



**Comisión de Regulación
de Energía y Gas**

**PROPUESTA DE NUEVO MARCO
TARIFARIO APLICABLE A LA
ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE GLP**

DOCUMENTO CREG-007
13 DE FEBRERO DE 2007

**CIRCULACIÓN:
MIEMBROS DE LA COMISIÓN
DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS
PRELIMINAR**

PROPUESTA DE NUEVO MARCO TARIFARIO APLICABLE A LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE GLP

1. ANTECEDENTES

En la Sesión 265 de julio 22 de 2005 el Comité de Expertos sometió a consideración de la Comisión una propuesta de marco tarifario aplicable a la actividad de transporte de gases licuados del petróleo –GLP-. Los análisis relacionados con dicha propuesta se consignan en el Documento CREG 058 de julio 22 de 2005. En dicha Sesión el Viceministro de Minas y Energía solicitó verificar la coherencia de la propuesta de remuneración con la regulación expedida por el Ministerio de Minas y Energía para remunerar el transporte por poliductos de otros combustibles líquidos, en especial para verificar que ciertos activos, como los centros de control, no sean remunerados doblemente¹.

De otra parte, mediante la Resolución CREG 069 de 2005 se ordenó hacer público un proyecto de resolución de carácter general que pretende adoptar la Comisión, por la cual se expide el Marco Regulatorio de Largo Plazo para el Servicio Público Domiciliario de Gas Licuado del Petróleo (GLP). En el Anexo 1 de este documento se indican y analizan las inquietudes presentadas por los agentes en relación con la propuesta sobre Transporte y Almacenamiento presentada en la Resolución CREG 069 de 2005.

A continuación se resume la propuesta discutida en la Sesión 265 y se presentan algunos ajustes a dicha propuesta con base en nueva información disponible.

2. PROPUESTA DISCUTIDA EN LA SESIÓN 265

La propuesta discutida en la Sesión 265 de la CREG contempla:

1. **Tipo de metodología:** Incentivos (IPP – X), Cargos Máximos con actualización anual.
2. **Modelo de Transportador:**
 - a. Por contrato: se garantiza el servicio a quienes suscriban contratos de transporte con el Transportador.
 - b. Flujo continuo: se asume que todos los ductos se comportan como ductos dedicados al transporte de GLP (propanoductos). Así, un poliducto con almacenamiento se asemeja a un propanoducto.
3. **Esquema Tarifario:**
 - a. Cargos por distancia.
 - b. Cargo variable único (Col. \$/galón) para remunerar la inversión y gastos de Administración, Operación y Mantenimiento (AO&M).

¹ En tal sentido, mediante las comunicaciones S-2005-002344 y S-2006-001318 la Comisión solicitó, a la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, información sobre la metodología de remuneración del transporte de combustibles líquidos transportados por poliductos. Así mismo, mediante proyecto de Decreto, publicado en la página Web, el Ministerio sometió a consulta una propuesta que incluye la metodología para remunerar los sistemas de transporte de combustibles líquidos.

4. **Cálculo Tarifario:** tipo corte transversal.
 - a. Demanda real del año anterior a la solicitud tarifaria.
 - b. Inversión existente a la fecha de la solicitud tarifaria, valorada a costo de reposición a nuevo en la primera revisión tarifaria. Incluye el lleno de línea. Terrenos e inmuebles se remuneran en su equivalente a un canon de arrendamiento (11.5% del valor catastral).
 - c. Gastos de AOM eficientes del año anterior a la solicitud tarifaria.
 - d. Período de remuneración: 20 años. Terminado este período se vuelve a valorar a costo de reposición a nuevo para otro período de 20 años.
 - e. Tasa de descuento: calculada con la metodología del WACC con revisión a mitad del período tarifario.
 - f. Inversiones adicionales durante el Período Tarifario: se podrán ejecutar si su costo marginal es inferior al medio, o en caso contrario el Transportador puede solicitar revisión tarifaria.
 - g. Evaluación de eficiencia:
 - i. Demanda: Factor de Utilización mínimo del 75% calculado como el cociente entre la demanda del año anterior al cálculo tarifario y la capacidad nominal del ducto.
 - ii. Inversión: evaluación con mejor información disponible.
 - iii. Gastos de AO&M: evaluación con mejor información disponible.

3. AJUSTES A LA PROPUESTA DISCUTIDA EN LA SESIÓN 265

1. Revisión de tasa de descuento (WACC) a mitad de período

Dado que: i) el transporte de GLP por ductos en el país se realiza a través de propanoductos y poliductos; ii) el Ministerio de Minas y Energía establece las tarifas aplicables al transporte de combustibles por poliductos, excepto el GLP; iii) la metodología tarifaria utilizada por el Ministerio prevé revisión tarifaria cada cuatro años y; iv) la metodología tarifaria del Ministerio de Minas y Energía no prevé revisión de la tasa de descuento a mitad de período tarifario, se considera que por consistencia regulatoria es inadecuado realizar revisión de WACC a mitad de período. En tal sentido, se propone establecer una tasa de descuento para el período regulatorio de cinco años.

2. Actualización de Cargos

La propuesta discutida en la Sesión 265 de 2005 incluye una actualización anual de cargos de transporte con base en el IPP nacional. La actualización anual tiene la ventaja de mantener estable la tarifa para el usuario durante un año. No obstante, la actualización acumulada anual puede implicar incrementos tarifarios traumáticos para el usuario. Para evitar eventuales traumatismos por incrementos tarifarios anuales se propones establecer actualizaciones mensuales.

3. Lleno de línea

En la propuesta se planteó que el lleno de línea, o inventario, se remunere como un activo más en la prestación del servicio, lo cual implica considerar un período de remuneración de 20 años. Así mismo, el valor de dicho activo se establece como el costo del combustible almacenado en el respectivo ducto. Analizando en mayor detalle el caso se

encuentra que el combustible almacenado no es un bien depreciable. Por tanto, se propone que la remuneración de este bien se haga considerando una vida útil infinita. Es decir, se remunera únicamente la rentabilidad sobre el respectivo valor.

4. Factor de Utilización

Para los ductos existentes se planteó un Factor de Utilización –FU- mínimo del 75% calculado como el cociente entre la demanda del año anterior al cálculo tarifario y la capacidad nominal del ducto. Se considera conveniente establecer un FU mínimo del 50% para los ductos nuevos, durante el primer período tarifario, calculado con proyección de demanda a 20 años. Es decir, calculado como el cociente entre el valor presente de la proyección de demanda sobre el valor presente de la proyección de la capacidad máxima del ducto. Esto facilitaría la eventual entrada de nuevos ductos al sistema con expectativas importantes de crecimiento de demanda. Así mismo, el cálculo tarifario para ductos nuevos consideraría, para el primer período tarifario, proyección de demanda y gastos de AOM durante el periodo de remuneración.

5. Período de remuneración

En la propuesta discutida en la Sesión 265 de 2005 se planteó un período de remuneración de 20 años con valoración de reposición a nuevo en la primera revisión tarifaria. Esta metodología de reposición a nuevo implica que una vez termine la vida útil del activo se establece el nuevo valor de reposición a nuevo. Esta inversión deberá corresponder a la confiabilidad media histórica del sistema de transporte. Así, el período de remuneración del respectivo activo debería coincidir con la vida útil del activo. En tal sentido, se propone establecer periodos de remuneración acordes con la vida útil de los activos. Para ello será necesario establecer grupos de activos con vida útil similar.

6. Unidades de medida

En concordancia con los análisis realizados para cada una de las actividades de la cadena del GLP, se considera necesario uniformizar las medidas en el sistema de unidades de masa (kg). Esto facilita, entre otros aspectos, los procesos de medición. En tal sentido, se propone establecer cargos en pesos por kilogramo (\$/kg).

7. Nueva Propuesta

De acuerdo con lo anterior, la nueva propuesta para remunerar la actividad de transporte de GLP por ductos, incluyendo el transporte a la Isla de San Andrés, contempla:

1. **Tipo de metodología:** Incentivos (IPP – X), Cargos Máximos con actualización mensual.
2. **Modelo de Transportador:**
 - a. Por contrato: se garantiza el servicio a quienes suscriban contratos de transporte con el Transportador.
 - b. Flujo continuo: se asume que todos los ductos se comportan como ductos dedicados al transporte de GLP (propanoductos). Así, un poliducto con almacenamiento se asemeja a un propanoducto.

3. Esquema Tarifario:

- a. Cargos por distancia.
- b. Cargo variable único (Col. \$ / kg) para remunerar la inversión y gastos de Administración, Operación y Mantenimiento (AO&M).

4. Cálculo Tarifario: tipo corte transversal.

- a. Demanda real del año anterior a la solicitud tarifaria para ductos existentes y proyección de durante el período de vida útil, para el primer período tarifario en el caso de gasoductos nuevos.
- b. Inversión existente a la fecha de la solicitud tarifaria, valorada a costo de reposición a nuevo en la primera revisión tarifaria. Esta inversión deberá corresponder a la confiabilidad media histórica del sistema de transporte. La inversión incluye el lleno de línea remunerado como un activo no depreciable. Terrenos e inmuebles se remuneran en su equivalente a un canon de arrendamiento (11.5% del valor catastral).
- c. Gastos de AOM eficientes del año anterior a la solicitud tarifaria para ductos existentes y proyección de durante el período de vida útil, para el primer período tarifario en el caso de gasoductos nuevos.
- d. Período de remuneración: vida útil de los activos. Terminado este período se vuelve a valorar a costo de reposición a nuevo para otro período de vida útil.
- e. Tasa de descuento: calculada con la metodología del WACC.
- f. Inversiones adicionales durante el Período Tarifario: se podrán ejecutar si su costo marginal es inferior al medio, o en caso contrario el Transportador puede solicitar revisión tarifaria.
- g. Evaluación de eficiencia:
 - i. Demanda: a) para ductos existentes: FU mínimo del 75% calculado como el cociente entre la demanda del año anterior al cálculo tarifario y la capacidad nominal del ducto; b) para ductos nuevos: FU mínimo del 50%, para el primer período tarifario, calculado como el cociente entre el valor presente de una proyección de demanda a 20 años sobre el valor presente de la proyección de la capacidad máxima del ducto.
 - ii. Inversión: evaluación con mejor información disponible.
 - iii. Gastos de AO&M: evaluación con mejor información disponible.

ANEXO 1

ANÁLISIS DE LAS INQUIETUDES PRESENTADAS POR LA INDUSTRIA A LA PROPUESTA SOBRE TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO CONSIGNADA EN LA RESOLUCIÓN CREG 069 DE 2005

TRANSPORTE DE GLP

Nota: Los comentarios de los Agentes se transcriben en cursiva.

AGREMGAS E-2005-006332

“Se considera positivo dentro de esta Resolución la desintegración de las actividades de producción y/o importación de la de transporte, actividades hasta la fecha monopólicas y desarrolladas por ECOPETROL.

3.1 Transferencia de custodia y propiedad del producto.

La resolución se propone definir los puntos de transferencia de custodia y de propiedad entre el Transportador y el Distribuidor. De acuerdo con los comentarios recibidos por ustedes, se entendería que donde se realiza la transferencia de custodia entre el Transportador y el Distribuidor, también se refiere a transferencia de propiedad.

Sin embargo este tipo de definiciones (punto de entrega y de recibo del transportador), podrían restringir una serie de posibilidades comerciales y operativas existentes, las cuales deberían ser mas bien objeto de los contratos que se hagan entre las partes; tal como se indica en los literales e) y b) de los artículos 11 y 14 respectivamente; donde se acondiciona el punto de entrega del gas a lo acordado en el contrato. De lo contrario, cuando se efectúa una compra entre Comercializadores, ¿dónde se realizaría la transferencia de propiedad?. Según se indica en estos literales, el Comercializador puede pactar la entrega del producto en un punto de recibo o de entrega de un transportador. Por tal motivo, solo se estaría considerando estos dos puntos de transferencia de propiedad del producto, bien sea de un Comercializador a un Distribuidor o entre Comercializadores.

Aun así, todavía no se estaría contemplando la posibilidad de que un Comercializador venda su producto cuando este se encuentra bajo la custodia de un almacenador, es decir acordar en el contrato la entrega del producto en planta almacenadora, puesto que de lo contrario, si el gas se encuentra almacenando, el comercializador tendría que devolverlo a los ductos para que el Distribuidor u otro Comercializador lo recibiera. Por ejemplo si ECOPETROL o un Comercializador en caso de una sobreproducción decide almacenar producto en tanques de un almacenador para posteriormente colocado en el mercado; con definiciones a priori sobre la transferencia de propiedad en la refinería o antes del medio de transporte, se estaría impidiendo esta operación.

Así hay varias posibilidades, las cuales no se pueden preestablecer ni se deberían coartar y que dependerán de factores siempre cambiantes como la producción, la misma operación de transporte, el mercado etc. Sugerimos que esto se deje a los acuerdos entre los agentes o en su defecto que se redefina el punto de entrega del transportador contenido en el artículo 1 así:

Punto de Recibo del Transportador: Punto físico en el cual se realiza la transferencia de custodia del producto del Comercializador o Distribuidor al Transportador. Este punto está provisto de una válvula de corte y un equipo de medición. Además allí puede realizarse la transferencia de propiedad del producto entre Comercializadores o entre el Comercializador y el Distribuidor.

Punto de entrega del transportador: punto físico en el cual existe una válvula de corte y un equipo de medición, y se realiza la transferencia de custodia del producto del Transportador a

los demás agentes de la cadena. Además allí puede realizarse la transferencia de propiedad del producto entre Comercializadores o entre el Comercializador y el Distribuidor.”

La propuesta contenida en la Resolución CREG 069 de 2005, así como lo expuesto en el documento CREG 040 de 2005, no establece que los Distribuidores deban realizar transferencia de propiedad a los Transportadores. En la propuesta se precisa que el Transportador asume la custodia del GLP a partir del Punto de Recibo del Transportador. De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española (22 Edición), ‘custodiar’ es guardar con cuidado y vigilancia. Así, no hay lugar a transferencia de propiedad entre Distribuidores, o cualquier Remitente, y el Transportador. En tal sentido, el transporte es indiferente con respecto al punto donde se realice la transferencia de propiedad entre los Remitentes. Por tanto, un Comercializador puede transferir la propiedad del GLP a un Distribuidor en el Punto de Recibo o en el Punto de Entrega del Transportador.

AGREMGAS plantea que la figura propuesta no contempla la posibilidad de que un Comercializador venda su producto cuando este se encuentre bajo la custodia de un Almacenador. Sobre el particular se precisa que la propuesta adoptada mediante la Resolución CREG 069 de 2005 contempla la figura de flujo físico continuo en el eslabón de transporte. Dicho flujo se debe respaldar con contratos escritos entre Remitentes y Transportador. Esto implica que el almacenamiento es parte del transporte y por tanto el Transportador es quien decide la utilización del almacenamiento de acuerdo con sus compromisos contractuales.

“De acuerdo con lo establecido en las definiciones de transporte, transportador y punto de recibo y de entrega del transportador, el alcance de esta actividad está dado por una definición de sistema (de transporte), que solo incluye los ductos.

Es importante tener en cuenta que en caso de emergencias el transportador muchas veces requiere emplear los carrotanques o medios de transporte fluvial de GLP a granel, para cumplir con el suministro del producto. En este caso consideramos que para evitar futuros truncamientos de la operación de transporte, la definición de sistema de transporte se debería ampliar. Para el efecto se propone:

Sistema de Transporte: Conjunto de ductos, carrotanques u otros medios de transporte de GLP a granel, adecuados y equipados debidamente para realizar el transporte de GLP entre un Punto de Recibo y un Punto de Entrega de ltransportador.”

La propuesta adoptada mediante la Resolución CREG 069 de 2005 se basa en un Transportador por contrato y con flujo continuo. Es decir, el Transportador se compromete a prestar el servicio de transporte continuo únicamente a aquellos Remitentes con los cuales establezca contratos de transporte. Es responsabilidad del Transportador utilizar los medios que considere necesarios para cumplir con los compromisos contractuales. Adicionalmente, en la actualidad es esporádico el uso de medios de transporte distintos a los ductos, razón por la cual se considera innecesario definir otros medios de transporte distintos a los ductos.

“Un aspecto muy importante de esta resolución, es la búsqueda de la excelencia en la calidad.

El tema tiene un tratamiento diferente en cada punto de la cadena. En refinería o suministro por parte de un productor y/o importador, se debe aplicar la metodología de Visto Bueno en tanque cerrado o buque tanque, de tal manera que se deje quieto el volumen almacenado disponible para la entrega, sin operaciones de recibo posteriores a la toma de la muestra. El producto no podrá ser despachado o entregado sin cumplir completamente con la calidad.

Durante el transporte por poliductos principalmente, las labores de mantenimiento o cambio en el bache de producto transportado, pueden generar 'contaminaciones' en el gas que se transporta al mezclarse con agua o partes de otros combustibles, por lo que en los terminales de entrega, se deben hacer cromatografías que revelen cualquier alteración en la calidad con respecto a lo despachado.

Para estos casos, se requiere de una adecuada estructura tarifaria, que permita realizar el control en todos los terminales de entrega a los almacenadores, mediante cromatógrafos portátiles y análisis de laboratorio permanentes.

En las plantas de envasado se pueden hacer análisis esporádicos y a buen criterio y costo por parte de la SSPD."

En el capítulo VI de la Resolución CREG 069 de 2005 se establecen disposiciones relacionadas con la calidad en la prestación del servicio de GLP, entre otras las siguientes: i) los Comercializadores deben realizar diariamente las pruebas estipuladas en la norma NTC 2303; ii) en el Punto de Recibo el Transportador debe verificar las condiciones de calidad del producto con base en los reportes generados por el Comercializador y; iii) en el Punto de Entrega el Transportador debe medir y generar reportes de la calidad del producto. Con respecto a la remuneración se debe tener en cuenta que, de acuerdo con los lineamientos de Ley, la regulación debe considerar los costos eficientes en que incurran las empresas para prestar el servicio con la calidad requerida.

ECOPETROL E-2005-006496

Observaciones Especificas

"Teniendo en cuenta que se emplea el término nominación, se hace necesario definirlo. Con base en las prácticas operativas y comerciales tanto nacionales como internacionales, se propone la siguiente definición: "NOMINACIONES: Procedimiento de programación establecido por el Transportador para que el Usuario pueda hacer reserva de un volumen de combustible a transportar en un periodo determinado, desde un punto de recibo a uno de entrega, utilizando un Poliducto determinado."

Se considera adecuado introducir la definición de 'nominación'. ECOPETROL propone que la 'nominación' es un procedimiento de programación mediante el cual el usuario puede hacer reserva de un volumen en un período determinado. De acuerdo con la propuesta adoptada en la Resolución CREG 069, el Transportador de GLP por ducto debe entregar de manera oportuna y confiable los volúmenes de GLP, de acuerdo con las condiciones de tiempos y cantidades de entrega pactadas en los contratos de transporte, garantizando flujo continuo de producto en cada terminal de tal manera que los volúmenes equivalentes a una entrega diaria y permanente del producto contratado permanezcan disponibles en cada terminal. Es decir, la nominación en transporte de GLP es una

solicitud de servicio según unas condiciones contractuales preestablecidas. Así, se propone la siguiente definición:

“Nominación de Servicio de Transporte: Es la solicitud del servicio, para un período determinado, desde un Punto de Recibo hasta un Punto de Entrega del Transportador, de acuerdo con las condiciones de tiempos y cantidades de entrega pactadas en los contratos de transporte.”

“Incluir un artículo en donde se establezca la necesidad de expedir el Reglamento de Transporte de GLP en un determinado plazo. Lo anterior ayudaría a aclarar el tema de inventarios en tránsito en el sistema de transporte por poliductos. El reglamento debe reflejar de manera coordinada la interacción con el transporte de los demás combustibles y las prácticas comerciales y operativas tanto nacionales como internacionales. A continuación se presentan algunos principios a considerar con respecto al tema de lleno de línea, tomando como base el sistema vigente:

‘La propiedad del GLP se traslada al comprador en la salida de los centros de producción o importación, que en el caso de la refinería de Barrancabermeja coincide con el punto de entrada al sistema de transporte (poliductos, propanoductos), y para Cartagena y Apiay con la entrega directa al ducto privado propiedad del comercializador mayorista (agente del marco actualmente vigente).’

‘El Gran Comercializador cumple con su obligación legal, cuando suministra el producto que produce o importa, en su centro de producción, no es deber del Gran Comercializador, almacenar o transportar el producto del comercializador mayorista hasta el punto de entrega del transportador.’

‘El transportador, por definición legal es quien conduce y custodia cosas de un lugar a otro para entregarlas a su destinatario -artículo 981 del Código de Comercio-. Es por esto que la obligación de custodia del transportador es permanente; adicionalmente, la actividad comercial del transportador no es la compraventa de productos, es la venta de un servicio, así el transportador no es el propietario del producto contenido en sus ductos.’

‘Las existencias de GLP en el sistema de transporte corresponden al volumen que los dueños del producto (y usuarios del servicio de transporte) entregan al transportador para que éste lo conduzca hasta sus instalaciones (las del comercializador mayorista).’

‘A nivel mundial, en los mercados de combustibles, el transportador se compromete con los remitentes (dueños del producto) a transportar su producto nominado, en un tiempo determinado, entre dos puntos del sistema de transporte; siendo ésta una actividad continua que se traduce en un flujo permanente de productos por los ductos, por encontrarse el transportador recibiendo constantemente producto de los remitentes y entregándolo en el lugar de destino.’

‘El lleno de línea corresponde al volumen de combustibles líquidos derivados del petróleo, de propiedad de los remitentes, presente en el sistema nacional de transporte de combustibles por poliductos, que ha sido entregado por éstos en custodia al transportador.’

‘TODO el producto (bien sea crudo, combustibles blancos o GLP), que ha sido entregado por los remitentes y que se conduce a través del sistema de transporte es finalmente entregado a su destinatario.’

'Cuando el dueño del bien no desea continuar transportando a través del sistema continuo, el transportador le reconoce al remitente (comercializador mayorista) el valor total de su producto, que hasta ese momento se encontrara transitando en el ducto.'

'El lleno de línea se le debe reconocer al Mayorista para su remuneración, lo cual es coherente frente a: (i) la práctica internacional, donde el lleno de línea es de los dueños remitentes y, (u) la práctica nacional referente a los combustibles líquidos diferentes del GLP, donde vía tarifa el Regulador reconoce a los distribuidores mayoristas el costo de su inventario en tránsito.'

La adopción de regulación está supeditada a diversas variables que pueden alterar los cronogramas previstos. En tal sentido, es inadecuado establecer por Resolución una fecha para adoptar el Reglamento de Transporte de GLP. De otra parte, el 'lleno de línea' involucra remuneración y por tanto es un aspecto que se considera en la nueva metodología tarifaria.

Observaciones Generales

"Considerando la aparición de la figura de "Remitente" en esta nueva propuesta, se propone corregir las definiciones de Punto de Recibo y Punto de Entrega del Transportador de la siguiente manera: "Punto de Recibo del Transportador: Punto físico en el cual se realiza la transferencia de custodia del producto del Remitente al Transportador. Este punto está provisto de una válvula de corte y un equipo de medición.". "Punto de Entrega del Transportador: Punto físico en el cual existe una válvula de corte y un equipo de medición y se realiza la transferencia de custodia del producto del Transportador al Remitente."

Se considera adecuado introducir el ajuste propuesto por el Agente.

"La definición de 'Sistema de Transporte no considera los almacenamientos que hacen parte esencial de dicho sistema para su funcionamiento. Proponemos la siguiente definición: "Sistema de Transporte por Poliductos: es el conjunto de ductos e instalaciones fijas y permanentes, necesarias para el transporte de GLP entre un Punto de Recibo y un Punto de Entrega del Transportador. En correspondencia con lo anterior, se define "Instalaciones fijas y permanentes: Consiste en todas las facilidades e instalaciones adheridas al suelo o a un inmueble, que constituyen el conjunto funcional del transporte de combustibles por Poliductos entre puntos determinados y que están constituidas por las tuberías de trasiego, incluidas sus derivaciones, extensiones, instalaciones de almacenamiento, bombas, equipos e instalaciones de recibo y entrega, medios de comunicación entre estaciones, oficinas y cualquier otro bien inmueble que se utilice para el transporte, así como todas las demás obras relacionadas con el mismo. La presente definición no comprende cualquier bien o instalación relacionada con la explotación, procesamiento o refinación de hidrocarburos, puertos no vinculados con el transporte por Poliductos, los camiones, ferrocarriles, buques y cualquier otro medio de transporte para hidrocarburos, sea terrestre o marítimo."

La definición de 'Sistema de Transporte' propuesta mediante la Res. CREG 069 de 2005 es amplia de tal forma que permite considerar toda la infraestructura involucrada en el transporte de GLP. Una descripción más detallada de la infraestructura se puede incluir en la información a reportar por parte del Transportador para cálculo tarifario según la nueva metodología tarifaria.

“La definición de “Transporte de GLP” es muy restringida ya que no considera medios de transporte como el fluvial o el terrestre en carrotanques. Proponemos la siguiente definición: “Transporte de GLP: actividad que consiste en movilizar grandes cantidades de GLP a granel a través de un Sistema de Transporte, de vehículos-tanque, de embarcaciones fluviales en el caso de transporte fluvial o de embarcaciones marítimas en el caso de cabotaje.”

La propuesta adoptada mediante la Resolución CREG 069 de 2005 se basa en un Transportador por contrato y con flujo continuo. Es decir, el Transportador se compromete a prestar el servicio de transporte continuo únicamente a aquellos Remitentes con los cuales establezca contratos de transporte. Es responsabilidad del Transportador utilizar los medios que considere necesarios para cumplir con los compromisos contractuales. Adicionalmente, en la actualidad es esporádico el uso de medios de transporte distintos a los ductos, razón por la cual se considera innecesario definir otros medios de transporte distintos a los ductos.

“Para el literal e) del Artículo 12, “Obligaciones Específicas de los Transportadores”, sugerimos complementario de la siguiente manera: “Disponer de los equipos de medida necesarios para realizar la entrega del producto a distribuidores, comercializadores, usuarios no regulados y/o almacenadores, y permitirles el acceso a sus procedimientos de medición y calibración en caso de que así lo soliciten.”

Como se ha mencionado, el transporte por contrato y con flujo continuo implica que es responsabilidad del Transportador utilizar los medios que considere necesarios para cumplir con sus compromisos contractuales. Una de las opciones de que dispondría el Transportador es la utilización de almacenamiento. Por tanto, no es necesario incorporar al almacenador como un Remitente del servicio de Transporte. Se propone ajustar el literal e) del Artículo 12 de la Res. CREG 069 así:

“e) Disponer de los equipos de medida necesarios para realizar la entrega del producto a distribuidores, comercializadores y/o usuarios no regulados, y permitirles el acceso a sus procedimientos de medición y calibración en caso de que así lo soliciten.”

“Se sugiere corregir la tercera y cuarta viñeta del Artículo 25; “Contrato de Transporte”, de la siguiente forma: “Punto de recibo del transportador <entrada> del producto en el (al) sistema de transporte”, y “Punto de entrega del producto por parte del transportador. Se recomienda igualmente emplear literales y no viñetas.”

Teniendo en cuenta la anterior observación se propone ajustar los respectivos items así:

- Punto de Recibo del Transportador donde se efectúa la entrada del producto al Sistema de Transporte
- Punto de Entrega del Transportador donde se retira el producto del Sistema de Transporte

PRIETO&CARRIZOSA E-2005-006899

“De acuerdo con lo establecido en artículo 11 literal e, los comercializadores celebrarán contratos escritos de transporte, en evento en que en el contrato de suministro se acuerde

entrega del producto en un punto de entrega del transportador, de acuerdo a la forma como se redacta la obligación puede entenderse que:

- *No existe obligación para los comercializadores de entregar el GLP en un punto del sistema de transporte. El punto de entrega está sujeto a lo que las partes acuerden para tal efecto en los respectivos contratos, en los cuales existe autonomía de la voluntad.*
- *En ningún caso de contratación de transporte por los comercializadores puede entenderse que las obligaciones del transportador quedan relevadas en cuanto a su obligación de custodia sobre el GLP que transporta, puesto que producirían dos relaciones jurídicas independientes el suministro y el transpone en el cual cada uno de los agentes es responsable por su correspondiente actividad.*

En este sentido, la cláusula resulta innecesaria a la luz de la libertad de estipulación en los contratos que le asiste a las partes, así como sucede en el mercado del gas natural, los comercializadores son libres de ofrecer suministro en determinado punto del SNT y en consecuencia asumir o no costos de transporte del producto, para lo cual celebran los contratos de transpone necesarios, pero en ningún momento constituyen una obligación para los comercializadores. Esta obligación tiene como supuesto que el único productor de combustibles es ECOPETROL S.A. y a su vez es el propietario de la mayoría los sistemas de transporte de los combustibles líquidos, teniendo en cuenta la situación actual del mercado, pero dado que el Gobierno Nacional a través de normas como la Ley 812 de 2003 y los documentos CONPES está incentivando la producción de hidrocarburos derivados, la posición de los productores privados y de los importadores seña de desventaja en el mercado, puesto que tendría a un productor — comercializador de GLP (ECOPETROL) integrado (Suministro y Transporte) ofreciendo ambos productos, como competencia comercial de los comercializadores privados o importadores que carecerían de la disponibilidad de sistemas de transporte, caso diferente sucede en el sector del gas natural en el cual existe una separación real de actividades. Sugerimos que, se elimine esta cláusula y que en virtud de la libre negociación de los contratos las partes pacten aquellos compromisos que respondan a sus posibilidades reales y a la satisfacción de sus necesidades.”

La Resolución CREG 069 se adoptó bajo la premisa de que existe la posibilidad de que ingresen al mercado varios comercializadores. Por esta razón si bien aparentemente hoy no tiene sentido la celebración de un contrato entre el comercializador y el transportador por tratarse de la misma persona jurídica, en el futuro sí lo tiene si ingresan nuevos comercializadores.

“Es necesario hacer una regulación extensiva de los procedimientos de acceso a la red de transpone y almacenamiento por terceros que en forma efectiva garantice que los agentes puedan mediante mecanismos ágiles y transparentes solicitar el servicio de transporte y el servicio de almacenamiento, a tarifas razonables acordadas libremente por las partes o mediante mecanismos establecidos, como sucede en las tarifas de uso de las redes de distribución en gas natural, puesto que esta libertad de acceso es el pilar fundamental del desarrollo del mercado.”

Los procedimientos de acceso, entre otros aspectos, hacen parte de las disposiciones que se deben desarrollar en un Reglamento de Transporte de GLP. El desarrollo de dicho reglamento debe guardar concordancia con el reglamento de adopte el Ministerio de Minas y Energía para el caso de transporte de derivados por poliductos.