



METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO

Setiembre de 2020

INDICE

- Introducción
- Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad
- Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación
- Parte III – Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria
- Parte IV – Impuestos, tasas y otros gravámenes

Anexos

I - Artículos de la Ley N° 19.889 referidos

II - Decreto N° 241/020



INTRODUCCIÓN

La Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) publica desde 2004 los Precios de Paridad de Importación (PPI) de gasolinas, gasoil, GLP y fuel oil, con una metodología de cálculo y resultados mensuales que son publicados en su sitio web.

La metodología vigente fue actualizada en 2010 y posteriormente en 2017.

El Artículo N° 236 de la Ley 19.889 de reciente promulgación, encomienda a la URSEA a que, en un plazo de 60 días contados a partir de la vigencia de la ley, realice una revisión integral de la metodología de cálculo del PPI con la cual se calcule el “precio de paridad resultante de importar los productos terminados y hacerlos disponibles en las plantas de distribución de ANCAP, incluyendo las tasas e impuestos correspondientes a este tramo de la cadena.”

Asimismo, el Decreto N° 241/020 precisa el período en el cual se debe hacer la mencionada revisión y exhorta a la URSEA a la aplicación de determinados criterios.

Corresponde destacar que, de acuerdo a lo establecido en la mencionada Ley 19.889, los precios máximos al consumidor final de los derivados del petróleo son fijados por el Poder Ejecutivo.



Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad

Precio FOB (Free On Board) ajustado

Se compone del precio FOB del producto en el mercado de referencia seleccionado. Eventualmente se agrega un ajuste de calidad, cuando las especificaciones del producto disponible en el mercado local (respetando exigencias de calidad establecidas por URSEA) difieran del seleccionado.

Precio FOB en el mercado de referencia seleccionado

Corresponde al promedio mensual del precio spot en los mercados de referencia seleccionados, a saber:

Tabla – Mercados de referencia seleccionados

Producto	Mercado de referencia seleccionado
Gasolinas	Costa del Golfo de México (USGC), EE.UU.
Gas oil	Costa del Golfo de México (USGC), EE.UU.
Fuel oil	Costa del Golfo de México (USGC), EE.UU.
GLP⁽¹⁾, Propano industrial	Mont Belvieu, Texas, EE.UU.

Tabla – Precios internacionales de referencia⁽²⁾

Producto	Identificación del producto de referencia
Gasolina Super 95	53,1% Conventional Regular Gasoline Blendstock - 87 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol 46,9 % Conventional Premium Gasoline Blendstock - 93 Octane after blending with 10% denatured fuel
Gasolina Premium 97	21,5% Conventional Regular Gasoline Blendstock - 87 Octane after blending with 10% denatured fuel ethanol
Gas oil	15 ppm Sulfur Diesel Fuel Grade 62 USGC
Fuel oil medio– 2%S	40 % Fuel oil 0.5%S USGC 60 % Fuel oil 3.0%S USGC

¹ GLP – Gas Licuado de Petróleo

² En todos los casos la fuente de información seleccionada es Argus Media.



Fuel oil pesado – 2,5%S	20 % Fuel oil 0.5%S USGC 80 % Fuel oil 3.0%S USGC
Fuel Oil de bajo azufre– 1,0	80 % Fuel oil 0.5%S USGC
GLP	35% Propane Enterprise - Mt Belvieu, Texas 65% Butane Enterprise - Mt Belvieu, Texas
Propano industrial	Propane Enterprise - Mt Belvieu, Texas

Ajuste de calidad

En el caso de las gasolinas es necesario realizar un ajuste correspondiente a la tensión de vapor dado que las especificaciones establecidas en la normativa expedida por URSEA no coinciden con la de los productos que se transportan en el sistema de tuberías de productos refinados Colonial Pipeline de EEUU. Además, la estacionalidad que marca el aumento o disminución de la presión de vapor es opuesta entre el hemisferio norte y el hemisferio sur. A los efectos del cálculo del porcentaje de butano a remover, se usan índices empíricos de mezcla (Vapor Pressure Blending Indexes, VPBI) referidos en el Manual de Procesos de Refinación de Parkash ⁽³⁾. Se realiza el ajuste para el precio de las referencias cuando se requiere disminuir la tensión de vapor, proporcionalmente a la diferencia de precio del butano y la gasolina

Adicionalmente para el cálculo se considera el crédito de tensión de vapor por el agregado del etanol.

En lo que refiere al gasoil, es necesario realizar un ajuste correspondiente al número de cetano, equivalente al costo de incrementar la cantidad de unidades, mediante el agregado del mejorador del cetano.

³ Refining Processes Handbook, 1st Edition, Surinder Parkash, Ph. D., Chapter 11 (Product Blending), ISBN: 9780750677219, eBook ISBN: 9780080523859.



Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación

Recargo por almacenamiento y entrega (Terminalling)

En el caso del GLP y del propano industrial, corresponde agregar al valor FOB en origen, un recargo que refleje el costo de almacenar y cargar el gas licuado en la nave en el puerto de origen (terminalling).

Fletes internacionales

Derivados de petróleo excepto GLP y propano

El costo del flete difiere según que el producto transportado sea limpio (gasolinas, gas oil) o sucio (fuel oil).

Productos limpios (gasolinas y gas oil)

Para calcular el flete hasta el puerto de Montevideo se considera el costo de transporte desde el puerto de Houston, en la Costa del Golfo de EEUU, al puerto de Montevideo, expresado en USD por tonelada métrica. Dicho valor surge de considerar la ruta USGC-Argentina/Uruguay, para un barco de 38.000 ton de capacidad de carga. La base de información para este valor es el reporte de Argus Clean USGC-Argentina/Uruguay 38,000 ton. Estas tarifas de flete de mercado son informadas diariamente y promediadas por mes.

Productos sucios

El flete considerado corresponde al costo de transporte desde el puerto de Houston, en la Costa del Golfo de EEUU, al puerto de Montevideo. Toda vez que no exista publicación de referencia internacional específica para la ruta relevante, para estimar dicho costo se considera:

- i. **Costo base.** Flete base, expresado en USD por tonelada métrica, entre los puertos de Houston y Montevideo. Dicho valor es calculado el 1° de enero de cada año por la *Worldscale Association Limited* (Londres) y la *Worldscale Association* (Nueva York) y publicado en el reporte elaborado por dicha Organización titulado *New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale "Worldscale"*. Este valor tiene validez anual.
- ii. **Factor de ajuste mensual.** Factor de ajuste a aplicar sobre el valor fijo considerado en i). Dicho factor surge de considerar el valor correspondiente a la ruta CAR - USAC para un barco de 50.000 ton. La base de información es el reporte de Argus *Dirty Caribbean - USGC 50,000t*. Estas tarifas de flete de mercado son informadas diariamente.

GLP y propano industrial

El flete en este caso corresponde al costo de transporte desde Mt. Belvieu, EEUU a Montevideo, realizado por un barco gasero de 3.200 m³ de capacidad de carga.

Para calcular el costo de flete se aplica el siguiente polinomio basado en la tarifa de arriendo por tiempo del barco más los gastos de consumo de combustible durante la carga, descarga y viaje completo incluido la parte en lastre.

$$\left\{ TCH \times 46,4 + [(IFO \times 8,2 + MDO \times 1,0) \times 23,0 + (IFO \times 4,1 + MDO \times 0,5) \times 21,4] \times \frac{FO N6_{t=1}}{FO N6_{t=0}} \right\} \times \frac{1}{3200 \times Densidad}$$

Donde:

TCH = es el valor unitario del *Time Charter* ajustado periódicamente y expresado en dólares estadounidenses por día.

IFO ⁽⁴⁾ = es el precio del combustible clase IFO-180 expresado en dólares por tonelada métrica.

MDO ⁽⁵⁾ = es el precio del combustible MDO expresado en dólares por tonelada métrica.

FO N6 = es el precio internacional de referencia del Fuel Oil N° 6 en un momento determinado según el subíndice que se considera expresado en dólares por tonelada métrica.

t=1 = es el momento en el que se calcula el ajuste del precio de los combustibles.

t=0 = es el momento en que se estimó el precio base de los combustibles.

Densidad = es la densidad en kg/lt del GLP y propano, según valores de Argus.

⁴ IFO – Intermediate Fuel Oil

⁵ MDO – Marine Diesel Oil

Con los siguientes supuestos:

- Valor diario del *time charter* para embarcaciones de ese porte.
- Cantidad de días dedicados a la navegación con carga hacia Montevideo: 23 días
- Cantidad de días dedicados a la navegación sin carga con retorno al origen: 21,4 días
- Tiempos de carga y descarga: 1 día cada uno.
- Consumo de combustible con carga plena: 8,2 ton/día de combustible tipo IFO y 1,0 ton/día de MDO.
- Consumo de combustible sin carga: 4,1 ton/día de combustible tipo IFO y 0,5 ton/día de MDO.

Los fletes de los combustibles consideran las siguientes referencias:

Tabla – Fuentes de información para costos de fletes

Producto	Capacidad del barco	Referencia
Productos limpios,	38.000 ton	Argus USGC-Argentina/Uruguay 38,000t
Productos sucios – Fuel oil	50.000 ton	Worldscale Houston - Montevideo - Argus Dirty Caribbean-USGC
GLP	3.200 m3	Mt. Belvieu - Montevideo, polinomio cálculo arriendo por tiempo.
Propano industrial	3.200 m3	Mt. Belvieu – Montevideo, polinomio cálculo arriendo por tiempo.

Fuente: elaboración propia

Seguro

Corresponde al costo del seguro de transporte de los productos refinados importados. La Tabla muestra la prima total considerada por tipo de producto. Dicha prima se aplica sobre el valor resultante del precio FOB ajustado y el flete.

Tabla – Seguro – prima total

Producto	(1) Prima básica	(2) Cantidad de alijos	(3) Prima por alijo = (2)x0,02%	(4) Impuesto = 2,00% de (1) + (3)	(5) Prima total = (1) + (3) + (4)
Gasolinas	0,08%	4	0,08%	0,0032%	0,1632%
Gas oil	0,08%	3	0,06%	0,0028%	0,1428%
Fuel oil	0,08%	4	0,08%	0,0032%	0,1632%
GLP/Propano industrial	0,08%	0	0,00%	0,0016%	0,0816%

Fuente: elaboración propia

Costos adicionales de transporte (no integran el CIF)

Alijo

En la operativa habitual, para importar combustible para la región (Uruguay, Argentina, Paraguay), se utilizan buques de gran escala. Estos buques no pueden ingresar al muelle de La Teja con el total de la carga, por lo que parte de la carga debe entrar a puerto en buques de menor escala. Esta operación, denominada “alijo”, se realiza en la llamada Zona Alfa, ubicada a 15 millas náuticas del puerto de Montevideo. En la operación interviene el barco principal, denominado Buque Madre (BM) y el buque alijador.

A efectos de reflejar un costo eficiente, se utilizan valores del mercado internacional de fletes.

Multas y demoras

Corresponde a las multas por demoras a la nave ocurridas como consecuencia de los alijos efectuados para su descarga. Se fijará un valor que contemple una indemnización por lucro cesante, por retención de la nave por un período de tiempo mayor del permitido en función de referencias internacionales.

Mermas

Corresponde a las pérdidas estándar de productos refinados como consecuencia de la evaporación, trasiego y otras causas. El costo por mermas se calcula sobre el costo CIF, usando una tasa de 0,50% para el gas licuado, 0,50% para las gasolinas, 0,30% para el gas oil y 0,20% para el fuel oil.

Costos de internación

Costos del muelle de La Teja

Corresponden a los gastos por los servicios de amarre y descarga en el puerto de Montevideo pagados a la Administración Nacional de Puertos (ANP) o incurridos directamente por la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP). A los efectos de los cálculos, se considerará la tarifa de esa Administración y una estimación de los costos directos de ANCAP.

Tasa Consular

Corresponde a la tasa actualmente aplicada de 5% del costo CIF.

Costo financiero por adelanto de impuestos a la importación

Corresponde a los costos financieros derivados del adelanto del IVA a las importaciones. Los productos importados gravados por el IVA son el GLP, el gas oil, fuel oil y biodiesel, con tasa de 22,00%. A los efectos de la estimación del costo financiero se considera un plazo de 30 días y una tasa de interés que surge de la adición de la tasa LIBOR (a seis meses de plazo) promedio mensual, publicada por el Banco Central del Uruguay (BCU) y la prima de riesgo país de largo plazo. La base imponible es el costo CIF.

Otros costos de internación

Corresponden a otros costos de internación, la contratación de supervisor de cantidad y calidad en puerto de origen y en el puerto de Montevideo; la contratación de la Agencia Marítima para todos los combustibles y los costos de coloración y agregado de aditivo multifuncional en gasolinas.



Parte III – Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria

Costos de almacenaje operativo, recepción y despacho

Corresponde al costo de los servicios de almacenaje operativo en la terminal de arribo de la importación y en las plantas de despacho del producto, incluyendo todos los costos de recepción y despacho. Considera una estadía operativa eficiente de 20 días, que se distingue de los días adicionales por requerimiento de seguridad de suministro, cuyo costo se considera más adelante.

Estos costos se estiman en función de valores de inversión, una vida útil de 20 años, la consideración de una tasa de rentabilidad y parámetros de costos operativos eficientes, con base en información aportada por ANCAP ⁽⁶⁾.

Margen del importador

Corresponde a los costos de gestión del importador. Se fija un valor unitario por volumen importado.

Costos de transporte a plantas de despacho

Corresponde al costo eficiente de transporte desde la terminal de arribo en La Teja a las 5 plantas de despacho de ANCAP: La Tablada, Paysandú, Juan Lacaze, Durazno y Treinta y Tres.

Se compone del costo por uso del polducto que opera entre La Teja y La Tablada, más el costo del transporte terrestre con camiones cisterna a las restantes plantas de distribución ubicadas en el interior del país, ponderado en los volúmenes transportados.

No se aplica al fuel oil ya que el mismo se comercializa desde la terminal de La Teja a granel.

Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos

Los costos financieros totales por mantenimiento de inventario corresponden al período comprendido entre el pago del producto por parte del importador y la salida del producto de la planta de despacho. El gasto financiero total se obtiene aplicando la tasa de interés reconocida sobre el total de costos acumulados. La tasa de interés asumida es la definida en el punto Costo financiero por adelanto de impuestos a la importación.

El costo total distingue dos componentes, correspondientes a dos períodos de tiempo consecutivos:

- a) tiempo promedio de transporte marítimo y el tiempo eficiente de mantenimiento de inventarios operativos. Este tiempo se estima en 35 días.
- b) los días adicionales de inventario por requerimiento de seguridad de suministro.

⁶ En proceso de revisión por estudio de consultoría internacional.

En este ítem se considera el costo financiero correspondiente al primer período de tiempo a). El costo financiero correspondiente a la seguridad de suministro, correspondiente al segundo período b), se considera más adelante en este documento en el ítem referido a “Costos asociados al requerimiento de seguridad de suministro”.

Precio de Paridad ex planta de distribución mayorista de productos puros

Corresponde a la sumatoria de todos los conceptos definidos en los puntos anteriores y en lo que sigue se nombrará como PP1.

Costo de mezcla con biocombustibles

El efecto de la mezcla con los agrocombustibles se incorpora en dos pasos:

- Se consideran precios de compra a la empresa Alcoholes del Uruguay (ALUR) de los agrocombustibles nacionales, reportados por ANCAP en forma trimestral:
 - Para el biodiesel, el precio en USD/Ton, transformado a USD/m³ según los datos de masa y volumen informados.
 - Para el etanol, los precios en USD/m³ reportados en las plantas de Paysandú y Bella Unión, ponderados por los volúmenes comprados en el año anterior.

Estos precios se nombrarán en lo que sigue como PAC (Precio Agro Combustibles)

- En base a los mínimos de mezcla exigidos por la normativa se calcula para cada una de las gasolinas y el gas oil, un sobre costo respecto del valor PP1 definido en el punto anterior:

$$SAC = Mezcla \times (PAC - PP1)$$

Dónde:

SAC es el sobre costo calculado, para agregar al precio de paridad

PP1 es el precio paridad ex planta del combustible puro

PAC es el precio del agrocombustible

Mezcla, es el 5% de mezcla mínimo exigido por la normativa vigente.



Costos asociados al requerimiento de seguridad de suministro

Son los costos, adicionales a los ya considerados, correspondientes al mantenimiento de inventarios para asegurar la continuidad del abastecimiento de gasolinas y gasoil.

Los cálculos siguientes usarán como parámetro el requerimiento total de días de inventario (RDT), que se fija en 30 días.

En base al parámetro anterior, se calcula el requerimiento (RDA) de días de inventario adicionales a los 20 días de almacenamiento operativo ya considerados:

$$RDA=RDT-20$$

El costo considera dos componentes:

- a) Sobrecosto de almacenaje por los días RDA de inventario adicionales
- b) Sobrecosto financiero por dichos días (RDA). Se aplica el criterio explicitado en el punto “Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos”, teniendo en cuenta los días RDA.



Parte IV – Impuestos, tasas y otros gravámenes

Impuestos y tasas

En este rubro se incluyen las tasas, impuestos y otros conceptos que gravan a los productos analizados en salida de planta.

Tasa de Inflamables de la IMM

Corresponde a la tasa, cobrada por la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) del 0,70% del valor de la carga de combustibles que circula por el Departamento de Montevideo. Se incluye solo la carga de combustible con destino a las plantas de despacho del interior del país. Anualmente, ANCAP informará el monto total pagado a la IMM por los transportes referidos, por concepto de tasa de inflamables, así como los volúmenes transportados entre sus plantas.

Impuesto Específico Interno (IMESI)

Corresponde al impuesto establecido por el artículo 565 de la Ley N° 17.296 del 21 de febrero de 2001 para la primera enajenación a cualquier título de combustibles. Se aplica a cada litro de combustible enajenado, para los siguientes productos:

Tabla - Impuesto específico interno por producto (\$/m3)

Producto	Impuesto (\$/lt)
Gasolina Premium 97	27,87
Gasolina Súper 95	26,31
Etanol (Alcohol Carburante)	0*

Fuente: Decreto N° 87 del 15 de abril de 2020

*Por el Decreto mencionado se fija en \$ 0 (cero pesos uruguayos) el monto del Impuesto Específico Interno aplicable a las enajenaciones de alcohol carburante realizadas por el fabricante en forma directa a las empresas industriales que produzcan naftas (gasolinas), y lo utilicen como materia prima.

Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Corresponde al impuesto establecido por el Texto Ordenado 1996 Titulo 10, que para el caso de combustibles alcanza al gas oil, biodiesel, fuel oil y GLP con las siguientes alícuotas:

Tabla - Alícuota del IVA

Producto	Alícuota de impuesto
Gas oil/Biodiesel	22%
GLP/Fuel oil	22%

Fuente: elaboración propia



Tasa de Control del Marco Regulatorio de Energía y Agua

Corresponde a la tasa creada por la Ley N° 17.598 del 13 de diciembre de 2002, con su modificativa, y reglamentada por el Decreto N° 544/003 del 29 de diciembre de 2003, con sus modificativas, para financiar el presupuesto de la URSEA. Se adopta el valor vigente de 0,20% del precio de venta ex planta de los productos, sin IMESI e IVA.

Fideicomiso Uruguayo de Ahorro y Eficiencia Energética (FUDAEE)

La creación del Fideicomiso Uruguayo de Ahorro y Eficiencia Energética (FUDAEE) se enmarca en la Ley N° 18.597 sobre el uso eficiente de la energía en el territorio nacional, el cual fue reglamentado por el Decreto N° 86/12.

Se adopta el valor vigente de 0,13% del total de ventas anuales de energéticos de ANCAP, aplicable al precio ex planta.

Fideicomiso del gas oil

El Fideicomiso del Boleto es un fideicomiso de administración creado para canalizar los recursos generados al amparo de lo dispuesto en el Decreto N° 347/006 para la reducción del costo del gas oil de las empresas de transporte colectivo de pasajeros. De acuerdo al mencionado decreto se aplica en función de un monto fijado por litro.



**METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS
DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DERIVADOS
DEL PETRÓLEO**

**ANEXO I – Artículos de la Ley N° 19.889
referidos**

Artículo 235

(Aprobación de los precios de los combustibles).- El Poder Ejecutivo aprobará el precio de venta de los diferentes combustibles producidos por la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), con entrega en cada una de sus plantas de distribución, previo informe preceptivo de la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) y de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP).

El informe de la URSEA deberá explicitar, para cada uno de los productos referidos en el inciso anterior, el precio de paridad resultante de importar el producto terminado y hacerlo disponible en las plantas de distribución de ANCAP incluyendo las tasas e impuestos correspondientes a este tramo de la cadena.

El Poder Ejecutivo actualizará con una periodicidad no mayor a sesenta días, los precios definidos en el inciso primero de este artículo y el precio máximo de venta al público, en las mismas condiciones que en él se definen y de manera independiente de los eventuales volúmenes de los diferentes combustibles almacenados, salvo razón válida y debidamente fundada.

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente disposición, fijando un cronograma de aplicación, el cual no podrá extenderse más allá de los ciento ochenta días contados a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 236

(Revisión de precios de paridad de importación).- Encomiéndase a la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) a que realice, en un plazo de sesenta días contados a partir de la vigencia de la presente ley, una revisión integral de su metodología de cálculo de Precios de Paridad de Importación, a los efectos de cumplir con lo dispuesto en el artículo 235 de la presente ley.

La URSEA tendrá especial consideración sobre las regulaciones acerca de los agrocombustibles incluidos en la Ley N° 18.195, de 14 de noviembre de 2007, y deberá considerar las condiciones necesarias para asegurar el permanente suministro a la población.



**METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS
DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DERIVADOS
DEL PETRÓLEO**

ANEXO II – Decreto N° 241/020

REGLAMENTACION DE LOS ARTS. 235 Y 236 DE LA LEY 19.889, LEY DE URGENTE CONSIDERACION. LUC. LEY DE URGENCIA

Promulgación: 26/08/2020

Publicación: 03/09/2020

VISTO: la Ley N° 19.889, de 9 de julio de 2020;

RESULTANDO: I) que el artículo 235 de la referida Ley establece que para la aprobación del precio de venta de los diferentes combustibles producidos por la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), con entrega en cada una de sus plantas de distribución se requerirá, entre otros, de un informe de la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA);

II) que la URSEA posee una metodología de cálculo del precio de paridad de importación de los combustibles comercializados en Uruguay;

III) que el artículo 236 de Ley N° 19.889 le encomienda a la URSEA realizar una revisión de dicha metodología;

IV) que es necesario reglamentar respecto a los criterios rectores que deberá seguir la URSEA para dicha revisión;

CONSIDERANDO: I) que, el Poder Ejecutivo es el conductor de las políticas sectoriales del país;

II) que, lo anterior incluye el diseño de la política energética, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 403 de la Ley N° 18.719, del 27 de diciembre de 2010;

III) que resulta necesario que la URSEA disponga de los criterios rectores para la revisión de la metodología de cálculo del Precios de Paridad de Importación (PPI), que permita determinar el valor de hacerlo disponible en las plantas de distribución de ANCAP;

ATENTO: a lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4 de la Constitución y los artículos 235 y 236 de la Ley N° 19.889, de 9 de julio de 2020;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1

Los términos que se definen a continuación tendrán el significado otorgado en este artículo a los efectos del presente Decreto reglamentario;

ANCAP: Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

URSEA: Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua.

Importador Teórico: una persona física o jurídica que estuviera en condiciones de importar productos terminados (derivados del petróleo) a la República Oriental del Uruguay.

Agrocombustibles: tendrá el significado que le da la Ley N° 18.195 de 14 de noviembre de 2007.

PPI: un único Precio de Paridad de Importación por cada uno los productos terminados y disponibles en todas las plantas de distribución de ANCAP, es decir ex planta de distribución mayorista de ANCAP, expresado en pesos uruguayos por unidad de volumen físico.

Artículo 2

A los efectos de cumplir con lo dispuesto por los artículos 235 y 236 de la Ley N° 19.889, en especial respecto a asegurar el permanente suministro de combustibles líquidos a la población, exhórtase a la URSEA a adoptar los siguientes criterios en la nueva metodología de cálculo del PPI:

- i) Precio FOB de mercados y productos seleccionados: el criterio de selección de los mercados y productos relevantes se realizará conforme a la consideración técnica de la URSEA.
- ii) En los casos que se requiera mezcla con un Agrocombustible, la URSEA deberá calcular el precio de eficiencia de producción de Agrocombustibles a nivel nacional en base a criterios que el Poder Ejecutivo informará oportunamente. Hasta tanto no se cuente con un precio de eficiencia, se deberá considerar el precio medio ponderado del Agrocombustible disponible en territorio nacional.

El porcentaje de mezcla del Agrocombustible atenderá a la proporción mínima exigible prevista en la Ley N° 18.195, de 14 de noviembre de 2007.

- iii) Ajustes por calidad, de conformidad con la normativa que dicte la URSEA para los productos en el mercado nacional.
 - iv) Costos eficientes de fletes internacionales y nacionales (distribución primaria), incluyendo todos los que fueran aplicables para hacer disponible el producto en las plantas de distribución de ANCAP.
 - v) Costos eficientes de almacenamiento y despacho en el mercado nacional.
 - vi) Costos eficientes de internación.
 - vii) Costos eficientes de seguros.
 - viii) Costos eficientes financieros.
 - ix) Tributos: se deberá incluir todos los tributos que fueran aplicables para la importación y distribución primaria de los productos a los que hace referencia el presente artículo.
 - x) Margen de comercialización del Importador Teórico a determinar por URSEA, hasta un 2% sobre el resultante de la suma de todos los conceptos anteriores a excepción del literal ix) del presente artículo.
 - xi) La nueva metodología de cálculo del PPI deberá contemplar los siguientes productos:
 - a. Gasolina Premium 97 SP;
 - b. Gasolina Super 95 SP;
 - c. Gasoil;
 - d. Fuel oil;
 - e. Supergás;
 - f. Propano industrial;
 - g. Etanol;
 - h. Biodiésel
- La URSEA deberá revisar la lista de productos contemplados en la nueva metodología cada 2 años o en oportunidad de sustitución de alguno de los productos aquí comprendidos por parte de ANCAP.



Artículo 3

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 236 de la referida Ley N° 19.889, se exhorta a la URSEA a aprobar la nueva metodología de cálculo del PPI en un plazo de 60 días a contar desde el 24 de julio de 2020.

Artículo 4

Luego de aprobada la nueva metodología, se exhorta a la URSEA a informar al Poder Ejecutivo el valor del PPI correspondiente a cada producto incluido en el artículo 2 en cada mes calendario, dentro de los primeros 7 días del mes siguiente. El primer valor del PPI a informar será el correspondiente al mes de octubre de 2020.

Cada informe del PPI será público y se difundirá a través de los medios que la URSEA defina. Con la misma periodicidad y plazo, se exhorta a ANCAP a entregar al Poder Ejecutivo el informe que solicita el artículo 235 de la Ley que se reglamenta.

Artículo 5

Comuníquese, publíquese, etc.

LACALLE POU LUIS - OMAR PAGANINI - AZUCENA ARBELECHE