



Memorando

Bogotá, D.C.

PARA: Daniel Augusto Jorge El Saieh Sánchez

Oficina Asesora Jurídica

DE: Dirección de Hidrocarburos

ASUNTO: Memorando respuesta recomendaciones formuladas concepto de la abogacía de la competencia oficio SIC 25-445137-1-0 del 25/09/2025 proyecto de decreto mecanismo diferencial de estabilización de precios del Aceite Combustible para Motores (ACPM)

Respetado Doctor,

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, modificado por el artículo 146 de la Ley 1955 de 2019, en concordancia con lo señalado en el artículo 2.2.2.30.5. del Decreto 1074 de 2015, la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía remitió a la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, mediante radicado No. 2-2025-038868 del 10 de septiembre de 2025, el proyecto de decreto *“Por el cual se adiciona el Decreto 1073 de 2015 para establecer un mecanismo diferencial de estabilización de precios del ACPM para vehículos de servicio particular, diplomático y oficial”*, con el fin de obtener el concepto de Abogacía de la Competencia.

En atención a dicha solicitud, la Superintendencia de Industria y Comercio, a través de la Delegatura para la Protección de la Competencia, emitió concepto mediante oficio SIC 25-445137-1-0 del 25 de septiembre de 2025, radicado ante este Ministerio bajo el consecutivo 1-2025-048501 del 26 de septiembre de 2025. En dicho pronunciamiento, la entidad manifestó una posición favorable frente al objetivo y justificación del proyecto normativo, en tanto constituye una medida legítima, razonable y proporcional para focalizar el gasto público del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles



(FEPC), garantizar la sostenibilidad fiscal del mismo y corregir distorsiones que se han generado en el esquema actual de estabilización. No obstante, formuló dos observaciones puntuales orientadas a precisar el ámbito de aplicación del decreto y a evaluar los eventuales efectos sobre la libre competencia en actos reglamentarios posteriores.

Al respecto, atendiendo la instrucción dada el 28 de agosto de 2025 por el jefe de la Oficina Asesora Jurídica de este Ministerio, a continuación, nos permitimos dar respuesta a las recomendaciones presentadas:

- *En relación con el artículo 1 del **proyecto**: **Analizar** la procedibilidad de precisar el ámbito de aplicación del mecanismo diferencial, incorporando en el articulado del **proyecto** una referencia expresa al tratamiento de los vehículos que no fueron previstos inicialmente.*

Frente a esta recomendación, esta Dirección comparte la importancia de brindar plena claridad a los agentes económicos sobre el ámbito de aplicación del mecanismo diferencial de estabilización. Con ese propósito, y a fin de asegurar una adecuada implementación de la medida por parte de los sujetos destinatarios de la misma, se consideró pertinente incorporar una disposición adicional en el articulado que permita excluir expresamente a ciertos vehículos que, pese a sus características técnicas, cumplen una función de servicio público conforme a la normatividad vigente.

En ese sentido, el texto del proyecto fue ajustado para incluir, en el artículo 1 un párrafo en el que se establece que los vehículos tipo automóvil, campero, camioneta o cuatrimoto que se encuentren registrados como de servicio público no estarán sujetos al mecanismo diferencial previsto en el presente decreto, siempre y cuando dicha condición se encuentre debidamente acreditada en el Registro Único Nacional de Transporte (RUNT).

Esta inclusión busca evitar posibles interpretaciones inconsistentes o diferencias en la aplicación del esquema por parte de los agentes del sector, al mismo tiempo que refuerza la precisión y coherencia del texto normativo con las definiciones contenidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, según el cual la clasificación de los vehículos atiende a su destinación (particular o pública), más allá de su tipo o clase.



Con esta medida se garantiza que los vehículos cuya función obedece a un servicio público debidamente registrado, reciban un tratamiento diferenciado en armonía con el objeto del decreto, preservando la coherencia del marco regulatorio y asegurando que los beneficios o exclusiones derivados de la aplicación del mecanismo se otorguen sobre la base de criterios objetivos y verificables en los registros oficiales.

Desde una perspectiva regulatoria, esta precisión facilita la implementación de la norma por parte de los distribuidores, comercializadores y demás actores de la cadena, al establecer de manera inequívoca quiénes se encuentran excluidos del mecanismo, eliminando cualquier margen de duda en la operación diaria del sistema.

Por último, la decisión de acoger esta recomendación responde al interés de mantener un marco normativo transparente, operativo y alineado con las funciones que cumplen distintos tipos de vehículos en el contexto del servicio público, lo que fortalece la legitimidad, eficacia y aplicación uniforme de la medida prevista en el presente proyecto de decreto.

Asimismo, frente a la observación adicional formulada por la Superintendencia de Industria y Comercio, en la que se sugiere incluir de manera expresa dentro del ámbito del mecanismo a vehículos clase bus, buseta, microbús, camión, tractocamión o volqueta de servicio particular, diplomático u oficial, esta Dirección analizó su procedencia y consideró que dicha inclusión no resulta compatible con el objeto ni con la finalidad del decreto por las siguientes razones:

1. *Finalidad del mecanismo:* El objeto del decreto es establecer un mecanismo diferencial de estabilización del precio del ACPM que permita corregir la actual distorsión generada por la extensión del subsidio a vehículos de uso privado que no prestan un servicio social o productivo esencial.

La medida busca, por tanto, concentrar los recursos del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) en los sectores que realmente lo requieren —particularmente el transporte público y de carga—, conforme lo dispone el concepto técnico conjunto de los Ministerios de Hacienda y Minas.



2. *Criterio de servicio social y productivo:* La inclusión de vehículos de servicio particular de gran capacidad (camiones, buses, tractocamiones, entre otros) dentro del mecanismo implicaría desconocer el principio rector del proyecto, que es proteger a quienes cumplen funciones de transporte social o productivo, incluso si algunos de estos vehículos se encuentran registrados bajo la categoría “particular”.
3. *Alcance técnico-regulatorio:* El concepto técnico base del proyecto delimita claramente el universo de aplicación a los vehículos de tipo automóvil, campero, camioneta y cuatrimoto de servicio particular, diplomático u oficial, en tanto representan el segmento del parque automotor que consume diésel subsidiado sin estar vinculado a una función económica prioritaria. Extender el ámbito de aplicación a vehículos de carga o de pasajeros, aun cuando estén registrados como particulares, podría afectar la estabilidad de los precios del transporte y generar impactos sociales o gremiales no previstos, además de requerir una nueva publicación del proyecto por alteración sustancial de su alcance.

Adicionalmente, mediante concepto remitido por el Ministerio de Transporte mediante radicado No. MT – 20251010871281 del 11 de julio de 2025, manifestó que el objeto del proyecto de decreto es mantener un precio diferencial a favor de los transportadores de servicio público, en cumplimiento de los compromisos asumidos con las bases del transporte de carga y pasajeros en el acta suscrita el 6 de septiembre de 2024. En su pronunciamiento, el Ministerio resaltó que el propósito del mecanismo consiste en evitar incrementos en el precio del ACPM para los vehículos que cumplen funciones sociales o productivas esenciales, al tiempo que se corrigen las distorsiones generadas por la aplicación del subsidio a vehículos particulares que no desarrollan este tipo de actividades prioritarias.

En esa misma línea, el Ministerio de Transporte recomendó dejar constancia expresa de que el transporte de carga no será afectado por la aplicación del mecanismo diferencial, precisando que la redacción del proyecto debe reflejar que la medida busca un precio diferencial favorable a los transportadores que cumplen una función social prioritaria. Por tal motivo, el proyecto de decreto se refuerza en el sentido de no incluir ni excluir de manera expresa los vehículos clase bus, buseta, microbús, camión, tractocamión o volqueta de servicio



particular, considerando que, pese a su clasificación, en la práctica pueden desarrollar funciones sociales o de transporte productivo. En consecuencia, su tratamiento se mantiene dentro de los lineamientos generales del esquema de estabilización vigente, garantizando así coherencia con el objeto del decreto y con los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional con el sector transportador.

De este modo, la medida conserva su coherencia técnica y su legitimidad económica, al focalizar los subsidios en los sectores que realmente los necesitan y asegurar un uso eficiente de los recursos del FEPC, sin afectar el transporte público ni de carga, que son actividades esenciales para la competitividad y movilidad del país.

Asimismo, se delimitó con claridad el ámbito de aplicación del mecanismo diferencial, excluyendo expresamente ciertos tipos de vehículos conforme a su condición de servicio público, en coherencia con la normativa vigente y los objetivos del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles –FEPC–.

- *En relación con el artículo 1 del **proyecto: Evaluar** la posible incidencia en la libre competencia económica de los proyectos de acto administrativo que reglamenten la metodología para la determinación del ingreso al productor, así como la operación, vigilancia y control del mecanismo diferencial, con el fin de establecer si resulta necesario surtir el trámite de abogacía de la competencia previsto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 sobre cada uno de estos.*

Sobre este punto, esta Dirección considera pertinente reiterar que el proyecto de decreto remitido para concepto de abogacía de la competencia establece los lineamientos generales del mecanismo diferencial de estabilización del precio del ACPM para ciertas categorías de vehículos, fijando el marco jurídico habilitante para su operación. No obstante, su desarrollo específico —en cuanto a la determinación del ingreso al productor diferencial, así como los lineamientos operativos, de vigilancia y control— será objeto de actos administrativos posteriores, de carácter técnico y reglamentario, cuya expedición de los actos administrativos estará a cargo de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía, especialmente en lo que respecta a la metodolo-



gía para la determinación del ingreso al productor. Por otro lado, la reglamentación para la implementación, vigilancia y control del mecanismo será responsabilidad exclusiva de nuestra Cartera.

Expuesto lo anterior, es preciso señalar que, en concordancia con lo previsto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, esta Dirección reconoce la necesidad de analizar de manera individual y autónoma la potencial incidencia que puedan tener dichos actos posteriores sobre la libre competencia económica, especialmente cuando se trate de metodologías de cálculo o definiciones operativas que puedan impactar las condiciones de acceso al mercado, los costos relativos entre agentes o las dinámicas de participación entre actores del sector.

Por lo anterior, se señala que, al momento de estructurar y publicar cada uno de los actos reglamentarios mencionados, esta Dirección adelantará una revisión integral que incluirá el análisis de procedencia del concepto de abogacía de la competencia, conforme al marco normativo aplicable, con el fin de garantizar que todas las disposiciones que desarrollen el mecanismo diferencial sean consistentes con los principios de eficiencia, neutralidad y promoción de la libre competencia en los mercados.

Este compromiso se enmarca en el enfoque regulatorio adoptado por el Ministerio de Minas y Energía, que privilegia la construcción de normas técnicas con base en criterios objetivos, indicadores sectoriales y participación informada de los agentes, asegurando la proporcionalidad y pertinencia de las medidas que se implementen.

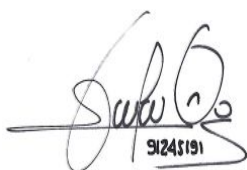
En este sentido, se deja constancia expresa de que la expedición del presente decreto no exime ni sustituye el eventual deber de acudir nuevamente a la Superintendencia de Industria y Comercio en los casos en que, conforme al análisis previo correspondiente, se determine que un proyecto reglamentario posterior pueda tener efectos sustantivos sobre la competencia económica y, por tanto, deba someterse al trámite de abogacía de competencia.

En consecuencia, las recomendaciones formuladas por la Superintendencia de Industria y Comercio fueron analizadas y las respuestas se incorporaron de forma detallada en la memoria justificativa y de manera sucinta en la parte considerativa del decreto. Adicionalmente, se garantizará una implementación



oportuna y efectiva del mecanismo, una vez entren en vigor las resoluciones reglamentarias que desarrollen su aplicación.

Cordialmente,



Julián Flórez Quiroga
Director
Dirección de Hidrocarburos

Documento firmado electrónicamente amparado en las disposiciones referidas por la Ley 527 de 1999.

Elaboró: Daniela Carolina Ruiz Pedroza
Revisó: Diego Felipe Gómez Duarte
Aprobó: Julián Flórez Quiroga