



**Comisión de Regulación
de Energía y Gas**

**Análisis de los Comentarios a la Resolución
CREG 111 de 2015**

**Modificación del numeral 6 del anexo 3 de la
Res. CREG 089 de 2013**

DOCUMENTO CREG-141

4 de diciembre de 2015

**MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE
REGULACIÓN DE ENERGÍA Y
GAS**

Tabla de contenido

1. Antecedentes.....	89
2. Comentarios recibidos.....	89
2.1 Comentarios radicados en la Comisión.....	89
2.2 Análisis de los comentarios.....	90
3. Análisis en el marco del artículo 7 de la ley 1340 de 2012.....	97



Análisis de los comentarios a la Resolución CREG 111 de 2015

1. Antecedentes

Mediante la Resolución CREG 111 de 2015 la Comisión ordenó hacer público un proyecto de resolución de carácter general que propone adoptar, "Por la cual se modifica el numeral 6 del anexo 3 de la Resolución CREG 089 de 2013". Considerando el carácter general que tiene esta propuesta regulatoria y con el propósito de divulgar y promover la participación de los usuarios, empresas y demás participantes del mercado interesados, la CREG publicó la respectiva resolución de consulta en el Diario oficial 49.617 del 27 de agosto de 2015 al igual que en la página web de la Comisión el 25 de agosto de 2015, junto con el Documento CREG 072 de 2015 el cual contiene los análisis que soportan la propuesta regulatoria.

El numeral 6 del anexo 3 de la Resolución CREG 089 de 2013 establece la fórmula para liquidar el valor del servicio de transporte del gas natural de desbalances negativos en el sistema nacional de transporte de gas natural, SNT. De acuerdo con esta fórmula el valor del servicio de transporte del gas de desbalances negativos resulta del producto entre la cantidad de energía del desbalance y el cargo de transporte por servicios adicionales establecido libremente por el transportador.

En la Resolución CREG 111 de 2015 se propuso (i) regular el cargo de transporte para liquidar el valor del servicio de transporte de aquellas cantidades de gas de desbalances negativos que estén dentro de la cantidad contratada por el respectivo remitente; y (ii) dejar el cargo de transporte por servicios adicionales, establecido libremente por el transportador, para liquidar el valor del servicio de transporte de las cantidades de gas de desbalances negativos que superen la cantidad contratada por el respectivo remitente.

La Resolución CREG 111 de 2015 fue sometida a consulta por un periodo de 5 días hábiles a partir de su publicación en la página web de la Comisión. Este documento contiene los comentarios recibidos por parte de los interesados, junto con su respectiva respuesta, así como la propuesta regulatoria final para la toma de decisión de la Comisión.

2. Comentarios recibidos

A continuación se analizan los comentarios a la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2015. En el numeral 2.1 se presenta el listado de las comunicaciones mediante las cuales los interesados plantearon sus comentarios o propuestas en relación con la resolución mencionada. En el numeral 2.2 se citan los comentarios de los interesados y se exponen las razones por las cuales se aceptan o se rechazan los comentarios y sugerencias propuestas.

2.1 Comentarios radicados en la Comisión

La siguiente tabla contiene el listado de los comentarios recibidos en la CREG a la Resolución CREG 111 de 2015.



Agente	No. Radicado
Madigas	E-2015-008756
EPM	E-2015-008882
Gases de Occidente	E-2015-008902
EPSA	E-2015-008908
Isagen	E-2015-009010

2.2 Análisis de los comentarios

1. EPSA

- a. *“Con relación a la propuesta de la Resolución 111, consideramos adecuado la separación de los desbalances negativos en los dos casos planteados, cuando excede la capacidad contratada de transporte y cuando está dentro de dicha capacidad, dado que las condiciones son diferentes.*

Sin embargo, para el caso en que las desviaciones están por encima de la capacidad contratada, como está definido actualmente, el transportador aplica libremente la tarifa, generalmente utiliza la tarifa BEO que resulta en un valor de más de 10 veces la tarifa máxima aprobada al transportador.

Por lo que consideramos que la tarifa debería tener un valor establecido y en este sentido proponemos que sea la correspondiente a la pareja de cargos 0% fijo - 100% variable para el tramo utilizado”.

Respuesta

El servicio de transporte de gas natural en Colombia opera bajo el esquema de transportador por contrato. Esto quiere decir que el servicio de transporte se garantiza a los remitentes que pacten contratos firmes con el transportador. Así mismo, bajo este esquema los contratos firmes de mediano y largo plazo se convierten en la señal de expansión para el transportador.

Acorde con el esquema de transportador por contrato, los cargos regulados adoptados por la CREG aplican para el servicio de transporte en contratos firmes, como se establece en la metodología de remuneración (Res. CREG 126 de 2010). Así, las cantidades de transporte que superen la capacidad contratada en firme no están sujetas a los cargos regulados adoptados por la CREG. Para estas cantidades la metodología de remuneración prevé que el remitente las contrate en el mercado secundario o a través del transportador, en cuyo caso el transportador podrá establecer libremente los cargos por el servicio adicional de transporte.

En ese sentido la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2015 plantea que el valor del servicio de transporte de cantidades de desbalance negativas esté sujeto a la remuneración prevista en la Resolución CREG 126 de 2010 para el caso de cantidades que excedan la capacidad contratada.



Desde el punto de vista regulatorio se considera que aplicar los cargos regulados al servicio de transporte de cantidades que excedan la capacidad contratada, como es el caso de las cantidades de desbalance negativo que superan la capacidad contratada, vulnera el esquema de transportador por contrato. Esto debido a que los remitentes tendrían incentivos a no contratar en firme y utilizar el servicio de transporte a través de desbalances negativos.

Adicionalmente, la práctica de incurrir en desbalances negativos puede generar dificultades operativas en el sistema de transporte.

Por lo anterior no se acoge la propuesta de EPSA.

2. EPM

- a. *“Es importante aclarar que los desbalances negativos diarios en punto de salida se dan precisamente por la diferencia entre la demanda diaria proyectada por el Distribuidor y la energía efectivamente tomada por la demanda. Para evitar superar valores menores a -5% y gestionar eficientemente la demanda sin tener que devolver gas al transportador durante el día D+1, o pagarlo durante el día D+2, operativamente existe la posibilidad de realizar renominaciones a lo sumo 6 horas antes del período requerido y para lo anterior, el RUT ordena informar las cantidades de energía a nominar o renominar con su poder calorífico correspondiente. En este sentido, faltaría incluir en la resolución definitiva la obligación de los transportadores de publicar dicho poder calorífico real como mínimo de manera horaria y por punto de salida para poder realizar los ajustes requeridos por parte de la demanda, que de otra forma incurriría en penalizaciones injustificadas por falta de acceso a las variables de medición de su consumo”.*

Respuesta

EPM propone incluir en la resolución definitiva la obligación a los transportadores de publicar el poder calorífico real por punto de salida y de manera horaria con el fin de que los remitentes puedan realizar ajustes a sus consumos a través de renominaciones.

Este punto no fue objeto de consulta en la Resolución CREG 111 de 2015 y por tanto no hay lugar a analizarlo en el presente documento. Por lo tanto, la Comisión analizará este punto en un futuro y si es del caso adoptará la regulación que corresponda.

- b. *“Nos parece adecuado el cobro del costo variable de la pareja contratada cuando se presente un desbalance negativo menor a -5% cuando dicho desbalance se encuentre dentro de la capacidad contratada de transporte. Sin embargo, un tratamiento similar debe ser aplicado cuando se llegase a presentar un desbalance negativo que supere la capacidad contratada por las siguientes razones:*

Frente a la propuesta de aplicar un cargo libre para este tipo de servicio se revisó en el BEO de Promigas, Transmetano y TGI encontrando valores de 10 USD/KPC para el caso de Promigas y sin valores publicados para Transmetano y TGI.



Para el caso de Promigas se supera en aproximadamente 10 veces el valor equivalente del cargo en la pareja más costosa (1-100) lo que carece de cualquier sustento económico por lo que sería pertinente que el regulador utilice algún referente para determinar el costo de este servicio adicional de transportar gas por encima de la capacidad contratada, evitando la libertad en su definición dado que es un servicio que está asociado a la prestación del transporte y no debería diferir sustancialmente de las tarifas ya definidas por el regulador, pues para ello se utilizan las mismas inversiones.

Así las cosas el costo de transporte adicional 'T' debería estar referenciado a la pareja de cargos cobrada al remitente más un factor relacionado con la capacidad adicional utilizada, guardando coherencia con la fórmula de pago del suministro de gas de desbalance de 1.5 veces el precio de compra, según el numeral 5 del anexo 3 de dicha resolución. En este sentido se sugiere utilizar el valor de 1.5 veces el costo equivalente de la pareja de cargos contratada por concepto de transporte a pagar cuando exista un desbalance negativo menor a -5% y se supere la capacidad contratada por el remitente".

Respuesta

Bajo el entendido de que la facturación del servicio de transporte se realiza sobre la cantidad contratada, a la cual se le aplican los cargos fijos, y a la autorizada, que se le aplican los cargos variables, resulta necesario liquidar el servicio de transporte de las cantidades de gas que exceden la cantidad autorizada (i.e. desbalance negativo). En ese sentido se propuso liquidar el servicio de transporte de desbalances negativos, cuyas cantidades están dentro de la capacidad contratada, con base en el cargo variable pactado en el contrato de transporte.

Para el caso de cantidades de desbalances negativos que superen la capacidad contratada ver respuesta a los comentarios del numeral 1, literal a de la sección 2.2 del presente documento.

Con respecto al factor de 1.5, establecido en la fórmula de numeral 5 del anexo 3 de la Resolución CREG 089 de 2013, modificado por la Resolución CREG 088 de 2015, se debe mencionar que el mismo aplica sobre precios de suministro de gas cuando el transportador compra el gas para ajustar desbalances negativos, lo cual no afecta la contratación de capacidad de transporte de gas. Un factor similar para el servicio de transporte de las cantidades de energía de desbalance negativo puede afectar la contratación de capacidad de transporte y en consecuencia la señal de expansión del sistema de transporte. En ese sentido no se considera adecuado establecer el factor propuesto por EPM.

Cabe anotar que, de acuerdo con lo establecido en la Resolución CREG 126 de 2010, el transportador no podrá aplicar precios establecidos libremente que no haya publicado previamente en su boletín electrónico de operaciones. Así mismo, los precios publicados en el boletín electrónico de operaciones del transportador tendrán una vigencia mínima de un mes contado a partir de la fecha de su publicación.



3. Gases de Occidente

a. *“... anexamos nuestros comentarios:*

1. *En la fórmula 6.1. y 6.2 la variable TRM es la del día de gas. Debería considerarse la TRM de la facturación del transporte de gas natural, que se la del último día calendario del mes.*
2. *En la fórmula 6.1 y 6.2 la variable T: Cargos por servicios adicionales de transporte. Debería tener un máximo valor a cobrar o ser regulados, o monitoreados por la CREG”.*

Respuesta

Con respecto a la TRM se considera adecuado el comentario, teniendo en cuenta que:

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 18 de la Resolución CREG 123 de 2013, en la factura mensual del servicio de transporte el transportador debe desagregar el costo de los distintos componentes de la prestación del servicio.
2. De acuerdo con lo establecido en el párrafo 1 del artículo 19 de la Resolución CREG 126 de 2010 (i.e. metodología de remuneración) la facturación del servicio de transporte de gas se hace en pesos y se liquida a la tasa de cambio del último día del mes en que se realizó el servicio de transporte.

Con base en lo anterior se propone ajustar la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2015 de tal forma que se considere la TRM del último día del mes en que se realizó el servicio de transporte.

Con respecto al valor a cobrar ver respuesta a los comentarios del numeral 1, literal a de la sección 2.2 del presente documento. En todo caso, se entiende que los cargos por servicios adicionales de transporte establecidos libremente por el transportador según lo señalado en el párrafo 1 del artículo 20 de la Resolución CREG 126 de 2010, o aquellas que la modifiquen o sustituyan, están bajo la figura de libertad vigilada de tal manera que las autoridades de control y vigilancia y el regulador pueden actuar en cualquier momento.

4. Isagen

- a. *“Teniendo en cuenta que las características propias del mercado hacen que el transporte de gas sea un monopolio, consideramos que este agente no debería tener libertad para definir compensaciones, específicamente en lo relacionado con el tema de esta resolución. Por lo tanto, sugerimos se evalúe la posibilidad que el cobro de este servicio sea como máximo aquél que se derive de aplicar la pareja 0-100 según la regulación vigente, pues se entiende que el remitente incumplido debe asumir todos los costos de ese transporte”.*

Respuesta



Ver respuesta a los comentarios del numeral 1, literal a de la sección 2.2 del presente documento.

- b. *“Relacionado con el pago de la compensación, queda la inquietud de cómo se aplicaría si un remitente tiene varios contratos de transporte de diferentes fuentes para un mismo punto de salida”.*

Respuesta

Se aclara que la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2015 no hace referencia a compensación. La propuesta plantea un ajuste en la fórmula establecida en el numeral 6 del anexo 3 de la Resolución CREG 089 de 2013 para liquidar el valor del servicio de transporte del gas de desbalance negativo.

Ahora bien, la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2013 no prevé el caso de diferentes fuentes de suministro para un mismo punto de salida. Sin embargo, es pertinente establecer las reglas a aplicar para liquidar el valor del servicio del transporte del gas de desbalances negativos cuando se presente este caso.

Para el caso de las cantidades de desbalance negativo que superen la capacidad contratada se entiende que la liquidación del valor servicio de transporte del gas de desbalance negativo depende de cómo el transportador establece los cargos por servicios adicionales de transporte. Por ejemplo, si el transportador establece un cargo variable único para todo el sistema (e.g. estampilla, expresado en US/KPC) sería irrelevante el caso de varias fuentes de suministro para un mismo punto de salida. Si el transportador establece cargos por tramos de gasoductos es relevante identificar los tramos de gasoductos con sus respectivos cargos desde cada fuente de suministro hasta el punto de salida.

Para el caso de las cantidades de desbalance negativo que estén dentro de la capacidad contratada también es relevante identificar los tramos de gasoductos y sus respectivos cargos desde cada fuente de suministro hasta el punto de salida. Se entiende que en los contratos se establecen cargos variables por tramo de gasoducto.

Con base en lo anterior, si se presentan las siguientes condiciones de manera simultánea:

- i) Varias fuentes de suministro asociadas a un punto de salida;
- ii) Cargos por tramos de gasoductos desde la fuente de producción hasta el punto de salida;
- iii) Tramos de gasoductos, desde la fuente de producción hasta el punto de salida, a los que no es posible asociarles de manera directa la cantidad del desbalance negativo,

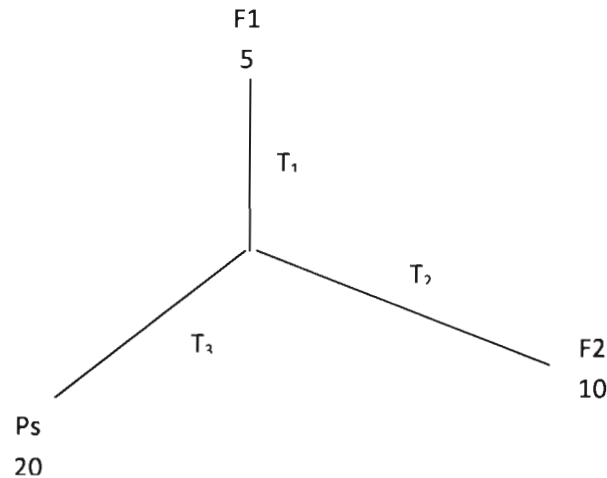
Se propone liquidar el valor del servicio de transporte del gas de desbalance, en aquellos tramos donde no es posible asociarles de manera directa la cantidad de desbalance negativo, a prorrata de la cantidad autorizada en cada fuente como se ilustra a continuación.

En la figura 1 se ilustra un caso hipotético de tres tramos de gasoductos con sus respectivos cargos, T_i , establecidos por el transportador, dos fuentes de suministro, F1 y



F2, y un punto de salida, Ps. El transportador autorizó 5 unidades de la fuente F1 y 10 de F2. Por su parte, el remitente tomó 20 unidades en el punto de salida. Así, hay un desbalance negativo de 5 unidades.

Figura 1. Sistema hipotético



La liquidación a prorrata del valor del servicio de transporte del gas de desbalance, V, quedaría de la siguiente forma:

$$V = 5 \times [T_3 + (5/15) \times T_1 + (10/15) \times T_2]$$

- c. *“Frente al tema de las holguras para las variaciones de salida y los balances de gas, queremos insistir a la Comisión en que estos valores se deben revisar, ya que no hay un estudio técnico verificable que demuestre que el valor del 5% sea en rigor uno que tenga que ver con la estabilidad dinámica del flujo del gas en los sistemas de transporte, por lo que vemos importante que dicho valor sea fruto de un estudio realizado a profundidad”.*

Respuesta

Este punto no fue objeto de consulta en la Resolución CREG 111 de 2015 y por tanto no hay lugar a analizarlo en el presente documento. En todo caso, la Comisión ha manifestado que analizará el valor del 5% en la medida en que haya mejor información y adoptará la regulación que corresponda si es del caso.

- d. *“Finalmente, respetuosamente sugerimos a la Comisión que revise la regulación del parqueo de gas cuando un sistema de transporte no tiene capacidad primaria de transporte, es decir, cuando se parquea usando la capacidad secundaria de los remitentes, tal como lo ha planteado el CNOGAS sobre del tema”.*

Respuesta



Este punto no fue objeto de consulta en la Resolución CREG 111 de 2015 y por tanto no hay lugar a analizarlo en el presente documento.

5. Madigas

- e. *“Teniendo en cuenta que la infraestructura de transporte que tiene el país es insuficiente en algunos tramos, los remitentes involucrados caerán en desbalances no por negligencia sino por la insuficiencia de la infraestructura actual, por lo tanto no sería justo para el mercado que el cargo de servicios adicionales T, donde se exceda la capacidad, sea establecida libremente por el transportador según lo señalado en la Resolución CREG 126/2010.*

En nuestra opinión, este cargo debería ser regulado, por lo menos hasta que la infraestructura de transporte sea suficiente para el mercado existente; citamos un caso concreto que se viene presentando actualmente en el gasoducto del Ariari, sobre el tramo Centauros – Granada, donde la infraestructura instalada no satisface la necesidad de transporte del mercado existente”.

Respuesta

El comentario parece contradictorio pues se manifiesta que no hay infraestructura de transporte suficiente, pero al mismo tiempo se da a entender que los desbalances negativos cubren necesidades de capacidad de transporte que superan la capacidad contratada.

Desde el punto de vista regulatorio el transportador debe ofrecer, para contratar en firme, toda la capacidad disponible en el sistema de transporte. Si no hay capacidad disponible, y se requiere más capacidad de transporte, el sistema requiere ampliación o expansión lo cual se viabiliza con contratos de capacidad en firme.

Con respecto a regular el valor de los cargos aplicables al servicio de transporte del gas de desbalances negativos ver respuesta a los comentarios del numeral 1, literal a de la sección 2.2 del presente documento.

3. Propuesta a la CREG

Con base en las respuestas dadas a los comentarios recibidos se propone a la Comisión adoptar la propuesta de la Resolución CREG 111 de 2015 e incluir los siguientes ajustes en la misma:

1. Incluir en la fórmula de liquidación del servicio de transporte del gas de desbalances la tasa de cambio del último día del mes en que se realizó el transporte.
2. Cuando haya varias fuentes de suministro para el mismo punto de salida, establecer regla de liquidación del valor del servicio de transporte del gas de desbalance a prorrata de las cantidades autorizadas en cada fuente de suministro.

4. Análisis en el marco del artículo 7 de la ley 1340 de 2012

En desarrollo de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2012, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo expidió el Decreto 2897 de fecha 5 de agosto de 2010, en el que determinó las autoridades que deben informar a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre los proyectos de acto administrativo que se proponen expedir con fines de regulación, así como las reglas aplicables para la rendición por parte de esa Superintendencia del concepto previo a que hace referencia el artículo 7 de la Ley 1340 de 2012. En desarrollo de lo establecido por el artículo 5° del Decreto 2897 de 2010, la Superintendencia de Industria y Comercio adoptó mediante Resolución 44649 de 2010 el cuestionario para la evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los proyectos de actos administrativos expedidos con fines regulatorios a que hace referencia el citado artículo del Decreto 2897 de 2010.

A continuación se presenta el análisis efectuado por la CREG, con base en el cuestionario adoptado por la SIC:

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SIC

CUESTIONARIO EVALUACIÓN DE LA INCIDENCIA SOBRE LA LIBRE COMPETENCIA DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS EXPEDIDOS CON FINES REGULATORIOS

OBJETO DE REGULACIÓN: POR LA CUAL SE MODIFICA EL NUMERAL 6 DEL ANEXO 3 DE LA RESOLUCIÓN CREG 089 DE 2013

No. DE RESOLUCIÓN O ACTO: RESOLUCIÓN CREG 111 DE 2015

COMISIÓN O ENTIDAD QUE REMITE: COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS, CREG

RADICACIÓN: _____

Bogotá, D.C. _____

No.	Preguntas afectación a la competencia	Si	No	Explicación	Observaciones
1.	¿La regulación limita el número o la variedad de las empresas en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:		X		



1.1	Otorga derechos exclusivos a una empresa para prestar servicios o para ofrecer bienes.		X		
1.2	Establece licencias, permisos, autorizaciones para operar o cuotas de producción o de venta.		X		
1.3	Limita la capacidad de cierto tipo de empresas para ofrecer un bien o prestar un servicio.		X		
1.4	Eleva de manera significativa los costos de entrada o salida del mercado para las empresas.		X		
1.5	Crea una barrera geográfica a la libre circulación de bienes o servicios o a la inversión.		X		
1.6	Incrementa de manera significativa los costos:		X		
1.6.1	Para nueva empresas en relación con las empresas que ya operan en un mercado o mercados relevantes relacionados, o		X		
1.6.2	Para unas empresas en relación con otras cuando el conjunto ya opera en uno o varios mercados relevantes relacionados.		X		
2ª.	¿La regulación limita la capacidad de las empresas para competir en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:		X		
2.1	Controla o influye sustancialmente sobre los precios de los bienes o servicios o el nivel de producción.		X		
2.2	Limita a las empresas la posibilidad de distribuir o comercializar sus productos		X		
2.3	Limita la libertad de las empresas para promocionar sus productos.		X		

2.4	Exige características de calidad de los productos, en particular si resultan más ventajosas para algunas empresas que para otras.		X		
2.5	Otorga a los operadores actuales en el mercado un trato diferenciado con respecto a las empresas entrantes.		X		
2.6	Otorga trato diferenciado a unas empresas con respecto a otras.		X		
2.7	Limita la libertad de las empresas para elegir sus procesos de producción o su forma de organización industrial.		X		
2.8	Limita la innovación para ofrecer nuevos productos o productos existentes pero bajo nuevas formas-		X		
3ª.	¿La regulación implica reducir los incentivos de las empresas para competir en uno o varios mercados relevantes relacionados? Es posible que esto suceda, entre otros eventos, cuando el proyecto de acto:		X		
3.1	Genera un régimen de autorregulación o correulación.		X		
3.2.	Exige o fomenta el intercambio de información entre competidores o la publicación de información sobre producción, precios, ventas o costos de las empresas.		X		
3.3.	Reduce la movilidad de los clientes o consumidores entre competidores mediante el incremento de los costos asociados con el cambio de proveedor o comprador.		X		
3.4	Carece de claridad suficiente para las empresas entrantes sobre las condiciones para entrar u operar.		X		



3.5	Exime una actividad económica o a unas empresas estar sometidas a la ley de competencia.		X		
4.0	CONCLUSIÓN FINAL		X	El acto administrativo ajusta elementos específicos de una fórmula establecida en la Resolución 089 de 2013. Esta fórmula hace parte de las reglas operativas aplicables a todos los remitentes del servicio de transporte de gas natural. Tales reglas propenden por la estabilidad operacional del sistema de transporte de gas natural, lo cual hace parte del reglamento único de transporte de gas, RUT (Res. CREG 071 de 1999).	



