

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

3	28/10/2022	Renault	<p>El presente Proyecto de Ley presenta la reducción del contenido de etanol en la gasolina, sin embargo no incluye información sobre la calidad del combustible y principalmente sobre el octanaje (RON), uno de los parámetros principales para el funcionamiento de los motores de los vehículos de encendido por chispa.</p> <p>A pesar de la reducción de etanol, es necesario que el octanaje (RON) se garantice, cumpliendo con la Resolución 40103 de 2021 que define los parámetros y requisitos de calidad de las gasolinas básicas y gasolina oxigenadas con etanol anhidro combustible para uso en motores de encendido por chispa, así como del biocombustible para motores diésel denominado biodiésel y del combustible diésel y sus mezclas con biocombustibles.</p> <p>Recordando que el octanaje mínimo para la gasolina oxigenada - corriente es de 89RON.</p> <p>Es importante considerar que el nuevo contenido propuesto de etanol, nos deja prácticamente al nivel de la gasolina básica que tiene un octanaje de 84RON, y este proyecto indica que se tendría un nivel de etanol inferior al 10% durante mas de un año.</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. En respuesta a este comentario, es importante mencionar que, de acuerdo con el artículo 5 del proyecto de resolución, debido al porcentaje inferior al 10% de mezcla de etanol, se exigirá que el parámetro RON establecido en la tabla 2B de la Resolución 40103 de 2021 se cumpla de acuerdo con la tabla 2A correspondiente a gasolinas básicas.</p> <p>Ahora, el presente acto administrativo busca únicamente establece una senda variable de acuerdo con la información remitida por los agentes de la cadena de suministro y el análisis realizado por esta dirección en relación con los datos históricos de la demanda de años anteriores. De igual forma, se reconoce la necesidad de establecer estas disposiciones con el fin de evitar un posible desabastecimiento de gasolinas y la prestación de este servicio en el país.</p>
			<p>Impacto de la reducción de etanol en la calidad del combustible:</p> <p>Actualmente los vehículos de encendido por chispa están configurados y homologados para trabajar con un octanaje mínimo de 89RON y se prevé que la reducción propuesta en este proyecto conduzca a un octanaje menor, poniendo en riesgo el correcto funcionamiento de los motores y generando impactos como:</p> <p>- Ruidos de combustión (Cascabeleo): En el pasado cuando se realizaron reducciones del contenido de etanol se observó un impacto directo sobre el octanaje del combustible y un aumento de las quejas de los clientes por temas de ruidos de combustión (cascabeleo).</p> <p>- Reducción de fiabilidad y durabilidad del motor: una reducción del octanaje puede generar efectos de pre-ignición o detonación que pueden afectar el interior de las cámaras de combustión.</p> <p>- Impacto en el nivel de emisiones de gases contaminantes del vehículo: las estrategias de calibración de los motores están diseñadas para funcionar en unos rangos de octanaje, trabajar por fuera de ellos trae mayores ineficiencias que se traducen en una mayor emisión de gases contaminante.</p> <p>Incluso, si el nivel de octanaje del combustible alcanza niveles muy bajos, se puede generar una autogignición que es una combustión no controlada y que puede generar la rotura inmediata del motor.</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. Agradecemos y tenemos en cuenta los comentarios presentados. El Ministerio de Minas y Energía es conciente de las situaciones mencionadas por el participante en este comentario. Por esta razón los análisis técnicos que se han hecho dentro de esta cartera buscan viabilizar el incremento paulatino de porcentaje de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles de la manera más segura posible para los consumidores finales.</p> <p>Aunado al análisis descrito anteriormente, sin embargo, las carteras que expiden el presente acto administrativo deben considerar un análisis de orden económico y fiscal. Así, lo allí estipulado debe ponderar variables como la política de transición energética, el impacto del costo internacional de los combustibles y biocombustibles en el precio de venta local, el efecto de cambio en el nivel de precio dentro de las variables de mercado y el bienestar financiero del consumidor sin descuidar el balance fiscal del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC. Por lo tanto, desde las carteras previamente mencionadas se analizan periódicamente el set de variables descritas con el fin de implementar una política de precios que sea responsable fiscalmente con la nación.</p> <p>Finalmente, es de recordar que el Ministerio de Minas y Energía tiene la obligación de garantizar el abastecimiento continuo y confiable de los combustibles líquidos derivados de petróleo, por lo que las disposiciones del presente proyecto regulatorio reflejan todos los análisis realizados para garantizar el cumplimiento de esta obligación.</p>
4	24/10/2022	CI ECOS	<p>En atención al Proyecto de Resolución del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, nos permitimos hacer los siguientes comentarios:</p> <p>1.La resolución que será firmada por tres ministerios y entre ellos se encuentra la ministra Dra. Irene Vélez, quien a su vez hace parte de la junta directiva de la CREG, junto al Dr. Juan Camilo Durán Téllez, Superintendente de Industria y Comercio. Se determina mantener el porcentaje de mezcla con alcohol al 2% hasta el 1 de agosto de 2023. Dadas las consideraciones que soportan el proyecto de resolución, estimamos que se comete el error al no hacer caso a la circular 093 del 30 de septiembre de 2022 expedida por la CREG, que en su pagina 7, tabla 2, ítem 9, establece que la proporción – Tarifa de Transporte del Alcohol Carburante se calculará según el literal e “de acuerdo con el porcentaje de proporción de la mezcla de biocombustible, al computer por el valor máximo a ser reconocido en la estructura de precio de venta de los combustibles por concepto de transporte terrestre <u>entre las plantas destiladoras y/o</u> productoras de dichos productos o puntos de importación, y las plantas de abastecimiento mayorista en las cuales se realizará la mezcla, en los términos definidos por la Resolución 40079 del 1 de febrero de 2018, para el caso del alcohol carburante”. (Lo subrayado es nuestro).</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. En consideración de su comentario nos permitimos resaltar que la expedición del presente acto administrativo no contradice lo dispuesto en la Resolución 40079 del 2018. En particular, el artículo 6 de la mencionada resolución indica que dentro de la estructura de precio de la gasolina motor corriente oxigenada se reconoce el rubro de transporte dependiendo del nivel de mezcla que se encuentre vigente. Es decir, la Resolución 40079 del 2018 no limita la modificación del porcentaje de mezcla de alcohol carburante a nivel nacional en ningún nivel. Por las mismas razones, el presente proyecto regulatorio tampoco está yendo en contravía de lo dispuesto en la Tabla 2 de la Circular 093 del 30 de septiembre de 2022 de la CREG.</p> <p>Es importante aclarar que la versión final del presente acto administrativo presenta cambios en los niveles de los porcentajes de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles.</p>
			<p>2.Desconocer la modificación que debe hacerse en la estructura de precio de la Gasolina Motor Corriente Oxigenada aplicando la Tabla No. 4 de la Resolución 40079 del 1 de febrero de 2018, donde se establecen los valores máximos a ser reconocidos en el precio de venta por concepto de transporte terrestre de alcohol carburante ante situaciones de Abastecimiento Temporal Especial, siendo este el caso, desde julio del presente año el alcohol anhidro para mezcla viene desde los ingenios del suroccidente del país y no de importación a la costa atlántica, causando un desequilibrio en la estructura de precio y su no corrección está afectado la estabilidad económica de las compañías que operan en esta región del país y posiblemente perjudicando a alguna de estas. Así pues, la corrección de este error, de no hacerse en la expedición de la resolución podría estar abriendo la puerta a un desequilibrio en la competencia.</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. En relación con este comentario, es importante aclarar que no está dentro del objeto del presente proyecto regulatorio la fijación de los valores máximos a ser reconocidos en el precio de venta por concepto de transporte terrestre de alcohol carburante. Por esta razón las disposiciones del acto administrativo no desconocen las vicisitudes que contiene la estructura de precios.</p>
			<p>3.De la misma manera, no se es claro en el Artículo 2, parágrafo 1, acerca de si los agentes mayoristas interesados en acogerse a lo dispuesto en este artículo, que, en caso de no tener la disponibilidad suficiente de alcohol carburante para realizar mezcla, podrán implementarla individualmente o se requiere que necesariamente lo soliciten todos los mayoristas de la misma región.</p> <p>¿Una compañía pequeña que no consiga suministro de producto, puede ser autorizada de manera individual para disminuir la mezcla?</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. El artículo 2 del presente acto administrativo dispone una medida transitoria que, en cumplimiento de los requisitos ahí descritos, pueda ser acogida por determinado periodo de tiempo. Esta medida es una excepción que busca garantizar el continuo suministro de combustibles en todo el territorio nacional, y que considera las dificultades que ha presentado la oferta nacional de etanol durante los últimos meses.</p> <p>En consideración a su comentario, resaltamos que únicamente es posible implementar este tipo de medidas para una región del país, y no para uno u otro agente mayorista, con el fin de prevenir situaciones por distorsión de precios y evitar afectaciones consecuentes.</p>
5	28/10/2022	ECOPETROL	<p>Se sugiere precisar que ni el artículo 3 ni su parágrafo aplican para el sector minero, al cual le es aplicable la mezcla mínima obligatoria de biocombustible establecida en la Resolución 40188 de 2019.</p>	Aceptada	<p>Se acepta el comentario. Se tiene en cuenta el comentario y se realiza el ajuste en el artículo 3 y parágrafo correspondiente en el presente proyecto regulatorio y da la condición: "y sin perjuicio de lo dispuesto en la Resolución 40188 de 2019".</p>
			<p>Se sugiere revisar la consistencia de la senda propuesta de incremento de mezcla a partir de agosto 2023, dado el impacto que esta tendrá sobre el precio de la gasolina al usuario final y en el crecimiento del déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles.</p>	No aceptada	<p>No se acepta el comentario. En primer lugar, es importante resaltar que, la determinación que hacen las carteras competentes del porcentaje de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles obedecen a un análisis de la oferta nacional de los mismos y de los datos históricos en relación a la demanda de gasolina motor. Por tanto, se determina que la senda propuesta obedece a las variaciones en la oferta de etanol y se estiman en consideración de las afectaciones agroclimáticas que se presentan en la región productora.</p> <p>Por otra parte, cabe resaltar que lo establecido en las disposiciones de este proyecto regulatorio obedece a análisis de orden económico y fiscal. Así, lo allí estipulado debe ponderar variables como la política de transición energética, el impacto del costo internacional de los combustibles y biocombustibles en el precio de venta local, el efecto de cambio en el nivel de precio dentro de las variables de mercado y el bienestar financiero del consumidor sin descuidar el balance fiscal del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC. Por lo tanto, desde las carteras previamente mencionadas se analizan periódicamente el set de variables descritas con el fin de implementar una política de precios que sea responsable fiscalmente con la nación.</p>
			<p>Para el mes de noviembre, dado que las importaciones en este momento son inviables debido a que el IP regulado es inferior al precio paridad importación del etanol y el nivel de producción anunciado por los ingenios, consideramos apropiado mantener al 2% la mezcla.</p>	No aceptada	<p>En consideración con los datos de las proyecciones reportadas y el análisis de esta información y de los datos correspondientes en el Sistema de Información de Combustibles, el Ministerio de Minas y Energía considera que con la oferta nacional de etanol, es posible alcanzar una mezcla de 4% a nivel nacional para el mes de noviembre.</p>
			<p>Para los meses entre diciembre de 2022 y abril de 2023 proponemos como mínimo el 4%. El proyecto de resolución no debería, dadas la incertidumbre, regular más allá de junio de 2023.</p> <p>Mientras las importaciones, por regulación de precios, sigan siendo inviables, <u>es indispensable</u> para asegurar a nivel nacional los porcentajes de la tabla 1 con producción local, que el Ministerio mediante acto administrativo active los valores máximos de transporte de etanol previstos en la Tabla 4 de la Resolución 40079 de 2018 para situaciones especiales, con el fin de poder movilizar alcohol nacional desde el Valle del Cauca hasta las plantas de abasto de Baranosa, Galapa, Cartagena y La Gloria.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar, nos permitimos resaltar que la senda variable de mezcla de etanol fue ajustada de acuerdo a la actualización de los datos de las proyecciones de producción nacional y el análisis de los datos de SICOM, por lo cual entre diciembre de 2022 y abril de 2023 se propone un porcentaje de 5%.</p> <p>Por otra parte, en consideración de su comentario nos permitimos resaltar que la expedición del presente acto administrativo no contradice lo dispuesto en la Resolución 40079 del 2018. Es decir, la Resolución 40079 del 2018 no limita la modificación del porcentaje de mezcla de alcohol carburante a nivel nacional en ningún nivel.</p>

6	28/10/2022	ACP	<p>Al respecto, para evitar seguir mes a mes ajustando la mezcla a la disponibilidad de etanol de producción nacional, afectando la calidad de la gasolina a los consumidores y generando mayores emisiones de CO2, nuestra propuesta estructural para asegurar abastecimiento de etanol es:</p> <p>1. Modificar la regulación del IP, estableciendo nueva metodología de precios paridad importación que asegure oferta continua de etanol nacional e importado.</p> <p>2. Incrementar gradualmente mitigando el impacto en precio de la gasolina, en un plazo máximo de 6 meses, el porcentaje de mezcla hasta alcanzar el 10%, y en adelante mantenerlo estable.</p> <p>Adicionalmente, esta propuesta ayudaría a aliviar o reducir el costo fiscal del FEPC. Cada galón de etanol que se adicione a la mezcla, sustituye un galón de gasolina subsidiada y le ahorra al país en neto (descontando impuestos a los que el etanol está exento) alrededor de \$5.500 pesos.</p>	No aceptada	<p>En consideración a su comentario en relación con la regulación IP y el FEPC, resaltamos que el presente acto administrativo busca únicamente establece una senda variable de acuerdo con la información remitida por los agentes de la cadena de suministro y el análisis realizado por esta dirección en relación con los datos históricos de la demanda de años anteriores. De igual forma, se reconoce la necesidad de establecer estas disposiciones con el fin de evitar un posible desabastecimiento de gasolinas y la prestación de este servicio en el país. En todo caso, cabe resaltar que lo establecido en las disposiciones de este proyecto regulatorio obedece a análisis de orden económico y fiscal. Así mismo, desde las carteras competentes , se realiza el análisis de estos escenarios con el fin de implementar una política de precios que sea responsable fiscalmente con la nación.</p> <p>Por otra parte, el incremento o senda variable establecida se realiza con base en el análisis de las proyecciones de la oferta nacional de etanol y de los históricos de la demanda del Sistema de Información SICOM, adicionalmente estos porcentajes se establecen en relación con la expedición de los actos administrativos correspondientes al IP por cada mes.</p>
			<p>Mezclas diferenciales etanol: Recomendamos permitir solicitud de mezclas al alza hasta un máximo del 10%, en caso la disponibilidad de etanol y condiciones de mercado lo hagan viable.</p>	No aceptada	<p>En relación con el Artículo 2 del presente acto administrativo, este dispone una medida transitoria que, en cumplimiento de los requisitos ahí descritos, pueda ser acogida por determinado período de tiempo. Esta medida es una excepción que busca garantizar el continuo suministro de combustibles en todo el territorio nacional, y que considera las dificultades que ha presentado la oferta nacional de etanol durante los últimos meses. Por tanto, esta medida aplica en caso de no contar con disponibilidad suficiente para realizar la mezcla correspondiente, sin embargo, en el caso contrario, dicho escenario se pondrá en consideración de las carteras competentes.</p>
			<p>Mezcla biodiesel zonas de frontera: Sugerimos mantener la mezcla estable en el 10% en todo el país manteniendo el mecanismo de porcentaje de margen definido y vigente en la actualidad para la zona de frontera norte. Esto para facilitar las operaciones de mezcla en los terminales que atienden las diferentes zonas de frontera.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar, es importante resaltar que, la determinación que hacen las carteras competentes del porcentaje de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles obedecen a un análisis de la oferta nacional de los mismos y de otras variables como es el caso. En el marco de los precios, desde los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público, constantemente se evalúan el desarrollo de las variables económicas con el fin de tomar decisiones en temas de política de precios de los combustibles. Por tanto, esta medida fue tomada respecto del presupuesto máximo asignado a la política de Zona de Frontera, el cual no puede exceder en la vigencia del 2022.</p> <p>En este sentido, esta es una medida transitoria para noviembre y diciembre de 2022, en relación con el contenido de biocombustible – biodiesel en mezcla con diésel fósil en las regiones declaradas zonas de frontera de acuerdo con el artículo 2.2.1.1.2.2.5.1 del Decreto 1073 de 2015.</p>
7	28/10/2022	FEDEPALMA	<p>En diciembre la planta de BioEnergy ubicada en puerto Lopez/Meta inicia su producción para atender la zafra, sumado a la capacidad productiva de los ingenios del Valle del Cauca se puede oxigenar las gasolinas con un mayor volumen de etanol, incrementando de esta manera el octanaje de las gasolinas que se comercializan en el país, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero, se proponen los porcentajes de mezcla que podrán encontrar en la pestaña "Ruta de mezclas etanol" con estas mezclas se pueden reducir cerca de 740 mill toneladas de CO2 en el 2023.</p>	Aceptada	<p>Se acepta parcialmente el comentario. En consideración con los datos de las proyecciones reportados por los agentes productores, en los que se incluye Bioenergy, y el análisis de esta información de los históricos de la demanda del SICOM, el Ministerio de Minas y Energía considera parcialmente la propuesta de una senda variable entre el 2% y el 5%, comenzando en noviembre de 2022 en 4% y alcanzando el 10% a partir de febrero de 2024, conforme se establece en el artículo 1 del presente proyecto regulatorio.</p>
			<p>Artículo 3: Como está planteado el artículo se propone una reducción de mezcla biodiesel en los municipios de los departamentos de Amazonas, Arauca, Nariño, Cesar, Chocó, Guajira, Guanía y Nariño, los cuales en la actualidad tienen mandato de mezcla al 10%. De acuerdo con los considerandos del proyecto la medida está relacionada con los presupuestos asignados para los municipios de ZF, sin embargo para noviembre el IP del biodiesel calculado siguiendo la metodología de la resolución 40400 caería en cerca de 2.200 pesos por galón, con lo cual se podría mantener la mezcla en esos Dptos en el 10% y posponer la entrada en vigencia de Norte de Santander y Río de Oro Cesar al 10% en enero del 2023, de acuerdo con la ruta de mezclas planteada en el proyecto</p>	No aceptada	<p>Como se refirió anteriormente, la determinación que hacen las carteras competentes del porcentaje de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles obedecen a un análisis de la oferta nacional de los mismos y de otras variables como es el caso. En el marco de los precios, desde los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público, constantemente se evalúan el desarrollo de las variables económicas con el fin de tomar decisiones en temas de política de precios de los combustibles. Por tanto, esta medida fue tomada respecto del presupuesto máximo asignado a la política de Zona de Frontera, el cual no puede exceder en la vigencia del 2022.</p> <p>Por otra parte, la entrada en vigencia de la mezcla unificada en relación a Norte de Santander y el Municipio de Río de Oro, Cesar, se estableció desde el paragrafo 1 del artículo 2 de la Resolución 40266 de 2022.</p>
8	28/10/2022	Fedebiocombustibles	<p>En diciembre la planta de BioEnergy ubicada en puerto Lopez/Meta inicia su producción para atender la zafra, sumado a la capacidad productiva de los ingenios del Valle del Cauca se puede oxigenar las gasolinas con un mayor volumen de etanol, incrementando de esta manera el octanaje de las gasolinas que se comercializan en el país, al tiempo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero, se proponen los porcentajes de mezcla que podrán encontrar en la pestaña "Ruta de mezclas etanol" con estas mezclas se pueden reducir cerca de 740 mill toneladas de CO2 en el 2023.</p>	Aceptada	<p>Se acepta parcialmente el comentario. En consideración con los datos de las proyecciones reportados por los agentes productores, en los que se incluye Bioenergy, y el análisis de esta información de los históricos de la demanda del SICOM, el Ministerio de Minas y Energía considera parcialmente la propuesta de una senda variable entre el 2% y el 5%, comenzando en noviembre de 2022 en 4% y alcanzando el 10% a partir de febrero de 2024, conforme se establece en el artículo 1 del presente proyecto regulatorio.</p>
			<p>Como está planteado el artículo se propone una reducción de mezcla biodiesel en los municipios de los departamentos de Amazonas, Arauca, Nariño, Cesar, Chocó, Guajira, Guanía y Nariño, los cuales en la actualidad tienen mandato de mezcla al 10%. De acuerdo con los considerandos del proyecto la medida está relacionada con los presupuestos asignados para los municipios de ZF, sin embargo para noviembre el IP del biodiesel calculado siguiendo la metodología de la resolución 40400 caería en cerca de 2.200 pesos por galón, con lo cual se podría mantener la mezcla en esos Dptos en el 10% y posponer la entrada en vigencia de Norte de Santander y Río de Oro Cesar al 10% en enero del 2023, de acuerdo con la ruta de mezclas planteada en el proyecto</p>	No aceptada	<p>Como se refirió anteriormente, la determinación que hacen las carteras competentes del porcentaje de biocombustibles en la mezcla con combustibles fósiles obedecen a un análisis de la oferta nacional de los mismos y de otras variables como es el caso. En el marco de los precios, desde los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público, constantemente se evalúan el desarrollo de las variables económicas con el fin de tomar decisiones en temas de política de precios de los combustibles. Por tanto, esta medida fue tomada respecto del presupuesto máximo asignado a la política de Zona de Frontera, el cual no puede exceder en la vigencia del 2022.</p> <p>Por otra parte, la entrada en vigencia de la mezcla unificada en relación a Norte de Santander y el Municipio de Río de Oro, Cesar, se estableció desde el paragrafo 1 del artículo 2 de la Resolución 40266 de 2022.</p>