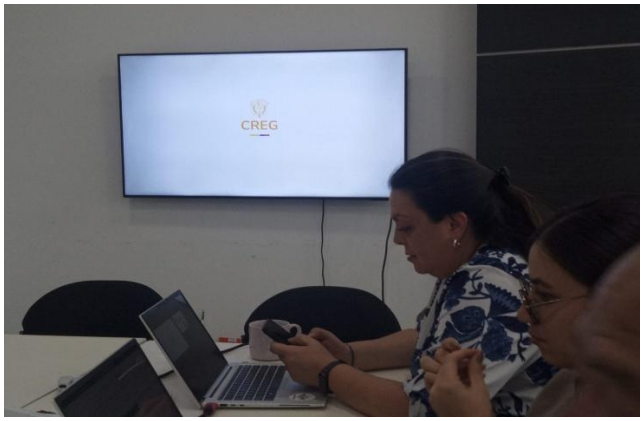
REUNION PRESENCIAL EN LA CREG: TEMA COORDINACION DE TEMAS JET A JET A1 Y SAF

PARTICIPANTES: EQUIPO PRECIOS POR PARTE DEL MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA Y EQUIPO DELEGADO DE LA CREG.

TEMA A DESARROLLAR EN LA MESA DE TRABAJO, PROYECTO ESTRUCTURA Y REGIMEN DE PRECIOS DEL COMBUSTIBLE DE AVIACION PARA MOTORES TIPO TURBINA.

FECHA: AGOSTO 20 DE 2026



Se inicia la reunión donde la CREG, informa ¿Qué propone el PR 704 012 de 2026?

Estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina: La propuesta reorganiza la formación del precio mediante site componentes explícitos, asociados al origen del producto, la logística, los márgenes y los conceptos tributarios u otros cargos aplicables.

Estructura del Precio

IP + Tmay + MD + Tmin + MDM + Tx + Otros

En el marco regulatorio se tiene claro que el Decreto Ley 4130 de 2011 asigno a la CREG la función de regular combustibles líquidos derivados del petróleo, con excepción de gasolina motor, ACPM y biocombustibles.

El tratamiento del SAF en el ingreso al productor o importador: "***La Creg no esta definiendo % de mezcla, es importante dejarlo claro".***

Cuál es la posición de la Aerocivil en este tema, los cuales son puntos importantes que la mesa debe tener en cuenta:

- El SAF no es un combustible fósil, proviene de rutas tecnológicas como HEFA, Alcohol-to-Jet, Fischer: Tropsch o Power -to-liquid, a partir de materias primas no fosiles.
- El Decreto 4130 de 2011 no extiende expresamente la competencia de la CREG a combustibles de origen biológico o sintético.
- La regulación SAF responde a la política pública de transición energética, descarbonización y compromisos internaciones de Colombia – no solo al mercado de hidrocarburos -.

Una de las solicitudes importantes es que debemos precisar, que el ámbito de la resolución aplique exclusivamente al combustible de aviación derivado del petróleo (Jet A1), sin extender sus efectos al SAF.

De igual forma el gremio solicita que se debe tener en cuenta que el IP – SAF sea determinado libremente por el mercado, con referencia a índices internacionales, preservando la libre competencia y neutralidad tecnológica.

Otro punto es que se debe eliminar la variable M_SA, de mantenerse una referencia, limitarla a la trazabilidad técnica (máximo de mezcla permitido por ASTM y

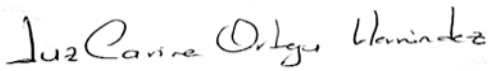
Se tienen en cuenta las propuestas del gremio, entre ellas las del ACP:

- La inclusión del SAF puede generar incertidumbre sobre su manejo, sus costos y su traslado al usuario final.
- Se debe coordinar con el MME, UPME, CREG y AEROCIVIL el tratamiento tributario y alcance de la mezcla.
- El tema del transporte, la tarifa por poliducto y flete no debe asociarse exclusivamente al mayorista.

- Los minoristas también pueden trasladar costos de transporte desde refinería, planta intermedia aeropuerto cuando corresponda.
- Denominar el componente como “Transporte a planta o estación de servicio”.
- La apertura debe traducirse en competencia real, abastecimiento seguro y eficiencia en precios para el usuario final, sin desconocer la estructura operativa del mercado de aviación.

Temas generales tratados:

- Se deben tomar decisiones para el proyecto de plan de abastecimiento, ya que se debe dar respuesta oportuna a los inversionistas.
- Tema pendiente Gestor del mercado
- Tema de importación, es primordial tema de abastecimiento.
- El mecanismo que se de aplicar de acuerdo a los requisitos que deben cumplir para poder importar.
- Se debe determinar y aclarar la Política Publica, ¿Qué Jet debe utilizar Colombia?, actualmente se usa el JET A1, pero se expone, se debe utilizar JET A.
- Es importante tener claro en las mesas que se planteen con los gremios, que la calidad del JET A y JET A 1 son las misma, única diferencia JET A1, punto de congelación.
- El reglamento técnico de la calidad, se esta trabajando desde el MME y se encuentra en el área de Medio Ambiente.
- Es importante tener pendiente, el Plan de Desarrollo para incluir el tema.
- Tema adicional e importante son temas de SICOM y PLATTS, se deben definir y autorizar tanto las plataformas como los perfiles para las consultas que se necesitan como soporte para tomar decisiones asertivas.



Luz Carime Ortega Hernández
Contratista.