodología tarifaria distinta que, a nuestro juicio, mal podría considerarse como *la* metodología existente al desconocer los precisos mandatos de las normas superiores a las que deben atender los actos administrativos ministeriales como el Proyecto de Resolución.



2.1.5. Consideramos conveniente incluir en el [Sexto Considerando] todas y cada una de las distintas modificaciones que ha sufrido la Resolución de 2014, con independencia de la mayor o menor relevancia de sus contenidos.

2.1.6. En el texto propuesto como [Sexto Considerando A] sugerimos incorporar uno de los hallazgos que los consultores contratados por nuestra Empresa y otros remitentes tuvieron a partir de la información que reposa en el Ministerio y que la propia Dirección puede verificar.

En tal sentido, encontramos que una motivación ineludible que el Gobierno debe tener para concurrir a la negociación de tarifas con los distintos transportadores (al amparo de los objetivos expresamente trazados por el artículo 202 del Código de Petróleos y el principios presente en varias otras disposiciones) son las altísimas tarifas que los remitentes pagamos durante los últimos dos cuatrienios por cuenta del impacto que produjeron los valores de inversión (no real sino teórica; no precedente sino planeada) que le fueron reconocidos a los transportadores vía la noción del denominado I_0 de las Resoluciones Precedentes.

2.1.7. En concordancia con las observaciones generales señaladas en la sección 1 de este Anexo 2, consideramos pertinente eliminar del texto que identificamos como [Séptimo Considerando] las referencias a la Resolución de 2014. Ello no sólo le permitirá al Gobierno satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, sino además sujetarse a las disposiciones previstas en el Código de Petróleos.

2.1.8. Con relación al [Octavo Considerando] nos parece conveniente hacer expresa mención a la remisión normativa que expresamente contempla el artículo 11 del Código de Petróleos. Lo anterior no sólo asegura guardar una fiel reproducción del texto legal sino también brinda claridad sobre el marco normativo dentro del cual deben pronunciarse los peritos a quienes las metodologías de las Resoluciones Precedentes no le son vinculantes.

2.1.9. En el [Noveno Considerando] sugerimos ajustar la redacción para que sea más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio (aún más cuando no hay una clara relación acerca del estudio al que se refiere).

2.1.10. Frente al [Décimo Considerando] nos parece de gran importancia conocer la totalidad de las comunicaciones allí referidas.



2.1.11. Con relación al [Undécimo Considerando] nos parece positivo que el Proyecto tome en consideración la independencia de los periodos tarifarios de conformidad con el Código de Petróleos. Precisamente, para acercar más el Proyecto a lo dispuesto en el Código de Petróleos resulta adecuado precisar que la división en tramos o segmentos fue introducida con posterioridad al Código de Petróleos y no obedece al esquema regulatorio legal.

2.1.12. En el [Duodécimo Considerando] sugerimos un ajuste formal de redacción que encontrarán en el texto pertinente del Anexo 4 que acompaña a estos documentos.

2.2. Parte resolutive.

2.2.1. Proponemos incorporar al artículo 1 del Proyecto de Resolución una serie de textos que sometemos a consideración de la Dirección que, aún cuando pueden explicarse por sí mismo, complementamos así:

- (a) Bajo las modificaciones introducidas al Ministerio de Minas y Energía mediante el Decreto 381 de 2012 según fue adicionado por el Decreto 1617 de 2013, entendemos que el Gobierno concurre a la negociación de las tarifas de transporte de petróleo crudo a través de la delegación de la función que dichas disposiciones le hacen a la Dirección.
- (b) La metodología fijada por el Código de Petróleos obliga al Gobierno a concurrir a la negociación sometiéndose a los precisos mandatos de los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos.

Dicha metodología, a su vez, debe atenerse al procedimiento establecido por el artículo 204 del Código de Petróleos que señala las fuentes de la información que se deben tomar para asegurar que se traten de gastos “*debidamente comprobados*” así como de sumas efectivamente invertidas, sin que sean admisibles (por no poder atribuírsele al remitente) los planes y proyecciones que el transportador tenga a bien realizar. Reiteramos que, a diferencia del esquema de la reglamentación ministerial, no se trata de que el transportador “*presente propuestas o alternativas a la revisión de la tarifa*”; pues los criterios de la tarifa fueron establecidos por una norma de rango legal y la negociación está reglada y prevista para basarse sobre los criterios contenidos en la norma.



- (c) En línea con las sugerencias que proponemos a los considerandos en la sección 2.1 de este Anexo 4, nos parece indispensable resaltar que los valores que se tomen en consideración deben corresponder exclusivamente a aquellos que sean debidamente detallados y comprobados por el transportador respecto de gastos e inversiones que efectivamente hayan sido realizados, conforme a los informes anuales que los transportadores hayan presentado al Ministerio en cumplimiento del artículo 204 del Código de Petróleos.

Así mismo, dichos valores deberán ser acreditados de acuerdo con los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de la información aceptados en Colombia, que los transportadores -por ley- están obligados a cumplir.

- (d) Consideramos conveniente modificar el contenido del tercer inciso del artículo 1 para asegurar que los remitentes sean citados a la negociación y a las sesiones previas. Esto le permitirá a la Dirección honrar fielmente el rol conforme al cual debe concurrir a la negociación de tarifas bajo la metodología y procedimiento previstos por el Código de Petróleos.

En línea con lo anterior, sugerimos incluir expresamente los objetivos con los que el Gobierno -a través de la Dirección del Ministerio- debe concurrir a la determinación de tarifas de transporte previstas en el artículo 202 del Código de Petróleos. Esto, así mismo, protege al Ministerio de cualquier observación que puedan tener los beneficiarios de las regalías y de las rentas que correspondan a los derechos económicos pactados convencionalmente con los productores de crudo en el país.

2.2.2. En concordancia con las observaciones formuladas en estos documentos, sugerimos eliminar la referencia a la Resolución de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto. En tal sentido, vale decir, la metodología tarifaria establecida en las Resoluciones Precedentes desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior que estaban llamadas a honrar.

2.2.3. Conforme lo señalamos anteriormente, vemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- se precise que las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

2.2.4. Frente al Artículo 4º del Proyecto nos parece necesario que el estudio incluya también aspectos legales acerca de la metodología tarifaria. El sistema normativo colombiano prevé desde 1953 un esquema regulatorio para la determinación de tarifas de petróleo crudo a través



de oleoducto. No consideramos conveniente desatender los aspectos legales que resultan esenciales para el régimen tarifario, como lo son los criterios que deberán emplearse para determinar las tarifas que se encuentran contenidos en una norma de rango legal. Por otra parte, consideramos necesario que los resultados de este estudio interdisciplinario sean divulgados a los agentes para su conocimiento y comentarios de cara a reducir las asimetrías de información que existan para enriquecer la negociación tarifaria y que esta resulte más fructífera. Esto, por demás, protege al Ministerio frente a cualquier hipotético de cambios exabruptos, inconsultos o sin fundamento.

En línea con lo anterior, consideramos conveniente que el párrafo del artículo 4 refleje que la facultad de proferir disposiciones sobre metodologías tarifarias sea ejercida en consideración de elementos legales y técnicos de diversa índole que garanticen la debida participación ciudadana.

2.2.5. Sugerimos agregar al artículo 5 al Proyecto de Resolución una mención de las disposiciones que, más allá de las derogatorias tácitas, incluya las derogatorias expresas pertinentes.

En línea con ello, reiteramos nuestra sugerencia de derogar las Resoluciones Precedentes.

Anexo 3

Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica

Proyecto de resolución "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

El Proyecto mantiene la referencia a la Resolución 72 146 de 2014, como marco válido para el establecimiento de la tarifa de transporte. Sin embargo, esta norma presenta inconsistencias frente a lo establecido en el Código de Petróleos dentro de las cuales cabe mencionar las siguientes:

1. Inversión a ser reconocida como capital

El Proyecto mantiene como valor de inversión de capital a ser reconocido al transportador, el lo reportado en el año 2010.



Para aquellos oleoductos que se encontraban en funcionamiento en el momento de la Resolución de 2014, el proceso corresponde al de revisión tarifaria establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos el cual contempla que los elementos a tener en cuenta en el cálculo de la tarifa son: i) Los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados; ii) Las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos, y iii) Una utilidad líquida equitativa para el empresario del oleoducto.

Del análisis de este artículo se establece que el Código de Petróleos no modifica el valor a reconocer por inversión que se había definido bajo el artículo 56 en el momento de la entrada en operación del sistema es decir el capital invertido durante la construcción del mismo, sino que hace referencia simplemente a las reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos.

La palabra 'depreciación' remite al concepto técnico de distribución sistemática del costo de un activo a lo largo de su vida útil de acuerdo con el método de depreciación aplicable, y la palabra 'amortización' corresponde al importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil.

Al no establecer valores de inversión distintos a los de la fijación inicial, el I_0 debe entenderse como el capital invertido en la construcción que esté pendiente de amortizar al momento de la revisión más todas aquellas inversiones de capital que el transportador haya realizado para el ensanche de la empresa y que hayan sido debidamente reportadas en el reporte anual de que trata el artículo 204 del Código de Petróleos

En aplicación de la Resolución de 2014 los transportadores utilizaron avalúos para aquellos oleoductos que ya se encontraban en operación y reportaron como inversión inicial el Valor de Mercado en Uso, generando diferencias significativas frente al valor de inversión durante la construcción que estaba pendiente de amortización al momento de la revisión.

Esta diferencia ha generado que las tarifas de los periodos tarifarios anteriores (2011 a 2015 y 2015 a 2019) sean superiores a las que se hubieran obtenido si los elementos del código de petróleo hubieran sido correctamente aplicados.

2. Utilidad Líquida Equitativa

Igualmente, el artículo 57 del Código de Petróleos también establece que "...Para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de la revisión de las tarifas..."



El concepto de 'justo valor', desde la perspectiva técnica es equiparable al de 'valor razonable' y de acuerdo a la NIC 13 corresponde a la cantidad por la que puede ser intercambiado un activo o cancelado un pasivo entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, en condiciones de independencia mutua.

Una entidad utilizará las técnicas de valoración que sean apropiadas a las circunstancias y sobre las cuales existan datos suficientes disponibles para medir el valor razonable, maximizando el uso de datos de entrada observables relevantes y minimizando el uso de datos de entrada no observables.

Existen tres técnicas de valoración ampliamente utilizadas que son: enfoque de mercado, enfoque del costo y el enfoque del ingreso.

- Enfoque de mercado: utiliza los precios y otra información relevante generada por transacciones de mercado que involucran activos, pasivos o un grupo de activos y pasivos idénticos o comparables (es decir, similares), tales como un negocio.
- Enfoque de costo: refleja el importe que se requeriría en el momento presente para sustituir la capacidad de servicio de un activo (a menudo conocido como costo de reposición corriente).
- Enfoque del ingreso: convierte importes futuros (por ejemplo, flujos de efectivo o ingresos y gastos) en un importe presente único (es decir, descontado).

En el sector de hidrocarburos, el 'justo valor' o 'valor razonable' ha sido comúnmente establecido mediante avalúos técnicos es decir aplicando el enfoque de costo. Sin embargo, el concepto no se introduce en el Código de Petróleos para reemplazar el valor de inversión a reconocer en la tarifa sino únicamente para ser tomado como elemento independiente a la hora de reconocer al inversionista la utilidad líquida equitativa, haciéndolo sobre una inversión actualizada (aquella que se hubiera realizado si el oleoducto se construyera en el momento de la revisión tarifaria) y no sobre la inversión histórica.

Esta diferenciación entre el valor a reconocer como inversión de capital (inversión en construcción) y el valor base para calcular la utilidad líquida equitativa (justo valor) no se ve reflejada en las fórmulas establecidas en las Resoluciones Precedentes, que, por tanto no reflejan adecuadamente lo establecido en el Código de Petróleos.

3. Tasa Anual de Descuento



De acuerdo con el Código de Petróleos, el Gobierno debería fijar a cada transportador una tasa descuento con base en factores exógenos (aplicables a todos en general) y factores endógenos (propios de cada empresa) donde se destaca el desarrollo económico de los campos petrolíferos atendidos por el oleoducto.

En contraposición, la Resolución de 2014 estableció una única tasa anual de descuento aplicable para todos los oleoductos y mantuvo fijos los parámetros de cálculo.

Importante destacar que se requiere un análisis más detallado sobre los factores que determinan el nivel de riesgo al que se encuentran expuestos los diferentes sistemas de transporte y las acciones de mitigación que determinan el riesgo residual.

Actualmente la mayoría de los riesgos son trasladados a los remitentes de los sistemas a través de los correspondientes contratos de transporte y/o el mecanismo de ajuste incluido en la resolución, sin que esto se considere durante la determinación de la tasa de descuento.

4. Periodo de Recuperación

Otro aspecto a considerar es que la Resolución de 2014 ha dejado en manos del transportador la determinación del periodo de recuperación de la inversión, y se presentan variaciones significativas para cada oleoducto. La nueva resolución debería contemplar el establecimiento de parámetros técnicos que sirvan como base para este cálculo y posiblemente establecer un periodo igual para todos los sistemas.

5. Factor de Ajuste

El factor de ajuste tarifario es un elemento que conceptualmente busca mantener el equilibrio y proteger a las partes por las variaciones significativas que se presentan en los componentes de la tarifa garantizando al transportador el nivel de ingreso esperado y reduciendo así el riesgo de exposición.

De acuerdo con la Resolución de 2014, las diferencias (superávit o déficit) entre los ingresos reales y el ingreso percibido por el servicio de transporte se calcula cada 4 años y aplica si la variación es superior al 10%.

En términos generales el tiempo que transcurre entre el servicio de transporte y la aplicación del ajuste es muy amplio, y no permite que se refleje oportunamente el impacto de los comportamientos reales cuando son significativamente diferentes de los establecidos en los parámetros iniciales, por lo cual debería realizarse en periodos no mayores a un año.



Igualmente, el ajuste debería efectuarse independientemente al % de variación, es decir que el nivel de tolerancia debería ser cero, debido a la materialidad de las cifras involucradas.

6. Costo de Abandono

El costo de abandono no puede catalogarse como un costo variable porque no está en función de los barriles transportados, sino que es una obligación que nace con el proyecto y se conoce desde su entrada en operación por lo tanto está relacionado con la vida útil.

De acuerdo con la técnica contable (NIC 16) el costo de un activo está dado por los siguientes elementos:

- Precio de adquisición y/o construcción
- Costos de ubicación del activo y costos para que pueda operar
- Estimación de costos de desmantelamiento y retiro

El abandono de un oleoducto o cualquier instalación solo se hace cuando termina la vida útil del activo, no se hace abandono cuando termina el periodo de recuperación de la inversión y por tal motivo no debe atarse el cobro del fondo de abandono al periodo de recuperación sino a la vida útil. Para efectos de la tarifa debe incluirse solo la porción de costo de abandono correspondiente a la vida remanente del respectivo oleoducto al momento de revisar la tarifa

Adicionalmente, se debe garantizar que no se incluye tasa de descuento al momento de establecer el costo de abandono y por el contrario cualquier rentabilidad adicional al valor estimado que sea generada en el fondo creado para este fin debe deducir la obligación a cobrar a los remitentes .

7. Condiciones Monetarias

De acuerdo con la Resolución de 2014 las condiciones monetarias obedecen a variaciones en la calidad del crudo con respecto a las condiciones estándar y se fijan de acuerdo con tablas que el transportador elabora y reporta en el BTO y que representan los sobrecargos y descuentos que aplican sobre las tarifas de transporte de crudo por oleoducto bien sea que hayan sido



“fijadas por la Dirección de Hidrocarburos o por mutuo acuerdo entre transportadores y remitentes”.

Las condiciones monetarias deberían aplicar sólo si el cambio en la calidad del crudo produce una disminución real del ingreso esperado por el transportador al momento de determinar la tarifa, el cual debe compensarse; de lo contrario se constituye en un cobro superior a la tarifa, que no está contemplado en el Código del Petróleo y carecería de sustento suficiente originando un ingreso extraordinario o adicional a la tarifa de transporte.

8. Otros

Muchos oleoductos tienen capacidades efectivas de transporte mayores a las capacidades programadas, es decir tienen capacidad disponible. Sin embargo, en el cálculo de la tarifa se está recuperando el capital invertido y los costos fijos con los volúmenes de la capacidad programada, es decir que no asume ningún riesgo comercial frente a la disminución de volúmenes.

Algunos oleoductos transportan volúmenes muy bajos comparados con la capacidad efectiva de transporte y en el momento de establecer el valor a reconocer por capital invertido reportaron igualmente el Valor Actual en Uso por lo cual generaron una tarifa que no guarda relación con la realidad económica del sistema, por lo cual se plantea que La amortización del capital o depreciación y costos fijos a considerar en la tarifa se apliquen en la porción (Capacidad Programada /Capacidad efectiva de transporte).



Anexo 4

Propuestas al

Proyecto de resolución "*Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*"

RESOLUCIÓN N°

DE

(

)

Por la cual se establecen procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones

EL DIRECTOR DE HIDROCARBUROS

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en los Decretos 381 de 2012 y 1617 de 2013, y

CONSIDERANDO

[PRIMER CONSIDERANDO] Que el numeral 30 del Artículo 8º del Decreto 1617 de 2013 mediante el cual se adicionó el Artículo 15 de Decreto 381 de 2012, señala que corresponde a la Dirección de Hidrocarburos establecer la metodología, fijar y revisar las tarifas de transporte por oleoductos.



[SEGUNDO CONSIDERANDO] Que 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.

[SEGUNDO CONSIDERANDO A] Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente.

[SEGUNDO CONSIDERANDO B] Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados.

[SEGUNDO CONSIDERANDO C] Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa *“la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil”*.

[SEGUNDO CONSIDERANDO D] Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes.

[TERCER CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 145 del 7 de mayo de 2014 se 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.



[CUARTO CONSIDERANDO] Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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.

[QUINTO CONSIDERANDO] Que el artículo 5 de la Resolución 72 146 de 2014 señaló los principios para llevar a cabo la negociación de las tarifas de transporte de crudo por oleoducto.

[SEXTO CONSIDERANDO] Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014.

[SEXTO CONSIDERANDO A] Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos.

[SÉPTIMO CONSIDERANDO] Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que regirá a propósito del periodo tarifario fijado por el Ministerio.

[OCTAVO CONSIDERANDO] Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados que en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente formula:

“Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan los artículos (...) 56



y 57 de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales.”.

[NOVENO CONSIDERANDO] Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar extraordinariamente las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes 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 del transportador o de los remitentes. **[NOTA: No es claro cuál es el estudio al que hace referencia.]**

[DÉCIMO CONSIDERANDO] Que para la toma de decisiones, es necesario contar con elementos técnicos que nos permitan dar respuesta a las problemáticas que se han presentado por parte de los transportadores y remitentes, las cuales se evidencian en múltiples comunicaciones: a) radicado No. 2019017804 del 15 de marzo de 2019 por la empresa PAREX RESOURCES, b) comunicación de la ACP de fecha 14 de agosto de 2018, c) radicado No. 2018085378 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa OCENSA S.A., d) radicado No. 2018085719 del 9 de noviembre de 2018 por la empresa CENIT y e) radicado No. 2018088393 del 21 de noviembre de 2018 por parte de la empresa Oleoducto de Colombia – ODC. **[NOTA: Sugerimos divulgar las comunicaciones referidas en este párrafo para comprender la debida motivación de la Dirección. Sugerimos precisar las decisiones a las que se refiere este párrafo.]**

[UNDÉCIMO CONSIDERANDO] Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o tramo o trayecto (cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos).

[DUODÉCIMO CONSIDERANDO] Que en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8º del Artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el texto del presente acto administrativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía entre el día xx del mes de abril del año 2019 al 15 de abril del año 2019, y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados.



[DÉCIMO TERCER CONSIDERANDO] Que sometido el proyecto de Resolución al concepto de que trata el Artículo 7º de la Ley 1340 del 24 de julio de 2009, mediante oficio xxxxxxxxxxxx, radicado en este Ministerio el xx de xxxx con el número xxxxxxxxxxxx, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio concluyó que la modificación xxxxxxxxxxxx.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º. Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía citará a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que detentan una



relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento (o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar -para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación:

(a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y

(b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizarle a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo.

ARTÍCULO 2°. Vencido el periodo señalado en el artículo 1° de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en el Código de Petróleos.

ARTÍCULO 3°. Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. Para propósitos de lo anterior, se adoptará -en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012.



ARTÍCULO 4°. El Ministerio podrá coordinar o adelantar un estudio de carácter legal y técnico-económico sobre la metodología de fijación de tarifas de transporte de crudo por oleoductos, así como acerca de los criterios contenidos en el Código de Petróleos, atendiendo las facultades previstas en el artículo [*sugerimos señalar el artículo*] del Decreto 0381 de 2012 modificado por el Decreto 1617 de 2013.

Los resultados del estudio realizado serán divulgados por el Ministerio de Minas y Energía a través de la dependencia competente, y serán puestos a disposición de los agentes para su conocimiento, observaciones y comentarios.

Parágrafo: En atención a los resultados de dicho estudio así como a las observaciones y comentarios que se reciban de los agentes, el Ministerio podrá señalar metodologías tarifarias sobre la base de elementos legales y técnicos que den cuenta de la oportunidad regulatoria, basados en los supuestos y criterios para la determinación de las tarifas establecidos en la Ley.

ARTÍCULO 5°. La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS

Director de Hidrocarburos (e)

Elaboró: Mauricio Herrera B.

Revisó: Luisa García V.



Comentario 11

De: González Ana - Gunvor Colombia CI SAS

Fecha: martes, 23 de abril de 2019 a las 21:22

Asunto: Comentarios al Proyecto de Resolución MME GUNVOR Aril 23 2019



Bogotá D.C., abril 23 de 2019
GC- ADF-108

Señores
Ministerio de Minas y Energía
Atención: Doctor José Manuel Moreno C.
Director (E)
Dirección de Hidrocarburos
pciudadana@minenergia.gov.co
Calle 43 # 57 – 31, CAN Bogotá
Ciudad

Referencia: Proyecto de resolución "*Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*".

Respetados señores:

Yo, Jaime Alejandro Hoyos Juliao, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi calidad de Representante Legal, someto ante la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía las observaciones, comentarios y propuestas de GUNVOR COLOMBIA C.I. S.A.S. (la "Empresa") al proyecto de resolución "*Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones*", así:

- Anexo 1: Formulario para recepción de comentarios.
- Anexo 2: Detalle de los comentarios de naturaleza legal.
- Anexo 3: Detalle de los comentarios de naturaleza financiera y técnica.
- Anexo 4: Proyecto de resolución con propuestas marcadas.

Hemos realizado un análisis completo del proyecto de resolución y consideramos que sería oportuno y conveniente brindar mayores plazos y mejores oportunidades para



poder brindarle al Ministerio y su Dirección de Hidrocarburos las observaciones ponderadas que los análisis detenidos permiten construir.

De requerir una sesión explicativa de las observaciones, comentarios y propuestas al Proyecto, agradecemos hacémoslo saber para hacer las coordinaciones pertinentes.

Cualquier aclaración o complemento, podrán hacémoslos llegar vía correo electrónico a la atención de Jaime Alejandro Hoyos Juliao y/o Ana Milena González, a la dirección

Agradezco a ustedes la atención brindada a la presente.

Atentamente,

JAIME ALEJANDRO HOYOS JULIAO



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS

Sector:	Hidrocarburos
Proyecto:	Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"
Fecha inicio:	16/04/2019
Fecha fin:	23/04/2019
Fecha Comentario:	23/04/2019
Datos de contacto:	Correo electrónico:
Nombre de la empresa o interesado:	Gunvor Colombia C.I. S.A.S

No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
2	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Segundo Considerando A]	Ver Numeral 2.1.1 del Anexo 2 de este Documento.
3	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Segundo Considerando B] y [Segundo Considerando C]	Ver Numeral 2.1.2 del Anexo 2 de este Documento.
4	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Segundo Considerando D]	Ver Numeral 2.1.3 del Anexo 2 de este Documento.
5	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando	Ver Numeral 2.1.4 del Anexo 2 de este Documento.
6	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando	Ver Numeral 2.1.5 del Anexo 2 de este Documento
7	Inversión inicial	Nuevo considerando [Sexto Considerando A]	Ver Numeral 2.1.6 del Anexo 2 de este Documento
8	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando	Ver Numeral 2.1.7 del Anexo 2 de este Documento
9	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando	Ver Numeral 2.1.8 del Anexo 2 de este Documento
10	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando	Ver Numeral 2.1.9 del Anexo 2 de este Documento
11	Comunicaciones referidas	Décimo Considerando	Ver Numeral 2.1.10 del Anexo 2 de este Documento
12	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.11 del Anexo 2 de este Documento
13	Ajuste formal	Duodécimo Considerando	Ver Numeral 2.1.12 del Anexo 2 de este Documento
14	Antes de empezar la negociación	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
	Auditoría Información Fórmula Tarifaria	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1	Ver Numeral 2.2.1 del Anexo 2 de este Documento
15	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2	Ver Numeral 2.2.2 del Anexo 2 de este Documento
16	Normas procesales	Artículo 3	Ver Numeral 2.2.3 del Anexo 2 de este Documento
17	Alcance del estudio; Facultad reglamentaria	Artículo 4	Ver Numeral 2.2.4 del Anexo 2 de este Documento
18	Derogatorias	Nuevo Artículo [Artículo 5]	Ver Numeral 2.2.5 del Anexo 2 de este Documento

* Numeración de acuerdo con el Anexo 4 de este Documento.



Comentario 12

De: Feretti José I.- Tecetrol

Fecha: mar., 23 abr. 2019 a las 22:35

Asunto: "Por la cual se establecen los procedimientos relacionados con la fijación de la tarifa por el transporte de crudo por oleoductos y se dictan otras disposiciones"

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS			
Sector:		Hidrocarburos	
Proyecto:		Resolución "Procedimientos relacionados fijación tarifa transporte crudo por oleoductos"	
Fecha inicio:		16/04/2019	
Fecha fin:		23/04/2019	
Fecha Comentario:			
Datos de contacto:		Correo electrónico:	
Nombre de la empresa o interesado:		Tecpetrol Colombia S.A.S.	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)*	Comentario detallado
1	Metodología para la determinación tarifaria del Código de Petróleos	Nuevo considerando [Considerando Tercero]	Se sugiere incorporar el siguiente considerando como tercer considerando: "Que, en particular, los artículos 56 y 203, y los artículos 57 y 204 del Código de Petróleos establecen no sólo la metodología a la que debe someterse sino también el procedimiento que debe anteceder, respectivamente, a la negociación para la determinación de las tarifas, ya sea para la puesta en servicio de un oleoducto o trayecto o para la revisión de las tarifas que deben regir para el período siguiente en oleoductos o trayectos existente".
2	Elementos para la determinación de las tarifas de transporte contenidos en una norma de rango legal	Nuevos considerandos [Considerandos Cuarto y Quinto]	Se sugiere incorporar los siguientes considerandos como considerandos cuarto y quinto: "Que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 56 y 57 del Código Petróleos, para la determinación de las tarifas debe tenerse en cuenta la amortización del capital efectivamente invertido; y los gastos de sostenimiento, administración y explotación debidamente comprobados"; "Que, de acuerdo con el numeral 6 de la NIC 16, amortización significa "la distribución sistemática del importe amortizable de un activo a lo largo de su vida útil".
3	Elementos para la determinación de la utilidad líquida equitativa	Nuevo considerando [Considerando Sexto]	Se sugiere incorporar el siguiente considerando como sexto considerando: "Que, de acuerdo con lo previsto en el antepenúltimo inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, para determinar la utilidad líquida equitativa de cada empresario se tomará en cuenta el justo valor del oleoducto en la época de revisión de las tarifas, así como el período de desarrollo en que se encuentra la empresa, la duración del contrato al amparo del cual se emprendió la construcción del oleoducto; y el mutuo interés del transportador y los remitentes".
4	Metodología tarifaria de la Resolución 72-146 de 2014	Cuarto Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: "Que en la Resolución 72 146 del 7 de mayo de 2014 se estableció una 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".
5	Modificaciones a la Resolución 72-146 de 2014	Sexto Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: "Que mediante Resolución 72 216 de 26 de junio de 2014, Resolución 31 325 del 30 de junio de 2015, Resolución 31 489 de 25 de septiembre de 2015 y Resolución 31 285 de 29 de junio de 2016 se modificó la Resolución 72 146 de 2014".
6	Inversión inicial	Nuevo considerando [Décimo Considerando]	Se sugiere incorporar el siguiente considerando como décimo considerando: "Que en desarrollo de lo dispuesto bajo la Resolución 12 4386 de 2010 y la Resolución 72 146 de 2014 (según fueron modificadas de tiempo en tiempo) se empleó una inversión inicial distinta a la efectivamente invertida en la construcción o ensanche prevista en los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos".
7	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Séptimo Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: "Que tomando en consideración lo señalado en el último inciso del artículo 56 y penúltimo del artículo 57 del Código de Petróleos, es posible establecer escenarios para adelantar conversaciones y discusiones técnicas para lograr acuerdos respecto de la tarifa a fijar y que regirá a propósito del período tarifario fijado por el Ministerio". Entendemos que la referencia exclusiva a los artículos 56 y 57 del Código de Petróleos como parámetro para arribar a acuerdos respecto de las tarifas a fijar, es la metodología adecuada para satisfacer los objetivos que le fueron legalmente atribuidos bajo el artículo 202 del Código de Petróleos, logrando una tarifa equitativa para el transporte de su propio petróleo.
8	Remisión normativa Artículo 11 del Código de Petróleos	Octavo Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: "Por otra parte, señalan los dos artículos arriba citados que en caso de no llegarse a un común acuerdo, el asunto se resolverá por peritos nombrados de conformidad con el artículo 11 del Código de Petróleos, norma que señala la siguiente fórmula: "Toda diferencia de hecho o de carácter técnico que llegue a surgir entre los interesados y el Gobierno con motivo a los asuntos de que tratan los artículos (...) 56 y 57(...) de este código, y que no pueda arreglarse en forma amigable, será sometida al dictamen de peritos nombrados así: Uno por el Gobierno, otro por el interesado, y otro tercero en caso de discordia, de común acuerdo por los peritos principales.""



9	Facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte	Noveno Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: " Que por otra parte, y en atención a lo señalado en el último inciso del artículo 57 del Código de Petróleos, el Ministerio de Minas y Energía podrá revisar extraordinariamente las tarifas en cualquier tiempo, a solicitud de los transportadores o de los remitentes 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 del transportador o de los remitentes ". Entendemos que la redacción debe ser ajustada para que resulte más acorde con la facultad de revisión extraordinaria de las tarifas de transporte que tiene el Ministerio a la luz del Código de Petróleos. Es importante destacar que la revisión extraordinaria puede ocurrir a petición de los remitentes o de los transportadores pero también de oficio. Así mismo, la determinación de la grave alteración de la normalidad económica es un juicio que deberá llevar a cabo el Gobierno, al amparo de lo previsto en el Código de Petróleos. Por este motivo, consideramos que no es conveniente limitar esta decisión a los resultados de un estudio.
10	Periodos tarifarios	Undécimo Considerando del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el considerando: " Que adicionalmente, si bien los tiempos de vigencia de los periodos tarifarios se calculan cada cuatro (4) años, el cómputo de dicho término empieza a contar a propósito de la tarifa aplicada a cada oleoducto o tramo o trayecto (cuando la fijación inicial de tarifas de un oleoducto no hubiere comprendido la de todos sus tramos o trayectos) ".
11	Funciones de la Dirección; Mandatos de la negociación tarifaria del artículo 57 del Código de Petróleos; Valores acreditados; Objetivos legales de las tarifas	Artículo 1 del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el artículo, a los fines de adaptar su contenido a lo previsto en el Código de Petróleos: " Establecer un periodo de negociación de las tarifas del transporte de crudo por oleoductos entre los transportadores de toda clase de oleoductos y la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, el cual transcurrirá entre la publicación de la presente resolución y el 1º de julio de 2019. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía informará a los transportadores el cronograma de sesiones de negociación que se adelantarán para cada oleoducto, segmento y trayecto según el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 57 del Código de Petróleos, con el fin de que presenten la información correspondiente a las variables o criterios establecidos en los literales a) y b) del artículo 57 del Código de Petróleos. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía no admitirá gastos de sostenimiento, administración y explotación que no sean debidamente comprobados; y se reserva la facultad de rechazar reservas o gastos por depreciación, amortización e impuestos que no correspondan a inversiones efectivamente ejecutadas en obras directamente relacionadas con el oleoducto y la prestación del servicio público de transporte de crudo por oleoducto, en cualquier caso, con arreglo a los principios y normas de contabilidad e información financiera y de aseguramiento de información aceptados en Colombia al amparo de lo previsto bajo la Ley 1314 de 2009. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía citará a las sesiones señaladas en el inciso anterior o por fuera de estas, a los remitentes que detentan una relación contractual con el transportador en el respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento (o cualquier agente remitente que manifiesten poder tener interés en entregar -para su transporte a través del respectivo oleoducto, trayecto, tramo o segmento- algún volumen de crudo dentro del período de cuatro (4) años inmediatamente siguiente) para exponer su posición y comentarios. La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concurrirá al periodo de negociación: (a) En los oleoductos de uso privado, para garantizar un costo equitativo para el transporte del crudo proveniente de regalías y de derechos económicos pagados en especie, así como para el transporte de crudo de terceros; y (b) En los oleoductos de uso público, para garantizar los mismos objetivos señalados en el literal anterior y, además, el de garantizarle a los remitentes que quieran servirse de tal oleoducto un transporte equitativo de su petróleo".
12	Referencias Resolución 72-146 de 2014	Artículo 2 del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el artículo: " Vencido el periodo señalado en el artículo 1º de la presente resolución, de no llegar a un acuerdo respecto de las tarifas por el transporte de crudo por oleoducto, por tramo o trayecto, el Ministerio de Minas y Energía las revisará y fijará de conformidad con la metodología existente en el Código de Petróleos ". Entendemos que la referencia a la Resolución 72146 de 2014 que prevé el artículo 2 del Proyecto es incorrecta, por cuanto desatiende el tenor de las normas de jerarquía superior.
13	Normas procesales	Artículo 3 del Proyecto de Resolución	Se propone la siguiente redacción para el artículo: " Sin perjuicio del periodo de negociación señalado en los artículos precedentes de la presente resolución, cualquier agente remitente o transportador que tenga interés en la tarifa por el transporte por oleoducto establecida por el Ministerio, puede solicitar a esta Entidad continuar con el proceso señalado en el artículo 11 del Código de Petróleos, con el objeto de dirimir las controversias que se presenten en razón a las temáticas que en el mencionado artículo se señalan. Para propósitos de lo anterior, se adoptará -en lo no previsto por el artículo 11 del Código de Petróleos- un procedimiento análogo al establecido para el trámite arbitral previsto bajo la Ley 1563 de 2012 ". Entendemos conveniente precisar que -a raíz de los cambios legislativos que han sufrido las normas procesales desde la expedición de del Código de Petróleos- las normas a las que se sometería un eventual trámite pericial del artículo 11 del Código de Petróleos han de seguir -en lo no previsto por el propio Código de Petróleos- lo dispuesto bajo la Ley 1563 de 2012.

Dichos comentarios se enviaron al Grupo de Hidrocarburos área de su competencia, para ser tenidos en cuenta a la hora de expedir el Acto Administrativo.

En constancia firma,


Julián Eduardo Páez Gil

Proyectó: Martha Isabel Jaime Galvis
Revisó y Aprobó: Julián Eduardo Páez Gil