

PROYECTO DE RESOLUCIÓN No. 704 012 DE 2026

(14 05. 2026)

La Comisión de Regulación de Energía y Gas, en su sesión No. 1458 del 14 de mayo de 2026, aprobó someter a consulta pública el presente proyecto de resolución por treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente a su publicación en el portal web de la CREG.

Se invita a los agentes regulados, usuarios, autoridades competentes y demás interesados, para que remitan sus observaciones o sugerencias sobre la propuesta, dentro del plazo establecido.

Los interesados podrán dirigir sus comentarios al director ejecutivo de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, al correo electrónico creg@creg.gov.co, identificando el mensaje con el siguiente asunto: "*Proyecto de resolución 704 012 de 2026 – Estructura de precios combustible de aviación para motor tipo turbina*" en el formato adjunto "*Comentarios_Estructura_Precios_combustible_aviacion_tipo_turbina.xlsx*".

Al vencimiento de la consulta pública, la CREG determinará si el proyecto debe ser informado a la Superintendencia de Industria y Comercio, para el ejercicio de la Abogacía de la Competencia, con fundamento en las disposiciones del Decreto 1074 de 2015, artículo 2.2.2.30.5.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Por medio de la cual se determina la estructura del precio del combustible de aviación para motor tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

LA COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS

En ejercicio de sus atribuciones legales, en especial las conferidas por los Decretos 4130 de 2011, 1260 de 2013 y 1073 de 2015, y la Resolución 40193 de 2021, y,

CONSIDERANDO QUE:



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

El artículo 334 de la Constitución Política establece que corresponde al Estado la dirección general de la economía, para lo cual intervendrá, entre otros asuntos, en los servicios públicos y privados, buscando el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo, y la preservación de un ambiente sano.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 365 de la misma Carta Política de Colombia, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es deber de este, asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Así mismo se constituyó la facultad del Estado de mantener la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos.

El Código de Petróleos -Decreto 1056 de 1953- en el artículo 4, estableció que la exploración, explotación, refinación, transporte y distribución de hidrocarburos es un servicio público.

Adicionalmente en su artículo 212 precisa que el transporte y la distribución del petróleo y sus derivados constituyen un servicio público, y las personas o entidades dedicadas a esa actividad deben ejercerlas de conformidad con los reglamentos que dicte el Gobierno en guarda de los intereses generales.

En el artículo 1 de la Ley 39 de 1987 se establece, que la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es un servicio público que se prestará de acuerdo con la Ley. Así mismo, en el artículo 2 (modificado por el artículo 61 de la Ley 812 de 2003) de la referida Ley se definieron como agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, con la excepción del gas licuado de petróleo, al Refinador, Importador, Almacenador, Distribuidor Mayorista, Transportador, Distribuidor Minorista y Gran Consumidor.

El artículo 60 de la Ley 81 de 1988 dispone que la intervención estatal en la política de precios de bienes y servicios podrá ejercerse mediante los regímenes de control directo, libertad regulada y libertad vigilada, facultando a la autoridad competente para adoptar el mecanismo más adecuado según las condiciones del mercado, con el propósito de prevenir distorsiones económicas, promover la eficiencia en la formación de precios y proteger el interés general.

Según lo previsto en los artículos 1º y 4º de la Ley 26 de 1989, debido a la naturaleza del servicio público de la distribución de combustibles líquidos derivados de petróleo, fijado por la Ley 39 de 1987, el Gobierno podrá determinar horarios, precios, márgenes de comercialización, calidad, calibraciones,



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

condiciones de seguridad, relaciones contractuales y demás condiciones que influyen en la mejor prestación de este servicio público.

La Ley 681 de 2001, en su artículo 10, establece la fórmula para determinar los componentes de la estructura de precios de la gasolina de aviación Jet A, señalando: "El precio de venta de la gasolina de aviación Jet A1 al distribuidor mayorista será el resultado de la suma del ingreso al productor, los cargos por concepto de transporte a través del sistema de poliductos de Ecopetrol y el IVA".

A su vez, en el artículo 11 de Ley 681 de 2001, se indica que el precio del Jet A1 en cualquier refinería colombiana, corresponde al precio internacional sin incluir transportes y logística. El párrafo de este artículo fue reglamentado a través del Decreto 2166 de 2006, definiendo los lineamientos y parámetros para medir la competitividad del precio de la gasolina de aviación Jet A1.

En sus artículos 2 y 3 compilados en los artículos 2.2.1.1.2.2.3.104 y 2.2.1.1.2.2.3.105 del Decreto 1073 de 2015, se estableció que el Ministerio de Minas y Energía debe emitir un concepto semestral favorable o negativo para que Ecopetrol S.A. decida autónomamente si otorga o no el descuento en el precio del combustible de aviación para motores tipo turbina (gasolina de aviación Jet A1) producido en sus refinerías, con el fin de evaluar la competitividad del aeropuerto.

Para este fin, se establece como se deben comparar los precios internacionales del combustible Jet A1 en los aeropuertos del área y del Golfo de México con los precios en Colombia. Se indica que, si el precio internacional es mayor que el precio nacional, hay competitividad, y si es lo contrario, se debe implementar una política de competitividad aeroportuaria en relación con el combustible Jet A1, lo que conducirá a otorgar descuentos.

Los mencionados artículos 10 y 11 de la Ley 681 de 2001, fueron derogados por el artículo 116 de la Ley 1450 de 2011¹ que dispuso: "La derogatoria de los artículos 10, 11 y el párrafo del artículo 12 de la Ley 681 de 2001, mediante los cuales se establece la fórmula para determinar los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación JET A-1, se hará efectiva cuando el Gobierno Nacional asigne las funciones a un ente regulador que determine los precios

¹ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

combustibles líquidos, biocombustibles y gas natural vehicular y se dicte la primera regulación sobre el particular, para lo cual deberá tener en cuenta, entre otros, criterios que refleje el costo de oportunidad del producto, la expansión de la infraestructura, la confiabilidad en el suministro, la promoción de la competencia, el abuso de la posición dominante, la competitividad del combustible en la región y sin que ello implique ningún tipo de subsidio económico o descuento especial.

No obstante, durante la transición los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación JET A-1, se calcularán en forma semanal y no mensual. El refinador los martes publicará el precio, tomando como referencia los precios de la semana anterior de lunes a viernes, y regirán a partir del día miércoles. De igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiere importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinerías o entre las refinerías y los centros de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo, definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado.”

La derogatoria de los artículos 10, 11 y el párrafo del artículo 12 de la Ley 681 de 2001 solo se hará efectiva cuando el Gobierno Nacional asigne a un ente regulador la función de fijar los precios de los combustibles líquidos, biocombustibles y gas natural vehicular, y dicho ente expida la primera regulación sobre la materia. Esa regulación deberá considerar criterios como el costo de oportunidad del producto, la expansión de la infraestructura, la confiabilidad del suministro, la promoción de la competencia, la prevención del abuso de posición dominante y la competitividad regional, sin que implique subsidios o descuentos especiales. El artículo 372 "Vigencias y derogatorias" de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida") no ha derogado este artículo, por lo que sigue estando vigente.

Mientras se surte esa transición, el precio del combustible de aviación JET A-1 deberá calcularse semanalmente y no de manera mensual. El refinador publicará el precio cada martes con base en los valores de la semana anterior, y este regirá desde el miércoles. Además, los costos adicionales por importación o transporte necesarios para garantizar el abastecimiento no serán asumidos por el refinador, sino que se trasladarán al precio de venta o se definirán entre distribuidores y clientes conforme a las tarifas de mercado, según corresponda.

Mediante el Decreto Ley 4130 de 2011, se reasignaron funciones del Ministerio de Minas y Energía a distintas entidades que conforman el sector de minas y energía entre las cuales le fueron asignadas a la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, la función de regular las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo.



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

A través del Decreto 1260 de 2013, artículo 4, literal b), se establecieron las funciones de expedir regulación económica referente a las actividades de refinación, importación, almacenamiento, distribución y transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, tales como gasolina motor corriente, ACPM, Jet A1, diésel marino, avigas, gasolina extra, kerosene, entre otros, salvo fijar los precios para la gasolina motor corriente y ACPM.

A partir del 1 de enero de 2017, entró en vigor el cobro del impuesto al carbono, el cual en la parte IX, artículo 221 de la Ley 1819 de 2016, reglamentado por el Decreto 2487 de 2022 y modificado por el artículo 47 la Ley 2277 de 2022, incluyendo al combustible de aviación Jet.

En la Ley 1955 de 2019, artículo 35, se otorgó al Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Hacienda y Crédito, o a aquella entidad que estos delegasen, funciones en relación con el ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles y las tarifas y márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de dichos combustibles.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía a través de la Resolución 40193 del 21 de junio 2021 delegaron en la CREG funciones de regulación económica respecto de la cadena de distribución de combustibles líquidos. En lo que respecta al combustible de aviación Jet A-1, se estableció en el parágrafo 5 del artículo 1 que la Comisión será responsable de evaluar los componentes de la estructura de precios del combustible de aviación Jet A-1, de acuerdo con lo establecido en el artículo 116 de la Ley 1450 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan. Para el ejercicio de las funciones delegadas, en su artículo segundo, describió los criterios orientadores.

La Ley 1715 de 2014, modificada por la Ley 2099 de 2021, estableció el marco normativo para promover el desarrollo y la utilización de fuentes no convencionales de energía y tecnologías de bajas emisiones, incorporando instrumentos de incentivo fiscal y económico para proyectos energéticos sostenibles.

² Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

La Ley 2169 de 2021, denominada Ley de Acción Climática, fijó metas nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del 51% al año 2030 y de carbono neutralidad a 2050, reconociendo la necesidad de implementar instrumentos sectoriales para la descarbonización del sector transporte, incluido el transporte aéreo.

Mediante la Resolución MME 40408 de 2021, el Ministerio de Minas y Energía expidió el Plan de Expansión de la Red de Poliductos, que adoptó unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la Unidad de Planeación Minero Energética, UPME.

Así mismo, a través de la Resolución 40224 de 2022 el Ministerio de Minas y Energía, expidió el Plan de Continuidad de combustibles líquidos derivados del petróleo y GLP, y se adoptaron unos proyectos con base en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Combustibles Líquidos de la UPME.

La Resolución MME 40265 de 2022, estableció los requerimientos de inventarios y las medidas regulatorias orientadas a garantizar la continuidad en el abastecimiento de combustibles líquidos derivados del petróleo en el territorio nacional, mediante la obligación de mantener inventarios mínimos por parte de los refinadores, importadores y distribuidores mayoristas.

El artículo 2.2.1.1.2.2.8.5 del Decreto 1310 del 24 de octubre de 2024 proferido por el Ministerio de Minas y Energía, que adicionó la Subsección 2.8. a la Sección 2, del capítulo 1, del Título 1, de la Parte 2, del Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, dispuso que "(...) Los proyectos de almacenamiento estratégico de combustibles líquidos y sus mezclas con biocombustibles, serán remunerados mediante el reconocimiento de cargos como parte del margen aplicable en la estructura de precios que defina la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG (...)".

El documento CONPES 4075 de 2022 definió lineamientos para la política de transición energética del país, promoviendo la diversificación de la matriz energética y el desarrollo de nuevas cadenas productivas basadas en energéticos de bajas emisiones.

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", adoptado mediante la Ley 2294 de 2023, estableció como eje estratégico el desarrollo de nuevos energéticos de bajas emisiones y el fortalecimiento de industrias asociadas a la transición energética.



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

El documento CONPES 4129 de 2023 correspondiente a la Política de Reindustrialización reconoce el desarrollo de nuevas cadenas productivas basadas en energéticos limpios como instrumento de transformación productiva del país.

En el ámbito sectorial aeronáutico, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adoptó la Hoja de Ruta del Combustible Sostenible de Aviación para Colombia denominada "Cielos limpios: aviación para la vida", mediante la cual se establecen lineamientos de política pública para el desarrollo progresivo del combustible sostenible de aviación en el país.

Dicha hoja de ruta establece metas indicativas de producción nacional de combustible sostenible de aviación, orientadas a alcanzar aproximadamente 100 millones de galones al año 2035 y 450 millones de galones al año 2050, así como lineamientos para el desarrollo de su cadena de suministro, mecanismos de financiamiento, innovación tecnológica y habilitadores regulatorios.

En este contexto, la evolución tecnológica y de política pública asociada al desarrollo del combustible sostenible de aviación plantea la necesidad de asegurar que la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina refleje adecuadamente los costos asociados a su producción, importación, transporte, almacenamiento y suministro, garantizando condiciones de eficiencia económica, transparencia y competencia en el mercado.

Con la expedición de la presente resolución se materializa la condición suspensiva establecida en el artículo 116 de la Ley 1450 de 2011, para derogar los artículos 10 y 11 de la Ley 681 de 2001.

Adicionalmente, finaliza el régimen transitorio de formación de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina establecido en el citado artículo 116 de la Ley 1450 de 2011.

Con la determinación de la estructura de precios de los combustibles de aviación para tipo turbina se da claridad a lo dispuesto en el artículo 116 de la Ley 1450 de 2011, para que cualquier agente importador, debidamente habilitado conforme a la normativa vigente, pueda realizar la importación de combustible de aviación para motores tipo turbina, en condiciones de libre competencia y sin restricciones distintas a las previstas en la regulación aplicable.



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

A partir de lo anterior, se determina la estructura del precio del combustible de aviación para motor tipo turbina, y se agrupan las variables en componentes temáticos.

En consecuencia,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente resolución tiene por objeto determinar la estructura de precios del combustible de aviación para motor tipo turbina.

ARTÍCULO 2. ALCANCE. La presente resolución aplica para las actividades que hacen parte de la cadena de distribución de combustible de aviación para motores tipo turbina, esto es: refinación, importación, almacenamiento, distribución mayorista, transporte, distribución minorista.

La presente resolución aplica para cualquier otra actividad que la CREG someta a su regulación en los términos del literal xii del numeral 1 del artículo 1 de la Resolución 40193 de 2019 y aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

ARTÍCULO 3. ESTRUCTURA DE PRECIOS. La estructura de precios a que hace referencia esta resolución está integrada por los siguientes componentes:

1. Ingreso al productor o importador de los combustibles (*IP*),
2. Transporte mayorista (*T_{may}*),
3. Margen de distribución mayorista (*MD*),
4. Transporte minorista (*T_{min}*),
5. Margen de distribución minorista (*MDM*),
6. Impuestos (*T_x*),
7. Otros (*Otros*)

ARTÍCULO 4. INGRESO AL PRODUCTOR O IMPORTADOR DEL COMBUSTIBLE. Para el combustible señalado en el artículo 1 de la presente resolución, el ingreso al productor o importador del combustible es el valor resultante de aplicar la siguiente fórmula:

$$IP = PIP + PSAF \quad (1)$$

Donde,



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

IP: Ingreso al productor o importador de los combustibles.

PIP: Proporción del ingreso al productor o importador del combustible fósil.

PSAF: Proporción del ingreso al productor del SAF.

4.1. Proporción del ingreso al productor o importador del combustible fósil: Es el valor resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$PIP = IP_{f\acute{o}sil} \times M_{f\acute{o}sil} \quad (2)$$

$$M_{f\acute{o}sil} = 1 - M_{SAF} \quad (3)$$

Donde,

PIP: Proporción del ingreso al productor o importador del combustible fósil.

IP_{fósil}: Es el calculado conforme a lo establecido en la Resolución CREG 704 013 de 2026, y demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

M_{SAF}: Es la proporción máxima del ingreso al productor del combustible sostenible de aviación-SAF, que podrá ser trasladada al ingreso al productor y que corresponderá al contenido de combustible sintético con componente sostenible en un galón de SAF.

En caso de que no se realice la mezcla de combustible fósil con componente sintético de mezcla, el valor de *M_{SAF}* será igual a cero (0).

M_{fósil}: Es el contenido de combustible fósil, por lo cual equivale a la diferencia entre 1 y *M_{SAF}*.

4.2. Proporción del ingreso al productor o importador de SAF: Es el valor del ingreso al productor o importador de SAF, resultante de aplicar la siguiente fórmula:

$$PSAF = IP_{SAF} \times M_{SAF} \quad (4)$$

Donde,

PSAF: Proporción del ingreso al productor o importador de SAF.

IP_{SAF}: Para el SAF, corresponde al valor calculado conforme a lo establecido en la Resolución que expida el Ministerio de Minas y Energía al



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

respecto, y demás normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

M_{SAF} : Es la proporción máxima del ingreso al productor del combustible sostenible de aviación-SAF, que podrá ser trasladada al ingreso al productor y que corresponderá al contenido de combustible sintético con componente sostenible en un galón de SAF.

En caso de que no se realice la mezcla de combustible fósil con componente sintético de mezcla, el valor de M_{SAF} será igual a cero (0). En el caso que se realice mezcla de combustible fósil con componente sintético de mezcla, el valor máximo de M_{SAF} , será de 2%.

ARTÍCULO 5. TRANSPORTE MAYORISTA. El valor del transporte mayorista es el resultante de aplicar la siguiente fórmula:

$$T_{may} = T_c + T_i \quad (5)$$

Donde,

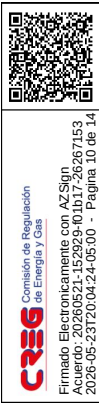
T_{may} : Tarifa de transporte mayorista.

T_c : Tarifa de transporte del combustible de aviación para motor tipo turbina a planta conectada, establecida mediante Resolución MME 41276 del 30 de diciembre de 2016 y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, cuando sea transportado por poliducto.

T_i : Tarifa de transporte del combustible de aviación para motor tipo turbina a planta no conectada. Es el valor asociado a todas las actividades del transporte entre planta interconectada al sistema de poliductos a planta no interconectada al sistema de poliductos, o entre refinería o punto de importación a planta no interconectada, incluyendo los diferentes modos de transporte.

ARTÍCULO 6. MARGEN DE DISTRIBUCIÓN MAYORISTA (MD). Es el valor establecido mediante Res. 704 013 de 2026, y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituya.

ARTÍCULO 7. TRANSPORTE MINORISTA (T_{min}). Es la tarifa de transporte desde la última planta de abastecimiento mayorista, interconectada o no al sistema de poliductos, desde la cual se realiza el abastecimiento hasta la Estación



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

de Servicio, incluyendo los diferentes modos de transporte. Es el valor establecido en el artículo 3 de la Resolución MME 90664 de 2014 y por la Resolución MME 41280 del 30 de diciembre de 2016 y las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

ARTÍCULO 8. MARGEN DEL DISTRIBUIDOR MINORISTA (MDM). Es el valor establecido mediante Res. 704 013 de 2026, y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituya.

En los aeropuertos donde exista un operador que preste el servicio en plataforma para el suministro de combustible a aeronaves (servicio "intoplane"), el costo asociado a este servicio sustituye el margen del distribuidor minorista, por lo que este último no será aplicable cuando dicho servicio sea prestado.

ARTÍCULO 9. IMPUESTOS (Tx). Es el valor de los impuestos, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Tx = IC + IVA \quad (9)$$

Donde,

Tx: Componente de impuestos.

IC: Impuesto al carbono. Es el valor establecido por el artículo 48 de la Ley 2277 de 2022 y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

IVA: Es el valor establecido por los artículos 467 y 468 del Estatuto Tributario, modificados por los artículos 175, 183 y 184 de la Ley 1819 de 2016, el artículo 74 de la Ley 1955 de 2019, y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Este componente podrá incluir los impuestos asociados a cada actividad y que son responsabilidad de la autoridad competente para su definición.

ARTÍCULO 10. OTROS (Otros). Es el valor resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Otros = PERP + PC \quad (14)$$

Donde,

Otros: Otros componentes de la estructura de precios.

PERP: Plan de expansión de red de poliductos.

PC: Plan de continuidad.



Por medio de la cual se modifica la estructura de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina, y se dictan otras disposiciones.

10.1. PERP (PERP): Es el valor con el que se remuneran los proyectos adoptados por el MME y expedidos en el Plan de expansión de red de poliductos (PERP), mediante la Resolución MME 40408 de 2021 y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

10.2. PC (PC): Es el valor con el que se remuneran los proyectos adoptados por el MME y expedidos en el Plan de Continuidad (PC) y medidas para garantizar la continuidad del abastecimiento, de conformidad con las resoluciones MME 40224 y 40265 de 2022, y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

ARTÍCULO 12. PRECIO DE VENTA POR GALÓN AL PÚBLICO (PVP). Es el valor resultante de efectuar la sumatoria simple de los valores de cada una de las componentes establecidas en el artículo 3 de la presente Resolución.

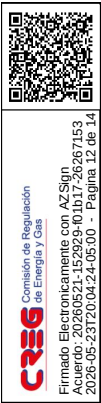
ARTÍCULO 13. FINALIZACIÓN DEL RÉGIMEN DE TRANSICIÓN.

Conforme el contenido de la presente resolución se entiende cumplida la condición suspensiva establecida en el artículo 116 de la Ley 1450 de 2011 para derogar los artículos 10 y 11 de la Ley 681 de 2001 y las disposiciones asociadas al régimen transitorio de formación de precios del combustible de aviación para motores tipo turbina.

ARTÍCULO 13. VIGENCIA. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., a los catorce (14) días del mes de mayo de 2026.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



REGISTRO DE FIRMAS ELECTRONICAS

Proyecto_resolución_CREG_704_012_2026

Comisión de Regulación de Energía y Gas

gestionado por: azsign.com.co

Id Acuerdo: 20260521-152929-f01b17-26267153

Creación: 2026-05-21 15:29:29

Estado: Finalizado

Finalización: 2026-05-23 20:04:22



Escanee el código
para verificación

Firma: Director ejecutivo (E)

William M.

William Abel Mercado Redondo

william.mercado@creg.gov.co

8722126

Experto comisionado

CREG

Revisión: Jefe Oficina de Asuntos Regulatorios y Empresariales - OARE

JCB

Juan Carlos Bedoya

jcbedoya@minenergia.gov.co

18519566

Jefe de la Oficina de Asuntos Regulatorios y Empresariales

Ministerio de Minas y Energía



REPORTE DE TRAZABILIDAD			 Escanee el código para verificación
Proyecto_resolución_CREG_704_012_2026			
Comisión de Regulación de Energía y Gas gestionado por: azsign.com.co			
Id Acuerdo: 20260521-152929-f01b17-26267153		Creación: 2026-05-21 15:29:29	
Estado: Finalizado		Finalización: 2026-05-23 20:04:22	
TRAMITE	PARTICIPANTE	ESTADO	ENVIO, LECTURA Y RESPUESTA
Revisión	Juan Carlos Bedoya jcbedoya@minenergia.gov.co Jefe de la Oficina de Asuntos Regulatori Ministerio de Minas y Energia	Aprobado	Env.: 2026-05-21 15:29:31 Lec.: 2026-05-21 16:07:27 Res.: 2026-05-21 16:07:35 IP Res.: 190.121.152.4
Firma	William Abel Mercado Redondo william.mercado@creg.gov.co Experto comisionado CREG	Aprobado	Env.: 2026-05-21 16:07:35 Lec.: 2026-05-23 20:04:04 Res.: 2026-05-23 20:04:21 IP Res.: 191.156.249.137