

Entidad originadora:	MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Fecha (15/09/2025):	19/06/2026
Proyecto de Decreto:	“Por la cual se establece la metodología para el cálculo y reconocimiento de la compensación por el transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo y Gas Licuado del Petróleo – GLP, destinados al abastecimiento del departamento de Nariño”.

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

I. Fundamento jurídicos y técnicos.

El artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, establece que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado y este intervendrá en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho.

Por su parte, el artículo 337 de la Constitución política de Colombia determinó que la Ley podrá establecer para las zonas de frontera, terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrollo.

Adicionalmente, el artículo 365 de la Constitución Política establece como finalidad social del Estado, asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, por lo que estarán sometidos al régimen que fije a ley.

En virtud de lo previsto en el artículo 212 del Decreto Ley 1056 de 1953 - Código de Petróleos, el transporte y la distribución del petróleo y sus derivados constituyen un servicio público, razón por la cual las personas o entidades dedicadas a estas actividades deben ejercerlas de conformidad con las reglamentaciones que dicte el Gobierno, en guarda de los intereses generales.

Ahora bien, el artículo 1 de la Ley 26 de 1989 indica que el Gobierno Nacional podrá determinar horarios, precios, márgenes, calidad y demás condiciones que influyan en la mejor prestación del servicio público de distribución de combustibles.

El artículo 2 de la Ley 191 de 1995, establece como objetivos de la acción del Estado en las zonas de frontera, entre otros, el mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades, como la prestación de los servicios necesarios para la integración fronteriza y el desarrollo de las actividades económicas, sociales y culturales, tales como el transporte, telecomunicaciones, energía eléctrica, agua potable, saneamiento básico, educación y salud.

En ese contexto, el artículo 55 de la Ley 191 de 1995 dispuso que “[m]ientras la nación construye la red de poliductos contemplada en el plan de desarrollo, Ecopetrol asumirá el costo del transporte de los combustibles derivados del petróleo entre las plantas de abasto o mayorista y las Zonas de Frontera que, siendo capital de departamento, tengan comunicación por carretera con dichas plantas de abasto donde existiere terminal de poliducto”.

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

Por otro lado, el artículo 9 de la Ley 1118 de 2006, estableció que *“Ecopetrol S.A., una vez constituida como sociedad de economía mixta, no estará obligada a asumir cargas fiscales diferentes a las derivadas del desarrollo de su objeto social”*, señalando en su parágrafo 1 que, a partir de la vigencia 2008, la carga fiscal prevista en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995 sería asumida por la Nación en las mismas condiciones.

Ahora, conforme lo prevén tanto el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1430 de 2010, modificado por los artículos 173 de la Ley 1607 de 2012 y 220 de la Ley 1819 de 2016, como el parágrafo 1 del artículo 6 de la Ley 2135 de 2021, el Ministerio de Minas y Energía a través de la Dirección de Hidrocarburos tiene a su cargo, con la debida recuperación de los costos, la regulación y coordinación de las actividades de distribución de combustibles, para lo cual establecerá planes de abastecimiento y podrá señalar esquemas regulatorios y tarifarios en los municipios definidos como zonas de frontera, así como programas de reconversión sociolaborales para aquellas personas que ejercen la distribución de combustibles sin la observancia de normas legales.

Por su parte, el artículo 147 de la Ley 1940 del 26 de noviembre de 2018 estableció que: *“...la Nación, a través del Ministerio de Minas y Energía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, podrá reconocer el costo del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo que se suministre desde las plantas de abastecimiento ubicadas en el departamento de Nariño hasta la capital de dicho departamento”*.

El artículo 267 de la Ley 1955 de 2019 dispuso que: *“... la Nación, a través del Ministerio de Minas y Energía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, podrá reconocer el costo del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo que se suministren desde las plantas de abastecimiento ubicadas en el departamento de Nariño hasta la capital de dicho departamento y sus demás municipios”*.

Por otro lado, mediante la Resolución 4 0702 del 6 de septiembre de 2019 el Ministerio de Minas y Energía estableció el mecanismo de asignación de los valores a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño. Asimismo, definió las Zonas de Origen y Zonas de Destino para determinar los valores de la compensación, de acuerdo con la ubicación geográfica y características logísticas en términos de vías y medios de acceso.

Por su parte, el artículo 6 de la Resolución 4 0702 de 2019 estableció que, para efectos del reconocimiento económico del valor de la compensación, el combustible con punto de origen “ORIG_2” - Yumbo, se regiría por el procedimiento establecido en la Resolución 31246 del 2016, sustituida posteriormente por la Resolución 31237 del 01 de octubre de 2019, Asimismo, indicó que el procedimiento para el control y la liquidación del valor de la compensación referente al punto de “ORIG_1” - Tumaco, sería establecido por la Dirección de Hidrocarburos conforme a sus competencias legales y reglamentarias.

La Resolución 31237 del 1 de octubre de 2019, proferida por el Director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, fijó el procedimiento para la verificación y control a la compensación por el transporte terrestre de combustibles líquidos para abastecer el departamento de Nariño, la cual reiteró,

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

en su artículo 3, los dos puntos de origen señalados en la Resolución 4 0702 del 06 de septiembre de 2019: “ORIG_2 – Yumbo” y “ORIG_1 – Tumaco”.

El parágrafo 4 del artículo 6 de la Ley 2135 de 2021 dispuso que el Ministerio de Minas y Energía daría aplicación al artículo 55 de la Ley 191 de 1995, modificado por los artículos 9 de la Ley 1118 de 2006 y 267 de la Ley 1955 de 2019, en relación con la compensación del transporte terrestre de Gas Licuado de Petróleo (GLP) que se realice hacia el departamento de Nariño, en el marco del régimen especial aplicable a las zonas de frontera.

Posteriormente, mediante Resolución 470 de 2022, la Unidad de Planeación Minero-Energética – UPME estableció la metodología para determinar los volúmenes objeto de compensación del transporte terrestre de GLP que se realice hacia el departamento de Nariño, de conformidad con las facultades sealadas en el parágrafo 2 al artículo 2.2.1.1.2.2.6.13. del Decreto 1073 de 2015, adicionado por del Decreto 1135 de 2022.

Que resulta de suma importancia señalar que el empleo del verbo “*podrá*” en el artículo 267 de la Ley 1955 de 2019, evidencia que se trata de una facultad conferida al Ministerio y no de una obligación imperativa de reembolso integral, lo que habilita a esta entidad para establecer la metodología que, conforme a los principios de eficiencia, equidad y transparencia en el uso de los recursos públicos, resulte más adecuada para garantizar el abastecimiento de combustibles en el departamento de Nariño.

En este contexto, la expresión “*costos de transporte*” debe entenderse en un sentido funcional y no literal, como el parámetro económico que justifica un apoyo estatal uniforme y general, sin que ello implique reconocer individualmente los gastos logísticos de cada trayecto ni asumir la obligación de cubrir la totalidad de los kilómetros efectivamente recorridos. Este enfoque tiene en cuenta la ausencia de infraestructura de poliducto y las limitaciones logísticas estructurales que caracterizan el sistema de abastecimiento del departamento de Nariño. En consecuencia, la compensación no constituye un reembolso de fletes, sino un mecanismo de equilibrio territorial y de corrección de brechas logísticas, orientado a mitigar los sobrecostos derivados de dicha carencia estructural y a garantizar la continuidad y equidad en el suministro de combustibles frente a otras regiones del país.

El marco normativo descrito resulta aplicable al transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo que se origina en las plantas mayoristas de Yumbo y Tumaco, con destino al departamento de Nariño. A la fecha, esta región no cuenta con una red de poliductos y depende del transporte terrestre mediante carot nques, condición estructural que justifica la adopción de un esquema de compensación uniforme que reconozca de manera estándar los mayores costos logísticos asociados al transporte y garantice la continuidad del abastecimiento en condiciones de equidad territorial.

El Ministerio ha verificado que la utilización de la planta de abastecimiento de Tumaco reduce significativamente los tiempos de transporte hacia los municipios costeros, mientras que la ubicación estratégica de Chachagüí mejorar  la continuidad y oportunidad del suministro hacia la zona andina y centro del departamento. En conjunto, estas condiciones contribuyen a garantizar el abastecimiento eficiente y oportuno de combustibles en toda la región.

Los valores de compensación por transporte terrestre fueron calculados por la Dirección de Hidrocarburos con base en el modelo metodológico remitido por la Comisión de Regulación de Energía y Gas mediante radicado 2016043130 de 2016, el cual incorpora variables técnicas como mantenimiento

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

del vehículo, prestaciones sociales, gastos de viaje, valor comercial, precio del combustible, peajes, distancias y utilidad.

En desarrollo de dicha competencia, el Ministerio ha expedido las Resoluciones 31246 de 2016, 40702 de 2019 y 31237 de 2019, que regulan los procedimientos de control, verificación y reconocimiento de la compensación. No obstante, la coexistencia de distintos esquemas metodológicos ha generado dispersión normativa y dificultades presupuestales, lo que hace necesario unificar los criterios técnicos y administrativos bajo un único régimen de compensación.

De acuerdo con lo previsto en las Leyes 191 de 1995, 1118 de 2006 y 1955 de 2019, el Ministerio de Minas y Energía está facultado para reconocer los costos de transporte de combustibles hacia el departamento de Nariño y, en ejercicio de dicha atribución, debe adoptar un mecanismo que garantice la continuidad del servicio, la equidad territorial, la eficiencia operativa y la transparencia en la ejecución de los recursos públicos.

El presente proyecto se enmarca en la política pública sectorial orientada a asegurar el abastecimiento de combustibles en zonas de frontera, conforme al Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Convergencia regional” y al Plan de Abastecimiento para Nariño adoptado por el Ministerio.

En coherencia con los principios de sostenibilidad fiscal y uso eficiente de los recursos públicos, el pago de la compensación estará sujeto a la disponibilidad presupuestal autorizada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en cada vigencia fiscal, a fin de evitar la generación de obligaciones con cargo a vigencias expiradas y garantizar el equilibrio financiero del mecanismo.

La compensación no tiene la naturaleza de un subsidio, sino de un reconocimiento económico orientado a mitigar los mayores costos de transporte derivados de la carencia de infraestructura de poliducto. Su propósito no es cubrir de manera exacta los costos logísticos individuales, sino asegurar un apoyo uniforme por galón consumido que garantice condiciones de equidad territorial, continuidad y estabilidad en el suministro.

El esquema propuesto no constituye una transferencia directa de recursos al consumidor final, sino un beneficio indirecto reflejado en el precio del combustible. La fijación de un valor uniforme por galón se configura como una medida racional para la administración presupuestal, pues facilita la ejecución integral de los recursos disponibles y evita desequilibrios financieros que comprometan la sostenibilidad del sistema.

Por las razones expuestas, se propone la adopción de una metodología única y simplificada que permita calcular y reconocer un valor estándar por galón, aplicable de manera uniforme en todo el departamento de Nariño. Esta medida garantizará la transparencia, eficiencia y equidad en la asignación de los recursos públicos, evitando duplicidades con otros componentes regulatorios de la cadena de distribución.

En observancia del principio de equidad y de la regla tributaria que impide la obtención de beneficios duplicados en materia de cargas públicas, la compensación constituye un único apoyo económico, independiente de otros mecanismos regulatorios o fiscales aplicables al sector de hidrocarburos. No podrá reconocerse por duplicado un mismo concepto logístico, asegurando así la transparencia y sostenibilidad del esquema.

El Ministerio de Minas y Energía adoptará un valor estándar único de compensación por galón, determinado con base en el volumen total distribuido y en el presupuesto asignado, aplicable de manera uniforme a todas las entregas, independientemente del kilometraje o ruta de abastecimiento.

La metodología incorpora variables verificables como consumo promedio mensual, consumo anual proyectado, reserva técnica del 5%, vigencias expiradas y déficit neto a sanear, así como un recargo transitorio para cubrir déficits, lo que garantiza control, trazabilidad y disciplina fiscal.

Actualmente, la entidad enfrenta un déficit presupuestal derivado del esquema de compensación vigente. Por ello, vincular los pagos a la disponibilidad presupuestal permitirá aliviar el déficit, cumplir con las obligaciones del Ministerio y mantener el abastecimiento continuo en el departamento de Nariño, bajo un criterio unificado y transparente que beneficie a los consumidores finales.

Así, la Dirección de Hidrocarburos remitió a la Oficina Asesora de Jurídica el concepto técnico que sustenta la viabilidad de la metodología propuesta de compensación, la cual adopta un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG), como mecanismo más eficiente y sostenible para el reconocimiento del transporte de combustibles hacia el departamento de Nariño.

De conformidad con lo indicado en dicho concepto técnico, la compensación por transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP en el departamento de Nariño constituye un mecanismo de reconocimiento económico de carácter compensatorio orientado a mitigar las condiciones diferenciales de abastecimiento derivadas de la ausencia histórica de infraestructura de transporte por poliducto. Particularmente, se resalta lo siguiente del concepto técnico:

1. Evolución del esquema de abastecimiento en el departamento de Nariño

Las condiciones fácticas que dieron origen al esquema histórico de compensación han cambiado sustancialmente.

Inicialmente, el mecanismo fue concebido en un escenario caracterizado por la ausencia de infraestructura de abastecimiento dentro del departamento de Nariño y por la inexistencia de conexión mediante poliducto, lo que obligaba a transportar combustibles desde plantas externas al territorio departamental.

Sin embargo, actualmente el esquema de abastecimiento opera a través de infraestructura ubicada dentro del propio departamento, particularmente mediante las plantas de abastecimiento de Tumaco y Chachagüí.

La planta ubicada en Tumaco atiende principalmente el abastecimiento de los municipios de la costa pacífica y del litoral, mientras que la planta de Chachagüí abastece la capital departamental y los municipios del interior, conforme a criterios técnicos de continuidad del servicio, eficiencia logística y seguridad energética.

De igual manera, el Plan de Abastecimiento del departamento de Nariño contempla un esquema de operación integrado y complementario entre ambas plantas, estableciendo un orden de prelación que

privilegia el abastecimiento desde infraestructura ubicada dentro del departamento y recurriendo a fuentes externas únicamente en escenarios excepcionales de contingencia o indisponibilidad operativa.

En consecuencia, el abastecimiento actual no responde a una lógica rígida e independiente de rutas origen-destino por municipio, sino a un modelo integrado de cobertura departamental en el cual ambas plantas operan de forma complementaria para garantizar la continuidad del servicio público, de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política.

2. Problemática financiera y limitaciones de la metodología vigente

La metodología actualmente prevista en las Resoluciones 31237 y 40702 de 2019 establece valores diferenciados de compensación según cinco (5) zonas de destino y dos (2) orígenes de abastecimiento.

Como consecuencia de la aplicación de dicha metodología y del incremento progresivo del Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC), el valor promedio reconocido por galón compensado durante la vigencia 2025 ascendió aproximadamente a QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS (\$546).

No obstante, el presupuesto asignado para la vigencia 2025 al proyecto de inversión destinado a la compensación del transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP en el departamento de Nariño fue de CINCUENTA Y SEIS MIL CIENTO DIECIOCHO MILLONES SESENTA MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS (\$56.118.060.355), monto que resultó insuficiente para cubrir la totalidad de las obligaciones generadas bajo la metodología vigente.

En consecuencia, únicamente fue posible atender parcialmente las obligaciones correspondientes hasta el 65% del mes de agosto de 2025, generándose un déficit cercano al 35% para dicho mes y un saldo pendiente aproximado de VEINTICINCO MIL MILLONES DE PESOS (\$25.000.000.000) para el resto de la vigencia.

Adicionalmente, para la vigencia 2024 se presentó un déficit aproximado de SIETE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES TRECE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS (\$7.448.013.584).

Los resultados anteriormente descritos evidencian que la metodología vigente genera un desbalance estructural entre los valores reconocidos y la capacidad presupuestal disponible.

En ese sentido, la metodología vigente genera un desbalance estructural entre los valores reconocidos por concepto de la compensación por transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP en el departamento de Nariño y la capacidad presupuestal disponible, debido a que el esquema actual establece valores diferenciados de compensación según múltiples rutas, orígenes y zonas de destino, cuyos costos se incrementan progresivamente por efecto de variables externas, particularmente la variación del Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC).

En consecuencia, el valor total de las obligaciones reconocidas por compensación crece a un ritmo superior al de los recursos efectivamente apropiados para financiar el mecanismo, generando déficits recurrentes y afectando la sostenibilidad financiera del esquema.

Desde el punto de vista financiero, la adopción de un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG) permite establecer un reconocimiento económico uniforme calculado directamente con base en el presupuesto efectivamente disponible para cada vigencia fiscal y el volumen proyectado de combustible a compensar.

Bajo este esquema, el valor de compensación deja de depender de múltiples variables logísticas asociadas a rutas, distancias u orígenes específicos y pasa a estructurarse a partir de un único valor por galón aplicable de manera homogénea a todos los combustibles distribuidos en el departamento.

Lo anterior permite que el valor total de la compensación se mantenga alineado con la disponibilidad presupuestal aprobada para cada vigencia, facilitando la planeación financiera del mecanismo, reduciendo la volatilidad asociada al comportamiento diferencial de las rutas de abastecimiento y evitando la generación de desbalances estructurales entre las obligaciones reconocidas y los recursos disponibles.

Adicionalmente, la utilización de un valor uniforme por galón permite asegurar que todos los consumidores finales del departamento reciban un mismo nivel de apoyo estatal reflejado en el precio final de los combustibles, independientemente de la ubicación geográfica del municipio abastecido o de la planta específica utilizada en la operación logística, garantizando así condiciones de equidad territorial y uniformidad en la distribución de los recursos públicos.

3. Necesidad regulatoria del ajuste metodológico

De conformidad con el análisis normativo, técnico y financiero realizado, se concluye que la metodología vigente presenta limitaciones estructurales que hacen necesario adoptar un nuevo esquema de cálculo orientado a:

- Garantizar la sostenibilidad presupuestal del mecanismo;
- Evitar la generación de futuros desbalances financieros;
- atender progresivamente las obligaciones pendientes de vigencias anteriores;
- Asegurar condiciones homogéneas de compensación para todos los consumidores del departamento, en observancia de los principios de equidad territorial y convergencia regional desarrollados en la Ley 2294 de 2023;
- y fortalecer la transparencia y eficiencia en la administración de los recursos públicos, de conformidad con el artículo 209 de la Constitución Política.

En este contexto, la adopción de un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG) constituye una medida técnica y financieramente adecuada, en tanto reconoce la naturaleza integrada del esquema logístico de abastecimiento actualmente existente en el departamento de Nariño.

4. Justificación técnica y financiera del Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG)

El establecimiento de un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG) permite reconocer un único concepto logístico de compensación, evitando duplicidades y garantizando una distribución homogénea y equitativa de los recursos públicos.

Asimismo, el VECG refleja de mejor manera la nueva realidad operativa del departamento, caracterizada por un abastecimiento integrado soportado en infraestructura ubicada dentro del territorio departamental y no en trayectos aislados de transporte individualizado.

Desde el punto de vista financiero, la adopción de un valor estándar facilita la planeación presupuestal, reduce la volatilidad del mecanismo de compensación y permite ajustar el reconocimiento económico a la disponibilidad real de recursos aprobados para cada vigencia fiscal.

Adicionalmente, la utilización de un valor uniforme por galón permite asegurar que todos los consumidores finales del departamento reciban un mismo nivel de apoyo estatal, independientemente de la ubicación geográfica del municipio abastecido o de la planta específica utilizada en la operación logística.

5. Modelo metodológico propuesto

5.1. Etapa I – Saneamiento financiero

La primera etapa de la metodología tiene por finalidad atender progresivamente el saldo pendiente generado durante las vigencias anteriores, evitando trasladar de manera inmediata los efectos financieros del déficit a los agentes de la cadena o comprometer la continuidad del servicio público prevista en el artículo 365 de la Constitución Política.

Para efectos de poder visualizar un ejemplo numérico, se tomará el presupuesto de la vigencia 2026 con un valor de PD= \$81.000.0000.000 (OCHENTA Y UN MIL MILLONES DE PESOS) aproximadamente; adicionalmente, se proyecta un consumo de 144.000.000 (CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES) de galones durante el año 2026 en el departamento de Nariño.

- Se fija un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG) anualmente:

$$VECG = \frac{PD - R}{V \text{ anual}}$$

$$VECG = \frac{PD - R}{V \text{ anual}}$$

$$VECG = \frac{\$81.000.000.000 - (\$81.000.000.000 * 0,05)}{144.000.000 \text{ Galones}}$$

$$VECG = \$ 534,38 \text{ por Galón}$$

- Se determina un recargo transitorio por galón (ΔV) para cubrir el déficit 2025:

$$D_{\text{neto}} = D - R$$

$$D_{\text{neto}} = (\$29.000.000.000 - (\$81.000.000.000 * 0.05))$$

$$D_{\text{neto}} = \$ 24.950.000.000$$

$$\Delta V = \frac{D_{\text{neto}}}{V \text{ anual}}$$

$$\Delta V = \frac{\$ 24,950,000,000}{144.000.000 \text{ galones}}$$

$$\Delta V = \$ 173,26 \text{ por Galón}$$

1. Pago neto mensual:

$$PME = \text{Volumen transportado del mes} * (VECG - \Delta V)$$

$$PME = 12.000.000 * (\$ 534,38 - \$ 173,26)$$

$$PME = \$ 4.333.440.000$$

$$\text{Pago bruto} = \$ 361,12 \text{ por Galón}$$

En esta etapa:

1. Se determina anualmente el Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG).
2. Se incorpora un componente transitorio destinado exclusivamente al saneamiento del déficit acumulado de la vigencia 2025.
3. Se define el valor neto mensual de compensación aplicable durante el periodo de transición.

Este esquema permite distribuir de manera gradual el saneamiento financiero sin generar interrupciones abruptas en el mecanismo de abastecimiento.

5.2. Etapa II – Estabilización del mecanismo

Una vez saneado el déficit acumulado, la metodología entra en una etapa de estabilización en la cual únicamente se reconocerá el Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG), eliminando el componente transitorio de saneamiento.

En esta etapa, el déficit del año 2025 quedó saneado y no se genera déficit para el siguiente año, por lo cual se vuelve a fijar el Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG), se toma de nuevo el presupuesto de la vigencia 2026 con un valor de \$81.000.0000.000 (OCHENTA Y UN MIL MILLONES DE PESOS) y los 144.000.000 (CIENTO CUARENTA Y CUATRO MILLONES) de galones anuales:

$$VECG \text{ estable} = \frac{P_{\text{Anual}} - R}{V_{\text{anual}}}$$

$$VECG = \frac{\$81.000.000.000 - (\$81.000.000.000 * 0,05)}{144.000.000 \text{ Galones}}$$

$$VECG = \$ 534,38 \text{ por Galón}$$

Para calcular el Pago Neto Mensual se eliminaría el recargo transitorio por galón ΔV , ya que no habría un déficit por sanear:

$$PME = \text{Volumen transportado del mes} * (VECG)$$

$$PME = 12.000.000 * (\$ 534,38)$$

$$PME = \$ 6.412.560.000$$

$$\text{Pago bruto} = \$ 534,38 \text{ por Galón}$$

En esta etapa, el esquema compensatorio operará bajo criterios permanentes de sostenibilidad financiera, previsibilidad presupuestal y eficiencia administrativa, de conformidad con los artículos 209 y 334 de la Constitución Política, evitando la generación de nuevos desbalances estructurales.

6. Conclusiones técnicas y regulatorias

Del análisis normativo, técnico, financiero y operativo realizado, se concluye que:

- 6.1. La compensación por transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP en el departamento de Nariño tiene naturaleza compensatoria y no subsidiaria.
- 6.2. El Ministerio de Minas y Energía cuenta con competencia legal y regulatoria para ajustar la metodología aplicable al reconocimiento de dicha compensación.
- 6.3. Las condiciones logísticas y operativas que dieron origen al esquema histórico de compensación han cambiado sustancialmente debido a la entrada en operación de infraestructura de abastecimiento ubicada dentro del departamento de Nariño.
- 6.4. La metodología vigente presenta limitaciones estructurales que han generado desbalances presupuestales recurrentes y afectan la sostenibilidad financiera del mecanismo.
- 6.5. El abastecimiento actual responde a un esquema integrado de cobertura departamental, razón por la cual resulta técnica y financieramente procedente adoptar un Valor Estándar de Compensación por Galón (VECG) aplicable de manera uniforme.
- 6.6. La metodología propuesta permite:
 - garantizar la continuidad del servicio público prevista en el artículo 365 de la Constitución Política;
 - asegurar condiciones de equidad territorial y convergencia regional conforme a la Ley 2294 de 2023;
 - fortalecer la transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos de conformidad con el artículo 209 de la Constitución Política;
 - prevenir futuros déficits estructurales en observancia del principio de sostenibilidad fiscal.
 - y atender progresivamente las obligaciones pendientes derivadas de vigencias anteriores.

En consecuencia, se considera técnica, financiera y jurídicamente viable la adopción de la nueva metodología propuesta para el reconocimiento de la compensación por transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP en el departamento de Nariño.

II. Análisis de Abogacía de la Competencia.

Realizado el análisis correspondiente conforme lo dispone la Superintendencia de Industria y Comercio, en atención a lo señalado en el Capítulo 30, Abogacía de la Competencia, del Decreto 1074 de 2015, reglamentario del artículo 7 de la Ley 1430 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía concluyó que el presente acto administrativo no tiene incidencia en la libre competencia económica.

 Energía 	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	 SIG Sistema Integrado de Gestión del Mineroenergía	
		T-GJ-F-01	
		11-08-2023	V-1

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El proyecto tendrá como alcance, las operaciones que realicen los agentes autorizados de la cadena que desarrollen las actividades de transporte y distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP, exclusivamente para los municipios del departamento de Nariño reconocidos como Zona de Frontera. Igualmente, aplica a todas las personas y entidades que tengan interés legítimo en el tema que se regula.

Serán sujetos de reconocimiento por compensación al transporte terrestre, los productos Gasolina Motor Corriente, Diésel y GLP dentro de los volúmenes máximos dispuestos conforme al artículo 2.2.1.1.2.2.6.9 del Decreto 1073 de 2015.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

La Oficina Asesora Jurídica, conforme a su competencia funcional, procede a presentar la información relacionada en este acápite, en los siguientes términos:

El artículo 55 de la Ley 191 de 1995, modificado por la Ley 1118 de 2006, prevé el reconocimiento de costos de transporte entre plantas de abasto y zonas de frontera, de manera general y bajo las condiciones que el Gobierno establezca, sin que ello implique el reconocimiento individual de trayectos

El parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1430 de 2010, modificado por los artículos 173 de la Ley 1607 de 2012 y 220 de la Ley 1819 de 2016, establece que el Ministerio de Minas y Energía tendrá a su cargo la regulación y coordinación de las actividades de distribución de combustibles, para lo cual establecerá planes de abastecimiento y podrá señalar esquemas regulatorios y tarifarios que permitan el desarrollo de lo establecido en dicho artículo, así como programas de reconversión sociolaborales para aquellas personas que ejercen la distribución de combustibles sin la observancia de normas legales.

El artículo 147 de la Ley 1940 del 26 de noviembre de 2018 estableció que la Nación, a través del Ministerio de Minas y Energía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, podrá reconocer el costo del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo que se suministre desde las plantas de abastecimiento ubicadas en el departamento de Nariño hasta la capital de dicho departamento.

El artículo 267 de la Ley 1955 de 2019, autoriza el reconocimiento de costos de transporte desde las plantas ubicadas en Nariño hacia su capital y demás municipios.

De conformidad con las citadas normas y con las demás disposiciones mencionadas en la parte considerativa del proyecto normativo y de la presente memoria justificativa, se concluye que el Ministerio de Minas y Energía es el competente para expedir el proyecto normativo objeto de análisis.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

La Constitución Política de Colombia fue publicada en la Gaceta Constitucional 114 del 7 de julio de 1991 y se encuentra vigente, especialmente el numeral 11 del artículo 189.

Ley 191 de 1995 fue publicada en Diario Oficial No. 41.903, de 23 de junio de 1995 y el artículo 55 fue modificado por artículo 11 de la Ley 1118 de 2006, el cual se encuentra vigente.

Ley 1430 de 2010 fue publicada en el Diario Oficial No. 47.937 del 29 de diciembre de 2010 y el parágrafo 2, artículo 9 de dicha ley se encuentra vigente.

La Ley 1955 de 2019 fue publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo de 2019 y su artículo 267 se encuentra vigente.

Ley 2135 de 2021 fue publicada en el Diario Oficial No. 51.756 de 4 de agosto de 2021 y se encuentra vigente.

La Resolución 31246 de 2016, publicada en el Diario Oficial No. 49893 el 3 de junio de 2016, modificada en algunos aspectos por la Resolución 31348 de 2016.

La Resolución 40702 de 2019 fue publicada en el Diario Oficial 51068 el 6 de septiembre de 2019 y se encuentra vigente.

La Resolución 31237 del 1 de octubre de 2019 fue publicada en el Diario Oficial 51093.

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

Este proyecto de resolución deroga explícitamente la Resolución 40702 de 2019.

3.4. Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

Se envió correo electrónico a Notificaciones Judiciales Minerenergía en los siguientes términos el 11 de mayo de 2026:

"De manera atenta, remito informe solicitado para expedir el proyecto de resolución "Por la cual se establece la metodología para el cálculo y reconocimiento de la compensación por el transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo y Gas Licuado del Petróleo – GLP, destinados al abastecimiento del departamento de Nariño". Para la elaboración del mismo se verificó la base de datos de los procesos judiciales que manejamos de la OAJ y otras fuentes de información oficial disponibles:

Ley 191 de 1995, artículo 55 fue modificado por artículo 11 de la Ley 1118 de 2006.

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

Ley 1430 de 2010, Parágrafo 2, artículo 9.

La Ley 1955 de 2019, artículo 267.

Ley 2135 de 2021.

La Resolución núm. 31246 de 2016, modificada por la Resolución 31348 de 2016.

La Resolución núm. 40702 de 2019.

La Resolución núm. 31237 del 1 de octubre de 2019.

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra las normas consultadas, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones efectuadas según información que reposa en los archivos, por lo que se encuentran aparentemente “vigente”.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

En cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo previsto en las resoluciones 40310 y 41304 del 2017 del Ministerio de Minas y Energía, el proyecto normativo se publicó en la página web del Ministerio de Minas y Energía para comentarios de la ciudadanía.

4. IMPACTO ECONÓMICO

El presente proyecto de resolución representa un alivio financiero y presupuestal para el Ministerio de Minas y Energía toda vez que actualmente la entidad presenta un déficit presupuestal como consecuencia de la metodología utilizada para calcular el valor de la compensación. La nueva metodología se basa en el presupuesto que se apruebe para tal efecto, lo cual evitará a futuro la generación de vigencias expiradas que ponen en riesgo el manejo presupuestal del Ministerio.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

El valor total de la compensación a pagar estará supeditado al presupuesto que se apruebe cada vigencia para dicho fin por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

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

No aplica, teniendo en cuenta la finalidad del proyecto normativo.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

N/A

ANEXOS:

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

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria)	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	N/A
Informe de observaciones y respuestas	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio	N/A
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	N/A
Cuestionario de abogacía de la competencia	X
Documentos de Soporte: - Concepto técnico elaborado por el Grupo de Transporte de Hidrocarburos y demás combustibles.	X

Aprobó

DANIEL AUGUSTO EL SAIEH SÁNCHEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

JULIÁN FLÓREZ QUIROGA
Director de Hidrocarburos

Elaboró: Lucía Cáceres Bonilla/ Juan David Ortiz - DH

Revisó: Angie Katherine Mejía/ Nicolás Leiva Aranzalez/ Óscar Andrés Rodríguez – DH

Juan Guillermo Garzón Martínez / Yolanda Patiño Chacón – OAJ

Aprobó: Daniel Augusto El Saieh Sánchez / Julián Flórez Quiroga.