



Informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

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

Código:	Mis.5.1.Pro.01.Fr.09	Fecha:	5/10/2017	Versión:	2
Datos básicos					
Nombre de la entidad	Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Hacienda y Crédito Público				
Responsable del proceso	Daniel Esteban Osorio Rodriguez				
Nombre del proyecto de regulación	Reglamentar artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 y adicionar al Decreto único Reglamentario 1068 de 2015				
Objetivo del proyecto de regulación	Reglamentar artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 y adicionar al Decreto único Reglamentario 1068 de 2015				
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta	7 días				
Fecha de inicio	6/12/2023				
Fecha de finalización	12/12/2023				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	página web				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	página web, correo electrónico				
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	12				
Número total de comentarios recibidos	35				
Número de comentarios aceptados	0		%	0%	
Número de comentarios no aceptadas	35		%	100%	
Número total de artículos del proyecto	2				
Número total de artículos del proyecto con comentarios	2		%	100%	
Número total de artículos del proyecto modificados	0		%	0%	
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	11/12/2023	Asociación Colombiana de Minería - ACM	"A pesar de que el considerando cita repetidas veces el concepto técnico elaborado por el MHCP y el MME, dicho documento no fue hallado en la búsqueda. La inclusión de consumidores promedios anuales de más de 20.000 galones mes, independientemente de su consumo por instalación, busca ampliar la base de usuarios a los cuales les aplicará el precio de paridad internacional. El aumento de la base de usuarios está justificada en el nivel de déficit que actualmente asumen el Gobierno y que “impactan negativamente el balance fiscal de la Nación”. La medida pretende disminuir el gasto para el FECP sin poner presiones al Índice de Precios al Consumidor (IPC). El primer objetivo puede ser relativamente evidente. En contraste, el efecto sobre el IPC indicaría que los consumidores finales objeto de este mecanismo diferencial no tienen un gran peso dentro de la canasta del IPC. En ausencia del documento técnico, no es claro quiénes son los usuarios afectados y, en consecuencia, cuál es su peso dentro de la canasta. Por ejemplo, no se conoce si el documento técnico hizo análisis de sensibilidad a las variaciones de los precios internacionales, que serían los precios asumidos por estos usuarios.	No aceptado	No aceptado, el 6 de diciembre de 2023, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicó para comentarios el PD en cuestión junto con el respectivo estudio citado, bajo el siguiente vínculo web: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased En este documento se ahonda sobre la estimación del efecto del IPC y la caracterización de la población objeto de la medida.

2	11/12/2023	Asociación Colombiana de Minería - ACM	La medida debería implementarse para los grandes consumidores definidos en la norma, es decir aquella Persona natural o jurídica que, por cada instalación, consume en promedio anual más de 20.000 galones mes de combustibles líquidos derivados del petróleo para uso propio y exclusivo en sus actividades. Extender la medida a los consumidores finales que consuman en promedio mensual de 20.000 galones, indistintamente de la instalación o punto de entrega, generaría un efecto inflacionario mucho mayor al colombiano de a pie.	No aceptado	No se acepta comentario, tal como se prevé en el estudio técnico que acompaña al PD, los consumidores finales con los parámetros señalados representan un bajo porcentaje del total del consumo de combustibles líquidos en el país, lo cual mitiga significativamente el potencial efecto inflacionario de la medida.
3	11/12/2023	Asociación Colombiana de Minería - ACM	Es necesario que desde la concepción del presente Decreto, se dejen las reglas claras para los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía, para efectos de establecer como determinan el incremento del precio del combustible. Es necesario que este se haga de manera paulatina, similar al aumento de la gasolina, para de esta manera, evitar un impacto repentino al consumidor, que terminaría repercutiendo en las cifras de inflación del país.	No aceptado	No se acepta el comentario, el PD define el precio mínimo al cual se le reconocerá al refinador o importador el ingreso al productor y el periodo de transición de la medida. Ahora bien, en relación con el nivel del ingreso al productor del ACPM consumido por población no objeto de este decreto, me permito informarle que actualmente el Gobierno nacional en cabeza de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Transporte se encuentran realizando mesas técnicas para los ajustes del precio del ACPM con los representantes de los transportadores de carga y pasajeros, con el propósito de llegar a una solución concertada. Lo anterior en el contexto de la necesidad del ajuste de los precios locales del ACPM que, en 2023, explica la mayor parte del déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles -FEPC.
4	11/12/2023	Asociación Colombiana de Minería - ACM	De acuerdo con el artículo 1 de la Ley 26 de 1989, el Gobierno nacional podrá determinar precios de los combustibles líquidos derivados del petróleo. En este sentido y en uso de tal competencia, el Gobierno nacional definirá la senda de ajuste de los combustibles líquidos fósiles de manera general para el país. Ahora bien, en relación con grandes consumidores, el mecanismo diferencial propuesto entraría en vigencia conforme se define en el decreto.	No aceptado	No se acepta el comentario ¿A partir de que mes, año o fecha se prevé sea implementada la medida de ajuste de Precio actual a Precio de Paridad Internacional?: el artículo 2 del PD en cuestión prevé la vigencia de la medida, la cual contempla un periodo de transición de 45 días calendario, a partir del día siguiente a la publicación en el diario oficial. ¿Se contempla un periodo de transición una vez este sea confirmando y publicado el Decreto?: el artículo 2 del PD en cuestión prevé la vigencia de la medida, la cual contempla un periodo de transición de 45 días calendario, a partir del día siguiente a la publicación en el diario oficial. Si es cambio Paridad Internacional y fluctúa con TRM, ¿cómo será la publicación de precio, que día del mes y con qué vigencia?: el artículo 1 del PD en cuestión prevé que los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía expedirán un acto administrativo posterior al PD en cuestión para fijar el procedimiento de determinación del IP conforme el precio de paridad internacional. ¿Una vez sea confirmado el Decreto, el aumento de precio sería de forma escalonada, mes a mes?: el artículo 2 del PD en cuestión prevé la vigencia de la medida, la cual contempla un periodo de transición de 45 días calendario, a partir del día siguiente a la publicación en el diario oficial, momento desde el cual el ingreso al productor para la población objeto del PD sería como mínimo el precio de paridad internacional. ¿Qué tipo de excepciones en tiempo o cualquier otra se contemplarían para las empresas que son Gran Consumidor?: el PD únicamente prevé dos excepciones a grandes consumidores: 1) empresas generadoras de energía eléctrica en Zonas No Interconectadas, y 2) Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. ¿Por cuánto tiempo se considera la vigencia del Decreto?: el PD no contempla un plazo máximo de vigencia.
5	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	¿El Ministerio ha evaluado los impactos económicos que tendría esta medida en el sector industrial y a nivel nacional?	No aceptado	No aceptado, el 6 de diciembre de 2023, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicó para comentarios el PD en cuestión junto con el respectivo estudio citado, bajo el siguiente vínculo web: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?no deId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased En este documento se ahonda los eventuales impactos económicos de la medida.

6	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	¿Qué sucederá con la facturación, considerando que las facturas no se pueden estar modificando, teniendo en cuenta la operatividad de la DIAN?	No aceptado	Los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía han realizado diferentes reuniones con los agentes de la cadena de combustibles líquidos del país buscando garantizar la operatividad de la medida bajo el mecanismo diferencial propuesto. En todo caso, conforme a las facultades legales del Ministerio de Minas y Energía, a través de resolución se establecerá la regulación correspondiente para la implementación del mecanismo.
7	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	Una vez la norma entre en vigencia, ¿el precio nacional sería más costoso que el precio para naves en ruta internacional, ya que sobre ese ingreso al productor, a precio de paridad, se tendría que adicionar la sobretasa, el impuesto nacional, el impuesto al carbono, el impuesto a las ventas?	No aceptado	El Proyecto Decreto contempla medidas exclusivamente sobre un componente de la estructura del precio de venta al público del combustible. El efecto final sobre dicho precio dependerá de la restante normatividad vigente al momento de la transacción respectiva.
8	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	¿Cómo se mitigarían impactos en informalidad o desvíos a causa del diferencial de precios que se generaría por la medida? ¿Cómo se efectuaría el respectivo control en zonas de frontera?	No aceptado	Los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía han realizado diferentes reuniones con los agentes de la cadena de combustibles líquidos del país buscando garantizar la operatividad de la medida bajo el mecanismo diferencial propuesto. En todo caso, conforme a las facultades legales del Ministerio de Minas y Energía, a través de Resolución se establecerá la regulación necesaria para la implementación del mecanismo, así como las medidas de inspección y vigilancia.
9	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	¿El Minorista podría cobrar al Consumidor Final el combustible con el mecanismo diferencial que propone el Proyecto de Decreto a un valor más caro del que se lo pagó al Mayorista (es más caro porque lo compró sin el mecanismo diferencial que propone el Proyecto de Decreto)? ¿Qué responsabilidad en la aplicación del mecanismo diferencial tendría el Mayorista sobre los Consumidores Finales que superan el consumo de 20.000 galones en el mes (no tiene relación comercial con esos Consumidores Finales sino con el Minorista que le vendió a los Consumidores Finales)?	No aceptado	Dentro del Artículo 1 del acto administrativo se establece que: "Parágrafo. Los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía establecerán, mediante acto administrativo, el procedimiento a seguir para la determinación del precio paridad internacional que deberá ser utilizado como ingreso al productor dentro del mecanismo diferencial definido en el presente artículo." Con esto presente, dentro del proyecto decreto no se desarrollan los puntos base de su pregunta, y se resalta que estos serán atendidos y considerados dentro de la construcción del acto administrativo al que hace referencia el Artículo 1 del proyecto decreto.
10	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	Por constituirse el Transporte de Carga (sea terrestre, fluvial o aéreo) como un modo de Servicio Público esencial (Ley 336 de 1996), el mecanismo diferencial que propone el proyecto de Decreto no debería aplicar a las empresas que se dedican al Transporte de Carga. De manera específica, algunas empresas dedicadas al transporte de carga adquieren los combustibles para la totalidad de su flota y con ello se constituyen como Gran Consumidor Sin Instalación aplicándoles el mecanismo diferencial que propone el Proyecto de Decreto. Aplicar el mecanismo diferencial que propone el Proyecto de Decreto no solo podría afectar la prestación del servicio público esencial de transporte de carga sino que también traería fuertes repercusiones en la inflación y el costo de vida de los colombianos. Es importante resaltar que aplicar el mecanismo diferencial que propone el Proyecto de Decreto a las empresas dedicadas al transporte de carga iría en contravía del principio constitucional de Igualdad que establece el Art. 13 de la Constitución Política y contra la libre competencia del mercado pues se generaría una desventaja entre las empresas que abastecen la totalidad de su flota bajo la figura de Grandes Consumidores Sin Instalación y las empresas que abastecen sus vehículos de transporte de forma individual que no superan el umbral de 20.000 galones al mes.	No aceptado	Tal como se prevé en el estudio técnico que acompaña al PD (https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FIdcPrimaryFile&revision=latestreleased), no se encontró registro de grandes consumidores en las actividades de transporte terrestre.
11	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	Teniendo en cuenta la decisión del Gobierno, de que en el futuro próximo el ingreso al productor de los combustibles líquidos fluctúe con el precio del mercado internacional, y que la aplicación de esta norma requerirá de un esfuerzo administrativo y de control importante por parte de los agentes y las autoridades, recomendamos que se establezca que la vigencia de esta terminará cuando se liberen los precios.	No aceptado	El PD no contempla un plazo máximo de vigencia. Adicionalmente, cabe resaltar que el parágrafo 2 del artículo 1 prevé que el Gobierno nacional a través del Ministerio de Minas y Energía establecerá la regulación necesaria para la implementación, control y vigilancia de la medida. En todo caso, en la medida en que los precios se llegaran a liberar a las fluctuaciones del precio internacional, esto sería consistente con el mecanismo diferencial propuesto.

12	12/12/2023	Asociación Colombiana de Petróleo - ACP	¿Qué ocurre en el caso de que pasados los 45 días que indica la norma, no se definan el IP y la operatividad del mecanismo de estabilización? Sugerimos establecer ambas metodologías de manera simultanea.	No aceptado	El Gobierno Nacional está comprometido con los tiempos establecidos en la norma para poder tener una aplicación correcta. Lo anterior se visibiliza en el PD, específicamente, el artículo 1 establece que, posterior a la aprobación de la medida en cuestión, los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía emitirán un acto administrativo para definir el procedimiento de determinación del precio de paridad internacional. Este acto administrativo será divulgado y comunicado a los interesados una vez sea expedido.
13	12/12/2023	ANALDEX	El combustible representa entre un 40% y un 60% de los costos operativos de la pesca industrial en Colombia y el mundo. Los buques pesqueros en la mayoría de los países, incluyendo a los países vecinos y con importantes desarrollos pesqueros como Ecuador y Perú, tienen acceso a combustible (Diesel Marino) con un precio diferencial mucho más bajo que los precios nacionales para otros sectores (automotriz, transporte, etc). En Colombia, hay una serie de empresas que han venido desarrollando la industria pesquera mediante grandes inversiones en abanderamiento de barcos y creación de plantas de proceso. Estas empresas son grandes generadoras de empleo en zonas marginales. Es así como la industria atunera colombiana genera cerca de 5.000 empleos directos en la Costa Atlántica de Colombia de las cuales más del 70% son madres cabeza de hogar. Así mismo, cumplen una importante función en términos de seguridad alimentaria al proveer proteína animal a precios accesibles para todos los estratos sociales. Productos como el atún en conserva son una importante fuente de proteína en la canasta familiar de los colombianos. Durante el año, según las últimas cifras de Nielsen, el atún alcanza a estar presente en el 90,2% de los hogares colombianos. En la actualidad, las empresas pesqueras tienen asignado unos cupos de combustible libre de la sobretasa al ACPM para cada uno de sus buques de acuerdo con fórmulas y requisitos técnicos y administrativos definidos por la UPME (Res. 386 del 2020), la DIMAR y la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - AUNAP. Gracias a esto, se logra disminuir un poco la brecha en costos de producción frente a las flotas pesqueras extranjeras que tienen acceso en sus países a combustible altamente subsidiado que en algunos casos termina siendo hasta un 50% más barato que en Colombia. El proyecto de Decreto por el cual se define el mecanismo diferencial de estabilización de precios de combustible y el cual establece que grandes consumidores o empresas que consumen más de 20.000 galones-mes de combustibles líquidos derivados del petróleo, no podrán comprar Diésel a un precio inferior al de paridad internacional, generaría un grave impacto para el sector de la pesca industrial en Colombia debido a un incremento cercano al 63% en el costo por galón de combustible lo que resulta en un aumento en el costo de materia prima (pescado entero congelado) cercano al 32%.	No aceptado	Este mecanismo diferencial propende por anticipar para estos actores el ajuste del precio, en función de los principios de eficiencia y progresividad, frente al ajuste de precios de combustibles líquidos para el público en general que se realizará. Tal como se mencionó en el documento técnico que acompaña la medida, los grandes consumidores dentro de la actividad de pesca y acuicultura representan un bajo porcentaje del total tanto de Grandes Consumidores dentro de la muestra como del consumo de combustibles líquidos en el país, lo cual mitiga significativamente el potencial efecto inflacionario de la medida. Así mismo, estas medidas dan la señal correcta en materia de inversiones para el tránsito hacia fuentes energéticas menos o no contaminantes.
14	12/12/2023	ANALDEX	Por otro lado, según la Tabla 1 del documento técnico — Mecanismo de estabilización diferencial para grandes consumidores de combustibles líquidos - el cual hace parte de la memoria justificativa del Proyecto de Decreto en cuestión, el sector de Pesca y Acuicultura tendría solo una afectación del 4,7% (solo un 4,7% de las empresas del sector de pesca y acuicultura serían consideradas como grandes consumidores). Sin embargo, esta cifra presenta fallas debido a que la gran mayoría de las empresas que se encuentran clasificadas dentro del sector de pesca y acuicultura por código CIU son comercializadoras casi que exclusivamente de productos pesqueros importados. Según análisis propios de la Asociación, la cifra real de afectación de este decreto para empresas que realicen actividades con buques pesqueros es superior al 80% ya que cualquier empresa armadora con un buque atunero o tres buques camaroneros, sería considerada como gran consumidora debido al volumen de consumo que requieren los buques pesqueros. Por el contrario, empresas que se dedican a la importación y comercialización de productos pesqueros que son capturados o producidos en países en donde Sí hay subsidios importantes al precio del combustible, no tendrían ningún tipo de afectación, generando una desventaja económicas significativas para aquellas empresas que están haciendo la actividad de pesca en Colombia y generando la mano de obra en sus plantas de proceso.	No aceptado	La fuente de la información utilizada para el cálculo de la participación de grandes consumidores es el SICOM, plataforma adscrita al Ministerio de Minas y Energía, en donde están registrados aquellos agentes como grandes consumidores según los requisitos que requiere la respectiva norma y consumidores finales con consumos superiores a los 20.000 galones / mes en promedio en el año. Teniendo esto en cuenta, aquellas empresas que no estén catalogadas en estas categorías en el SICOM, no se verían implicados por esta política. Frente al último punto, cabe mencionar que el precio de los combustibles, particularmente el del ACPM, en Colombia se encuentra significativamente por debajo del internacional incluso por debajo del precio de países pares de la región. En este sentido la medida se centra en los agentes de mayor consumo en el país y no en los pequeños y medianos productores locales.

15	12/12/2023	ANALDEX	En los considerandos del Proyecto de Decreto citado, una de las justificaciones para implementar un mecanismo diferencial de precios de combustibles líquidos fósiles es la de buscar eficiencia y progresividad en el uso de los recursos públicos y evitar que se beneficien de los precios bajos del combustible principalmente personas con mayores ingresos. Al mismo tiempo, se plantea la excepción del mecanismo diferencial del precio de combustible, a grandes consumidores correspondientes a empresas generadoras de energía eléctrica ubicadas en Zonas no Interconectadas (ZNI) para evitar un incremento en el costo total de la prestación de este servicio. Así mismo, en la memoria justificativa se menciona que las empresas de transporte público también son consideradas como grandes consumidores, pero continuarán accediendo al precio de combustible estabilizado a través del FEPC según lo establecido en el Decreto 550 de 2007. Por lo tanto, en el proyecto de decreto, se plantean dos excepciones de grandes consumidores que no les aplicará el precio diferencial de combustible por tratarse de sectores de interés público como es la generación eléctrica en áreas no interconectadas y el transporte de pasajeros. Teniendo en cuenta el impacto que tiene el sector pesquero en la generación de empleo y seguridad alimentaria del país y considerando que el artículo 3º de la Ley 13 de 1990 declara a la actividad pesquera como de utilidad pública e interés social, solicitamos que se incluya al diésel marino consumido por empresas con buques pesqueros como una de las excepciones de este decreto. De esta forma, aquellas empresas pesqueras que son consideradas como grandes consumidoras de combustible fósil líquido pero que operan buques pesqueros con permiso de pesca (patente de pesca) en Colombia y que proveen materia prima a plantas procesadoras de pescado en Colombia podrían continuar accediendo al precio de combustible estabilizado a través del FEPC, protegiendo así los miles de empleos del sector y al mismo tiempo evitando un incremento significativo en los precios del pescado que se comercializa en Colombia. El proceso de verificación de estos requisitos para acceder a combustible con precio estabilizado se puede manejar tal como actualmente se hace con los cupos de combustible libre de sobretasa los cuales son asignados mediante una resolución expedida por la UPME.	No aceptado	El mecanismo diferencial propuesto propende por anticipar para los Grandes Consumidores y consumidores finales descritos el ajuste del precio, en función de los principios de eficiencia y progresividad, frente al ajuste de precios de combustibles líquidos para el público en general que se realizará también en el corto plazo. Dado esto, se puede concluir que la medida aplicada para Grandes Consumidores y consumidores finales descritos es transitoria, en la medida en que la estrategia del Gobierno nacional propende por el cierre de la brecha entre los precios local e internacional de los combustibles líquidos fósiles en el corto plazo, y por tanto, se espera que los agentes incluyan este plan de ajuste en sus expectativas de planes de inversión. Adicionalmente, cabe indicar que los márgenes ahorrados por parte de estas empresas dadas las inversiones realizadas no harán parte de la estructura aun en aplicación del mecanismo diferencial (la empresas podrá continuar ahorrando márgenes como el del minorista). Adicionalmente, se resalta que se requieren de altos consumos (niveles de grandes consumidores) para entrar en la medida.
16	11/12/2023	ANDEG	En primer lugar, consideramos que si bien, la propuesta de Decreto señala el procedimiento a seguir, para la determinación del precio paridad internacional que deberá ser utilizado como ingreso al productor en el mecanismo diferencial de estabilización de precios para grandes consumidores, la norma debe prever que el Decreto 1073 de 2015 definió la figura de los Grandes Consumidores Individuales No Intermediarios (GCINI) que son aquellos GC que tienen un consumo propio, nacional o importado, igual o superior a diez mil barriles mensuales (42.000 galones). “..En este caso, los consumidores negocian el combustible bajo condiciones de mercado directamente con mayoristas e importadores/refinadores, razón por la cual no acceden a los precios diferenciales a través del mecanismo de estabilización del FEPC”, tal como lo señala el Concepto Técnico del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Minas y Energía. Este planteamiento fue acogido en la Memoria Justificativa del Proyecto de Decreto, al señalar que “...los GCINI no se verán afectados por el mecanismo diferencial de estabilización que implementará el Gobierno nacional...”. En el contexto anterior, si bien entendemos que la propuesta normativa mantiene la excepción de los Grandes Consumidores Individuales No Intermediarios (GCINI) en la aplicación del mecanismo diferencial de estabilización de precios, en lo que corresponde a “las empresas generadoras de energía ubicadas en las Zonas Interconectadas del Territorio Nacional”, respetuosamente solicitamos que el texto definitivo del decreto sea explícito en señalar que los Grandes Consumidores Individuales No Intermediarios (GCINI) no se verán afectados por el mecanismo diferencial de estabilización que implementará el Gobierno nacional.	No aceptado	Según la Ley 681 de 2001, la única condición establecida en el marco normativo es que el ingreso al productor al cual vende el distribuidor mayorista a los GCINI deberá ser, como mínimo, el mismo precio de exportación del bien. Es decir, actualmente el consumo que realizan los GCINI no entra en el FEPC y, por tanto, no se ven afectados por la medida propuesta, ya que acceden al mercado de combustibles al precio internacional del bien.

17	11/12/2023	ASOCAÑA	El Sector Agroindustrial de la Caña representa a los ingenios azucareros y productores de alcohol colombianos. Este sector opera en 245 mil hectáreas ubicadas en el suroccidente del país (5 departamentos, 51 municipios) donde se cosechan más de 23 millones de toneladas de caña al año, producida por más de 4.500 agricultores en más de 5 mil unidades productivas. La producción de caña de azúcar es de lejos la operación que mueve el mayor volumen de carga en todo el sector agropecuario colombiano. En los últimos 15 años, las labores de cosecha se han mecanizado , pasando del 8% al 74% en 2022. De igual forma, la mecanización de las labores del campo en adecuación de terrenos, preparación de suelos y mantenimiento y levante del cultivo involucran un alto uso de maquinaria, lo cual es necesario para poder competir en ambientes tan distorsionados como el mercado internacional del azúcar. Según la información contenida en el gráfico 1 de la memoria justificativa del proyecto de Decreto, dicha medida les aplicará a 191 usuarios en el país, que tienen un consumo conjunto de 310 mil galones diarios. De acuerdo con nuestros cálculos, el consumo de nuestro sector corresponde al 20% de ese volumen, lo cual infiere que el impacto es verdaderamente importante. Por esta razón acudimos a ustedes para llamar la atención sobre el efecto adverso que esto nos generaría al eliminarlo sin una adecuada gradualidad que permita hacer los ajustes y tomar las acciones pertinentes para no perder competitividad y generar inequidades frente a otros sectores. El ACPM es para el sector un insumo de gran importancia para la producción, principalmente en la etapa agrícola y de cosecha. El costo promedio de la cosecha (corte, alce y transporte al ingenio) es de alrededor de \$50.000 por tonelada de caña. Esto significa la variación en el costo del combustible incrementará en 14% el costo de la operación de cosecha. De acuerdo con la memoria técnica, en los cálculos de impacto se utilizó un modelo de equilibrio general. Esta metodología supone que cualquier incremento en el costo de producción como resultado de la medida evaluada, se transmite al siguiente eslabón de la cadena por la vía del precio, y por lo tanto no hay efecto negativo sobre el productor. Para el caso particular del sector agroindustrial de la caña esto no se podría aplicar, ya que el mercado azucarero no es intervenido y el precio obedece a la interacción entre la demanda y la oferta tanto nacional como extranjera, lo cual impide hacer algún ajuste por la vía del incremento en precio.	No aceptado	La medida se dirige a una fracción menor del consumo total de combustibles líquidos del país. Además, al trasladar completamente los aumentos de costos al precio del consumidor final, el efecto descrito en el documento técnico adjunto al Proyecto de Decreto se consideraría como un límite superior del posible impacto observado. Esto se debe a que el análisis presentado en el documento técnico no incluye supuestos ni consideraciones sobre las posibles adaptaciones que los productores podrían realizar ante un eventual aumento en el precio de los combustibles líquidos, que son insumos de producción. Así, se considera que el efecto inflacionario de la medida es menor y en todo caso, la señal de precio es un instrumento eficiente para promover las inversiones en tecnologías menos o no contaminantes.
18	11/12/2023	ASOCAÑA	De otra parte, llamamos la atención al gobierno nacional sobre la aplicación del principio de confianza legítima, el cual le confiere al ciudadano la seguridad de contar con mecanismos para contrarrestar los efectos de medidas que puedan resultar exorbitantes por parte de la administración pública y de esta manera salvaguardar su confianza en la actuación estatal. “...La confianza legítima constituye un límite a la actuación de la administración, que se consolida con la verificación de ciertos elementos objetivos decantados en la doctrina y la jurisprudencia, como son: i. Que se protejan expectativas legítimas; ii. La existencia de una relación jurídica; iii. La existencia de una palabra dada o de una decisión de la administración que haga parte del ordenamiento jurídico y iv. Una actuación diligente del interesado...” (Insignares, 2015, p.131). De hecho en la sentencia C – 131 de 2004, que analizó una demanda de inconstitucionalidad contra un artículo del código nacional de tránsito, la Corte Constitucional mencionó que el principio de confianza legítima debe garantizar que las personas puedan avanzar en un ordenamiento jurídicamente estable, de tal manera que, si las actuaciones que el Estado realiza resultan contradictorias y no razonables, los particulares puedan invocarlo. Este principio garantiza que el Estado no cambie súbitamente las reglas del juego que regula las relaciones con los particulares sin que se entienda que el ordenamiento jurídico no puede ser modificado, siendo necesario considerar que el principio no es absoluto, y que por el contrario debe ser ponderado, de tal manera que se les otorgue a los administrados un período de transición para que se ajusten a una nueva situación jurídica, en caso de encontrarse necesario. De acuerdo con lo anterior y en relación con el principio de confianza legítima, se pueden extraer las siguientes conclusiones: 1.Las regulaciones no deben cambiarse de manera intempestiva para los ingenios azucareros por los motivos expuestos: de presentarse un cambio drástico o abrupto en alguno de los insumos principales para la producción, como lo es el ACPM, se generaría un injusto detrimento al sector agroindustrial que representa el 40% del transporte agrícola nacional, que ha confiado en el mantenimiento de las condiciones de su operación por la propia forma de actuar de la administración. Esta situación iría en detrimento de la legítima confianza que con el transcurso del tiempo se ha generado, y sería tanto como ir contra la propia actuación histórica vertida en las distintas autorizaciones concedidas, que tienen ya varios lustros. Es de resaltar el proceso que se llevó a cabo con el desmonte del subsidio a la gasolina, el cual se llevó de forma gradual y para todos los agentes sin distinción. 2.De optarse por un cambio de regulación, los administrados deben contar con un término	No aceptado	La política de estabilización de los precios de los combustibles ha sido anunciada por el Gobierno Nacional en diferentes herramientas de planeación financiera pública desde 2022. Es así, como desde la presentación del Marco Fiscal de Mediano Plazo y la actualización del plan financiero para 2022, al igual que el MFMP de 2023 se anunció explícitamente la necesidad de ajustar los precios locales de los combustibles líquidos fósiles para cerrar la brecha con su referencia internacional, con el propósito de reducir la incidencia fiscal del FEPC sobre las finanzas públicas de la Nación. En ese sentido, el PND presentando en febrero y aprobado en mayo de 2023 facultó al Gobierno Nacional para establecer mecanismos diferenciales de estabilización y la focalización de estos siguiendo los principios de eficiencia y progresividad tal y como se muestra en el documento técnico y la memoria justificativa. En igual sentido, en distintos pronunciamientos de los Ministerios de Minas y Energía y de Hacienda y Crédito Público se señaló la necesidad del desmonte de los subsidios a los combustibles líquidos para grandes consumidores. (https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/portal/SaladePrensa/pages_DetalleNoticia?documentId=WCC_CLUSTER-217236) (https://www.portafolio.co/economia/precio-de-la-gasolina-ministra-de-minas-irene-velez-anuncia-medidas-ante-altas-tarifas-582478) Así las cosas, la medida que se plantea no resulta contradictoria, puesto que atiende lo dispuesto en las diferentes herramientas de planeación financiera realizados por el Gobierno Nacional en cuanto a la política de precios de los combustibles líquidos. Igualmente, la medida no resulta intempestiva ni súbita, puesto que como se mencionó, la

19	11/12/2023	ASOCAÑA	2.Desmonte general del subsidio. En aras de no generar situaciones de inequidad entre agentes de los mismos sectores, se sugiere que el desmonte sea de manera general sin distingo de quienes lo conforman, tal como ocurrió con el desmonte del subsidio a la gasolina motor corriente.	No aceptado	medida no sido anunciada en multiples escenarios desde el año 2022, informando la ruta de la política de los combustibles líquidos a los diferentes actores de la economía.
20	11/12/2023	ASOCAÑA	3.Publicación de las memorias de cálculo de la fijación de los precios, incluyendo las fuentes de información. Con esta información y claridad los agentes pueden realizar sus previsiones en los movimientos de los precios y poder tomar decisiones que impacten la rentabilidad y viabilidad del negocio.	No aceptado	El artículo 1 del Proyecto de Decreto (PD) propuesto establece que, posterior a la aprobación de la medida en cuestión, los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía emitirán un acto administrativo para definir el procedimiento de determinación del precio de paridad internacional. Este acto administrativo será divulgado y comunicado a los interesados una vez sea expedido.
21	11/12/2023	ASOGRAVAS	En nombre de la Asociación Colombiana de Productores de Agregados Pétreos - Asogras, gremio que reúne a la industria productora de materiales de construcción, base para el desarrollo de proyectos de vivienda edificación e infraestructura, somos absolutamente consientes de la situación por la que atraviesa el Fondo de Estabilización de Combustibles y la prioridad para reducir el déficit que afecta las finanzas públicas de manera considerable, lo cual requiere un incremento gradual y técnico en los precios de la Gasolina Motor Corriente (GMC) y Aceite Combustible para Motores (ACPM) al amparo del artículo 363 de la Constitución Política sobre equidad, eficiencia y progresividad del sistema tributario. A continuación, nos permitimos realizar varias consideraciones con los efectos que produciría la expedición de dicha norma tal y como esta propuesta: 1. La logística tiene un peso muy importante en la industria de agregados que es un producto de relativo bajo costo, pero altamente sensible a los costos del transporte, considerando que hoy día las fuentes de materiales se han venido alejando de los centros de consumo con un importante impacto en el precio final de estos insumos base para la producción de concreto, mezclas asfálticas, bases y sub bases.	No aceptado	Al respecto es importante mencionar que la medida está focalizada a una pequeña porción del consumo total de combustibles líquidos del país. En particular tal como lo resalta el documento técnico para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos, respectivamente. De igual manera, al transferir por completo los aumentos en costos al precio del consumidor final, el efecto presentado en el documento técnico que acompaña al Proyecto de Decreto se tomaría como un límite superior del potencial efecto observado. Lo anterior, dado que el modelo es basado en la Matriz Insumo-Producto del DANE, la cual no incluye elasticidades internas de la cadena de producción, pero que al incluirlas podría llevar a un resultado menor al expuesto.
22	11/12/2023	ASOGRAVAS	En cuanto al uso de combustible para la maquinaria y los equipos utilizados en las plantas de producción de agregados y donde definitivamente sea necesario utilizar las estaciones internas, el efecto directo se verá reflejado en un aumento en los costos de producción de los materiales que deberá ser trasladado directamente a los constructores de vivienda, edificación e infraestructura y estos por ende a los compradores y entidades contratantes.	No aceptado	Al respecto es importante mencionar que la medida está focalizada a una pequeña porción del consumo total de combustibles líquidos del país. En particular, tal como lo resalta el documento técnico, para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total que representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos, respectivamente. De igual manera, dicho documento técnico presenta los detalles que tiene sobre el IPC.
23	11/12/2023	ASOGRAVAS	Finalmente reiteramos la necesidad de establecer una medida con base en la cual se pondere la distribución de cargas y beneficios, evitando un excesivo desequilibrio entre los mismos y resultado del cual se produzca igualdad para todos los contribuyentes ante la norma jurídica. Estamos seguros que estos comentarios van en la dirección en la que el propio Presidente de la República ha manifestado su intención de atacar la inflación, la informalidad y la promoción de proyectos tanto de vías principales como terciarias, los desarrollos férreos y los proyectos de generación en renovables no convencionales, que requiere para su construcción estos materiales.	No aceptado	Es importante mencionar que la medida está focalizada a una baja porción del consumo total de combustibles líquidos del país. En particular tal como lo resalta el documento técnico para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos. De igual manera, dicho documento técnico presenta los detalles que tiene sobre el IPC. Además, el proyecto de decreto persigue los principios de eficiencia y progresividad. En este contexto, debido a la regresividad del subsidio implícito otorgado a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), la medida busca mejorar la focalización de los recursos públicos. Esto posibilitará destinar mayores recursos a otras políticas públicas, como por ejemplo, políticas sociales o proyectos de inversión que permitan obtener una matriz energética más limpia en el mediano y largo plazo.

24	11/12/2023	ECP	"Consideramos pertinente contemplar explícitamente dentro de su alcance a los consumidores finales que consuman un promedio anual superior a 20.000 galones mes, incluido el diésel marino. Esta precisión es pertinente teniendo en cuenta que según el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4. del Decreto 1073 de 2015 el diésel marino es un combustible líquido derivado del petróleo distinto al ACPM, y que la definición de ACPM que incluye al diésel marino aplica para una sección distinta a la adicionada por el proyecto de decreto. El consumo actual de diésel marino equivale a 8,4 kilobarriles/día, por lo que al no incluirse dentro del alcance de la norma se seguiría subsidiando parte de esta demanda, específicamente la correspondiente a aquella consumida por usuarios que consumen más de 20.000 galones de combustible al mes. "	No aceptado	Según el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4. del Decreto 1073 de 2015, el diesel marino hace parte de la definición de ACPM y en el Proyecto de Decreto no hace referencia explícita a alguna excepción particular asociada al consumo de diesel marino.
25	12/12/2023	FEDETRANSCARGA	El Proyecto de Decreto ataca a los mayores empleadores y generadores de productividad.	No aceptado	Al respecto es importante mencionar que la medida está focalizada a una pequeña porción del consumo total de combustibles líquidos del país. En particular, tal como lo resalta el documento técnico, para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total que representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos, respectivamente. De igual manera, dicho documento técnico presenta los detalles que tiene sobre el impacto económico que tiene la medida.
26	12/12/2023	FEDETRANSCARGA	El Ministerio de Hacienda no contempla lo que se está dialogando previamente con la mesa convocada por el sector del transporte de carga en relación a la formula presentada "FORMULA COLOMBIA".	No aceptado	Cabe resaltar que la "Fórmula Colombia" fue presentada en el marco de las mesas técnicas que está realizando el Gobierno nacional en cabeza de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Transporte con los representantes de los transportadores de carga y pasajeros, con el propósito de llegar a una solución concertada sobre los incrementos en los precios del ACPM para este año. Lo anterior en el contexto de la necesidad del ajuste de los precios locales del ACPM que, en 2023, explica la mayor parte del déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC. En todo caso, la medida propuesta, de acuerdo con los registros de SICOM, no afectaría al sector de transporte de carga terrestre.
27	12/12/2023	FENALCARBÓN	Conocido el texto del borrador de decreto que ha sido colocado para comentarios de la ciudadanía por parte de la cartera a su cargo y tras la socialización del articulado que hemos efectuado al interior de nuestra Federación, presentamos a su consideración las principales observaciones que hemos recopilado, con el propósito de aportar de manera constructiva al análisis y al debate que este proyecto requiere. El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) que fue creado en 2007 con el objetivo de atenuar en el mercado interno el impacto de las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles, se constituye en un mecanismo de protección de la industria nacional, pero muy especialmente de los consumidores finales sobre quienes termina trasladándose el impacto de un incremento en costos de operación con ocasión de la volatilidad de los precios de los combustibles. Si bien, tal como lo expresa el ministerio el documento técnico que se adjunta al borrador de Decreto en comento, el FEPC desde su creación hasta el 2019 registró principalmente déficits recurrentes que responden, según la entidad, a tres factores: i) la declaratoria de inexequibilidad de los ingresos provenientes del diferencial de participación¹, ii) las determinaciones de los precios de referencia del mercado interno, que afectan el IP, y iii) el comportamiento de las principales variables que determinan el precio de paridad internacional (precios internaciones del petróleo, márgenes de refinación internacional, costos de fletes y tasa de cambio principalmente), lo cierto es que ninguno de estos factores le resulta imputable a la gestión productiva del sector industrial	No aceptado	Cabe destacar que el proyecto de decreto persigue los principios de eficiencia y progresividad, conforme lo incluido en el artículo 244 del PND vigente. En este contexto, debido a la regresividad del subsidio implícito otorgado a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), la medida busca mejorar la focalización de los recursos públicos. Esto posibilitará destinar mayores recursos a otras políticas públicas, como por ejemplo, políticas sociales o proyectos de inversión que permitan obtener una matriz energética más limpia en el mediano y largo plazo.

28	12/12/2023	FENALCARBÓN	El sector extractivo, además de los efectos negativos que tendría con la expedición de este Decreto, ha tenido que soportar otras decisiones del Gobierno Nacional y disposiciones normativas que han impactado sus estructuras de costos, como ocurre con la reforma tributaria que se efectuó mediante la Ley 2277 de 2022, y en la que cambiaron varios componentes del esquema tributario introduciendo, en el caso del carbón una sobretasa de renta junto con un incremento de la tarifa de autorretenciones² que hoy afecta de manera importante la caja de muchas empresas, lo que sumado a una época o ciclo de precios bajos, empuja la pérdida de competitividad de las operaciones con un inminente riesgo de cierre. La información del sector minero que es recabada y procesada por el DANE, da cuenta del impacto que tiene el valor de los combustibles en las operaciones mineras. En la siguiente tabla es posible advertir que para las operaciones mineras el peso de ese costo es alto, y no existe una alternativa que permita encontrar prontamente un energético o fuente de energía que tenga la rentabilidad y flexibilidad que tienen los combustibles fósiles, en especial para la maquinaria pesada que es empleada en los proyectos.	No aceptado	Al respecto es importante mencionar que la medida está focalizada a una baja lo resalta el documento técnico para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos. De igual manera, dicho documento técnico presenta los detalles que tiene sobre el el IPC.
29	12/12/2023	FENALCARBÓN	En términos de actividades económicas, el Ministerio de Hacienda señala que el sector (consumidor final) con mayor concentración de consumo superior al promedio de 20.000 galones mensuales, es el de la construcción de obras de ingeniería civil, al representar el 32,4% de la demanda de este tipo de agentes, seguido de las actividades encaminadas a la extracción de recursos no renovables, específicamente la extracción de petróleo crudo y gas natural, tomando un 22% del consumo, mientras que la fabricación de otros productos minerales no metálicos, representa el 8,9% y la extracción de carbón y piedra y lignito el 4,3%, en este último caso, un porcentaje que parece bajo recoge al cumulo de empresas mineras que aportan a distintos procesos industriales donde el carbón es requerido más allá de la producción de energía eléctrica, para sus operaciones, significando ello que el impacto de la decisión deberá medirse en función de la demanda o consumo nacional del carbón, una cifra estimamos puede rondar los quince millones de toneladas, cifra que hoy todavía no es clara para la Agencia Nacional de Minería que es la encargada de controlar la producción de minerales en Colombia. El carbón es la segunda fuente que permite el respaldo óptimo de la matriz eléctrica colombiana, no es por capricho sino por la necesidad de asegurar el abastecimiento de energía eléctrica para los más de 50 millones de colombianos. Para citar su importancia, dada la alta probabilidad de ocurrencia del fenómeno del niño de este año, los requerimientos para la generación térmica como respaldo del SIN puede rondar los 5,3 millones de toneladas, más la demanda del resto de las industrias consumidoras.³ En consecuencia el impacto del desmonte intempestivo del “subsidio” podrá tener un impacto en el valor de la factura por energía eléctrica de millones de colombianos.	No aceptado	Al respecto es importante mencionar que la medida está focalizada a una baja porción del consumo total de combustibles líquidos del país. En particular tal como lo resalta el documento técnico para 2022 los Grandes Consumidores y los consumidores finales con consumos en promedio anual superiores a 20.000 galones mes corresponde a una pequeña proporción del total representan el 4,7% y 0,02% del consumo total de combustibles líquidos. De igual manera, dicho documento técnico presenta los detalles que tiene sobre el el IPC.
30	12/12/2023	FENALCARBÓN	La participación de grandes consumidores en el consumo de combustibles por sector económico de la Matriz Insumo-Producto, da cuenta de que el sector extractivo es el mayor consumidor y por tanto, se aprecia con estas y otras medidas una clara intensión de marchitar la industria extractiva, incrementando sus costos de operación y limitando sus oportunidades de crecimiento, sin consideración al impacto que ello trae para la cadena de valor del país e incluso para las metas de reindustrialización que hoy se debaten en el marco del CONPES que recientemente se presentó también para comentarios de la ciudadanía. No compartimos la afirmación de que los subsidios (implícitos o explícitos) a los combustibles fósiles desincentivan la transición energética, y que por tanto se generan externalidades negativas sobre las decisiones de consumo e inversión de los agentes del mercado sobre los diferentes energéticos dentro de la matriz del sector transporte y matriz energética, puntualmente por la ausencia de una tecnología con mayor nivel de eficiencia que pueda sustituir el uso de combustibles fósiles.	No aceptado	Cabe destacar que el proyecto de decreto persigue los principios de eficiencia y progresividad. En este contexto, debido a la regresividad del subsidio implícito otorgado a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), la medida busca mejorar la focalización de los recursos públicos. Esto posibilitará destinar mayores recursos a otras políticas públicas, como por ejemplo, políticas sociales o proyectos de inversión que permitan obtener una matriz energética más limpia en el mediano y largo plazo.
31	12/12/2023	FENALCARBÓN	El carbón ⁴ como energético en la industria es usado en calderas para la fabricación del cemento, papel, ladrillos, cerámica, vidrio, caucho; también en industria metalúrgica; ingenios de azúcar, entre otros, y como materia prima para la fabricación de pilas, lámparas de arco, aparatos eléctricos y carbón activado, dependiendo de sus calidades. En tal sentido, el levantamiento abrupto de una medida de protección como la que se origina en el fondo de estabilización, que trae como resultado un incremento del precio de los productos que demanda el consumidor, en tanto ese mayor valor del combustible termina siendo asumido por la demanda, trae consigo un efecto inflacionario será mayor al que prevé el ministerio.	No aceptado	El 6 de diciembre de 2023, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicó para comentarios el PD en cuestión junto con el respectivo estudio citado, bajo el siguiente vínculo web: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?no deId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased
32	12/12/2023	NITROENERGY	Sugerimos se de claridad sobre el mecanismo para la determinación de dicho precio de paridad internacional por medio de los resultados de mesas de trabajo en donde se encuentren representados delegados de las carteras ministeriales involucradas, productores, consumidores, asociaciones gremiales, académicas y demás actores que pudieran verse afectados por la expedición del mismo, ello con el fin de que adoptar medidas concertadas que eviten un incremento frente al precio internacional de los combustibles (Costo de Importación). En ese sentido, el Ministerio de Minas y Energía debería buscar algún tipo de subsidio cruzado al resto de la demanda (adicional al spread del precio internacional y el costo de producción local, para la cantidad producida en Colombia).	No aceptado	En dicho documento se proporcionan detalles sobre los El artículo 1 del Proyecto de Decreto (PD) propuesto establece que, posterior a la aprobación de la medida en cuestión, los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía emitirán un acto administrativo para definir el procedimiento de determinación del precio de paridad internacional. Este acto administrativo será divulgado y comunicado a los interesados una vez sea emitido.

33	12/12/2023	PETROMIL	¿El Ministerio ha evaluado los impactos económicos que tendría esta medida en el sector del transporte público de pasajeros y de carga y su correspondiente impacto en el IPC??	No aceptado	El 6 de diciembre de 2023, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicó para comentarios el PD en cuestión junto con el respectivo estudio citado, bajo el siguiente vínculo web: https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?no deId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-234287%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased En este documento se ahonda sobre la estimación del efecto del IPC y la caracterización de la población objeto de la medida.
34	12/12/2023	VANIT	La medida considera excepciones para el sector transporte masivo de pasajeros y generación de energía eléctrica en Zonas No Interconectadas. Estas excepciones, así como el subsidio que seguirá siendo aplicado con cargo al FEPC, son una barrera para el uso de otros combustibles impactando la libre competencia, y evitando el crecimiento de la participación de combustibles de bajas emisiones en estos sectores. La mayor necesidad de los transportes masivos es la de generar calidad de vida, sostenibilidad ambiental y financiera para su operación, por tanto, esta medida genera un mensaje y camino errado frente a la eficiencia de los incentivos, e indirectamente protege a sistemas de transporte con flota altamente contaminante de emisiones que afectan la salud y vida de las personas y generan mayores descargas de CO2 y material particulado al medio ambiente. Así las cosas, solicitamos no establecer excepciones para ningún consumidor de combustibles e incluir una senda de desmonte de estos subsidios, lo que aportará a la responsabilidad fiscal del país y sus beneficios ambientales acordes a los compromisos internacionales de reducción de emisiones.	No aceptado	No se acepta el comentario, es importante destacar que la medida se alinea con los principios de eficiencia y progresividad. En este contexto, las excepciones establecidas en el proyecto de decreto tienen como objetivo proteger de la volatilidad del precio internacional a la población vulnerable. Específicamente, las excepciones en las Zonas No Interconectadas (ZNI) se justifican por los posibles impactos en los precios que podrían afectar a los beneficiarios de energía eléctrica, considerando las condiciones geográficas, económicas y sociales de vulnerabilidad presentes en estas áreas. Asimismo, se excluyen los sistemas de transporte masivo de pasajeros, dado que estos atienden directamente a la población urbana, con el propósito de salvaguardar la estabilidad de esta actividad. Sin indicar esto, que el Gobierno nacional no esté comprometido con el ajuste de los precios de los combustibles fósiles para disminuir el impacto fiscal del FEPC y promover la transición energética.
35	12/12/2023	VANIT	El control de la medida es altamente complejo, ya que un Gran Consumidor puede reemplazar el consumo de diésel interno (Consumidor con estación fijas o Gran Consumidor Temporal con instalación) por estaciones comerciales y en fracciones que no superen los 20.000 galones, es decir este tipo de consumidores tendrían estrategias de compra para no superar este volumen y se trasladaría a estaciones comerciales estabilizadas por el FEPC. Por lo tanto, solicitamos la no división de sectores industriales o de consumo para el desmonte gradual de los subsidios. La medida debe cobijar a todos los sectores, este tipo de discriminación genera doubles efectos sobre la legalidad y cómo saltar la normativa. El uso de este combustible aplicado en general a un parque automotor, obsoleto en su mayoría (según cifras en Colombia más del 47% del transporte de carga tiene vida de servicio superior a los 20 años), sigue impactando la calidad del aire y el logro de las metas ambientales del país. Es por eso, que solicitamos aplicarlo a todos los sectores en pro de la reposición del parque automotor con la inclusión de tecnologías de bajas emisiones y que los beneficios sean percibidos por quienes apuestan por una reposición y operación de bajas emisiones.	No aceptado	No se acepta el comentario, es importante destacar que la medida se alinea con los principios de eficiencia y progresividad. En este contexto, las excepciones establecidas en el proyecto de decreto tienen como objetivo proteger de la volatilidad del precio internacional a la población vulnerable. Específicamente, las excepciones en las Zonas No Interconectadas (ZNI) se justifican por los posibles impactos en los precios que podrían afectar a los beneficiarios de energía eléctrica, considerando las condiciones geográficas, económicas y sociales de vulnerabilidad presentes en estas áreas. Asimismo, se excluyen los sistemas de transporte masivo de pasajeros, dado que estos atienden directamente a la población urbana, con el propósito de salvaguardar la estabilidad de esta actividad. Sin indicar esto, que el Gobierno nacional no esté comprometido con el ajuste de los precios de los combustibles fósiles para disminuir el impacto fiscal del FEPC y promover la transición energética.



Firmado digitalmente
por OSORIO RODRIGUEZ
DANIEL ESTEBAN
Fecha: 2024.06.14
15:43:41 -05'00'

Daniel Osorio -Director de política Macroeconómica



Carlos Enrique Martínez - Asesor Viceministerio Técnico de Hacienda

