



METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES

Especificaciones Cuantitativas

8 de octubre 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

INTRODUCCIÓN

El Directorio de la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) emitió el pasado 21 de setiembre la Resolución N° 227/020, por la que aprobó la Metodología para la Determinación de los Precios de Paridad de Importación de Combustibles, en el marco de la encomienda dada por el artículo 236 de la Ley N° 19.889, de 9 de julio de 2020.

En el Considerando II de la parte expositiva de dicha resolución se anunció que se iba a someter a consulta pública un documento que contuviera las especificaciones cuantitativas de aquella metodología, en cuanto fuera necesario.

El presente documento contiene tales especificaciones y sigue el ordenamiento conceptual contenido en la metodología, por lo que, para su recta comprensión, debe estarse a lo dispuesto en ella.

Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad

Precio FOB (Free On Board) ajustado

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Precio FOB en el mercado de referencia seleccionado

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Cálculos de los precios por ajustes de calidad

Se detallan los cálculos de los ajustes de calidad para los combustibles cuando corresponde:

1) Gasolinas ajuste por tensión de vapor – RVP ⁽¹⁾

Para determinar el porcentaje de ajuste de butano para pasar de una gasolina con distinto RVP se aplica la siguiente fórmula:

$$(1 - y)(VPBI_a) + (y)(VPBI_\beta) = VPBI_b$$

Dónde:

$VPBI_i = (VP_i)^{1.25}$ donde VP_i es el RVP del componente i en libras sobre pulgada cuadrada (psi).

$VPBI_a$ - índice de mezcla del producto del que se parte para hacer el ajuste (a)

$VPBI_b$ - índice de mezcla del producto con RVP objetivo (b)

$VPBI_\beta$ - índice de mezcla del butano ($51.6^{1.25} = 138.3$)

y - proporción en la que se debe ajustar el contenido de butano

$(1 - y)$ - proporción en la que se debe ajustar el producto del que se parte (a)

Despejando la variable y se obtiene lo siguiente:

$$y = \frac{(VPBI_b - VPBI_a)}{(VPBI_\beta - VPBI_b)}$$

Cuando se requiere disminuir el RVP, se aplica la siguiente fórmula de ajuste para el precio de las referencias:

$$P_{\gamma'} = P_{\gamma} + y(P_{\gamma} - P_{\beta})$$

⁽¹⁾ RVP - Reid Vapor Pressure

Dónde:

$P_{\gamma'}$ - Precio de referencia ajustado para el caso en que se requiere una gasolina de menor RVP

P_{γ} - Precio de referencia de la gasolina (CBOB ⁽²⁾ Colonial)

P_{β} - Precio de referencia del butano (Mont Belvieu)

γ - Proporción a disminuir el contenido de butano

Para el caso en el que se requiera aumentar el RVP, no se ajusta el precio de referencia en el mercado de origen, por lo que:

$$P_{\gamma'} = P_{\gamma}$$

Con base en lo anterior, para hacer el ajuste específico es necesario tomar en cuenta el RVP de las gasolinas de referencia (CBOB) y de las especificaciones sin mezcla de etanol. Se toman los valores de RVP señalados por Colonial para las CBOB, antes de la mezcla final con 10% de etanol. Asumiendo que un 5% de etanol en la mezcla aumenta 0,5 psi el RVP de la mezcla final, en el caso de las especificaciones de las gasolinas hay que descontar 0,5 psi.

2) Gasolinas ajuste de octanaje

Combustible	Fórmula de cálculo
Súper 95 SP	$PR_{95} = x_1 P_{\gamma'87} + (1 - x_1) P_{\gamma'93}$ Donde: PR_{95} Precio de referencia de gasolina de bajo octanaje x_1 Proporción de gasolina CBOB 87 para lograr el octanaje estipulado para la gasolina Súper 95 y los datos de octanaje correspondiente al 5% de etanol en la mezcla final $(1 - x_1)$ Proporción de gasolina CBOB 93 para lograr el octanaje estipulado para la gasolina Súper 95 y los datos de octanaje correspondiente al 5% de etanol en la mezcla final $P_{\gamma'87}$ Precio de la referencia <i>waterborne</i> (USGC ⁽³⁾ CBOB 87) ajustado, en su caso, por efecto de la diferencia en el RVP estipulado $P_{\gamma'93}$ Precio de la referencia <i>waterborne</i> (USGC CBOB 93) ajustado, en su caso, por efecto de la diferencia en el RVP estipulado

⁽²⁾ CBOB - Conventional Blendstock for Oxygenate Blending

⁽³⁾ USGC – United States Golf Coast

Combustible	Fórmula de cálculo
Premium 97 SP	$PR_{97} = x_2 P_{\gamma'87} + (1 - x_2) P_{\gamma'93}$ Donde: PR_{97} Precio de referencia de gasolina de alto octanaje x_2 Proporción de gasolina CBOB 87 para lograr el octanaje estipulado para la gasolina Premium 97, y los datos de octanaje correspondiente al 5% de etanol en la mezcla final $(1 - x_2)$ Proporción de gasolina CBOB 93 para lograr el octanaje estipulado para la gasolina Premium 97, y los datos de octanaje correspondiente al 5% de etanol en la mezcla final $P_{\gamma'87}$ Precio de la referencia <i>waterborne</i> (USGC CBOB 87) ajustado, en su caso, por efecto de la diferencia en el RVP estipulado $P_{\gamma'93}$ Precio de la referencia <i>waterborne</i> (USGC CBOB 93) ajustado, en su caso, por efecto de la diferencia en el RVP estipulado

Para el cálculo del índice de octano de la gasolina de referencia, como los valores especificados por Colonial Pipeline tienen considerado un 10 % de etanol, se deben recalculan con un 5% de etanol. Para ello se toma en cuenta los valores de octanaje correspondientes al etanol: RON ⁽⁴⁾ = 123, MON ⁽⁵⁾ = 104, (RON + MON)/2 = 113.5 (AKI_{et}) ⁽⁶⁾ y se aplica la ecuación

$$(0.9)(AKI_a) + (0.1)(AKI_{et}) = AKI_c$$

$$AKI_a = \frac{(AKI_c - 11.35)}{(0.9)}$$

Al aplicar la ecuación anterior se obtienen los índices de octano base (sin considerar etanol en la mezcla final) de las referencias. Con estos valores se recalcula nuevamente para obtener los índices de octano de estos productos implícitos en mezclas con 5% de etanol (AKI_c), aplicando nuevamente la ecuación, donde AKI_a es el valor base del índice de octano de la referencia previamente calculado:

$$AKI_c = (0.95)(AKI_a) + (0.05)(AKI_{et})$$

La Tabla siguiente muestra los resultados de aplicar las ecuaciones para el caso de gasolinas terminadas con 5% de etanol, que es el mínimo establecido por la Ley N°

⁽⁴⁾ RON – Research Octane Number

⁽⁵⁾ MON – Motor Octane Number

⁽⁶⁾ AKI – Índice de Antidetonante

18.195, de 14 de noviembre de 2007.

Octanaje de las distintas gasolinas con 5% de etanol

Producto	Índice de octano (5% de etanol en mezcla final)
CBOB 87 Clase A	85.53
CBOB 93 Clase D	91.86

3) Gasoil ajuste de número de Cetano

Se realiza el cálculo para un ajuste al precio de referencia equivalente al costo de incrementar en cinco unidades dicho valor (desde 45 a 50) para el caso del Gasoil 10 S y en tres unidades (desde 45 a 48) para el Gasoil 50 S. Para la realización de este ajuste, se emplea la metodología utilizada por la Comisión Nacional de Energía (CNE) ⁽⁷⁾, que identifica el costo del aditivo (que puede variar en función del volumen a usar) y se basa en la siguiente relación de adición del mejorador del cetano y el incremento en el número de unidades:

Cantidad de aditivo a agregar para aumentar el número de cetano

Cambio en el número de cetano (incremental)	Cantidad de mejorador por agregar
Para el primer número de cetano de aumento sobre el cetano base	100 ppm
Para incrementar las siguientes tres unidades	150 ppm/unidad de incremento
Para incrementar las siguientes 2 unidades	200 ppm/unidad de incremento
Para incrementar cada unidad adicional	250 ppm/unidad de incremento

A partir de la tabla anterior se deduce que la cantidad de aditivo a agregar para lograr un aumento de cinco unidades en el número de cetano sería de 750 ppm y para tres unidades de 400 ppm. A su vez, el costo correspondiente sería el resultante de multiplicar dicha cantidad por el precio del mejorador, aplicando las conversiones apropiadas. De acuerdo con la información disponible sobre los valores de la última importación realizada, su precio entregado en planta es de 2.500 USD por m³, por lo cual el sobre costo resulta 1,875 USD por m³ de gasoil, para el gasoil 10S (AC₁₀), y 1,00 USD por m³ de gasoil para el 50S (AC₅₀). Dicho costo se actualizará anualmente con los datos de compra efectivamente realizadas.

⁽⁷⁾ Cfr. Revisión de Metodología de Determinación de Precio de Paridad de Combustibles Derivados del Petróleo, Informe Final para la CNE de Chile, SCG Consultoría Ltda., Julio 2013, pp. 52-54.

Combustible	Fórmula de cálculo
Gasoil 50 S	$PR_{\delta 50} = P_{ULSD62} + AC_{50}$ Donde: $PR_{\delta 50}$ Precio de referencia para el Gasoil 50 S P_{ULSD} Precio de la referencia (ULSD ⁽⁸⁾ 62) descontando las obligaciones de volúmenes renovables (ex-RVO) AC_{50} Ajuste de calidad para llevar el número de cetano de 45 a 48 unidades
Gasoil 10 S	$PR_{\delta 10} = P_{ULSD62} + AC_{10}$ Donde: $PR_{\delta 10}$ Precio de referencia para el Gasoil 10 S P_{ULSD} Precio de la referencia (ULSD 62) descontando las obligaciones de volúmenes renovables (ex-RVO) AC_{10} Ajuste de calidad para llevar el número de cetano de 45 a 50 unidades

Fueloil

En base a las referencias y ponderaciones establecidas, corresponde usar las siguientes fórmulas para los precios de referencia del Fueloil:

Combustible	Fórmula de cálculo
Fueloil medio	$PR_{FO2} = 0.4P_{FO0.5} + 0.6P_{FO3.0}$ Donde: PR_{FO2} Precio de referencia para el Fueloil Medio $P_{FO0.5}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 0.5% ⁹) $P_{FO3.0}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 3.0% ¹⁰)
Fueloil pesado	$PR_{FO2.5} = 0.2P_{FO0.5} + 0.8P_{FO3.0}$ Donde: $PR_{FO2.5}$ Precio de referencia para el Fueloil pesado $P_{FO0.5}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 0.5%) $P_{FO3.0}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 3.0%)
Fueloil de bajo azufre	$PR_{FO1} = 0.8P_{FO0.5} + 0.2P_{FO3.0}$ Donde: PR_{FO1} Precio de referencia para el Fueloil de bajo azufre $P_{FO0.5}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 0.5%) $P_{FO3.0}$ Precio de la referencia USGC (Fueloil 3.0%)

⁽⁸⁾ ULSD - Ultra Low Sulfur Diesel

⁹ Código Argus PA0025511: Fuel oil 0.5%S 380cst barge USGC fob USD/bl

¹⁰ Argus código PA0000829: Fuel oil 3.0%S barge USGC fob - Houston close, outright, USD/bl.

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

Recargo por almacenamiento y entrega (Terminalling)

En tanto la referencia Argus para el precio FOB del GLP ⁽¹¹⁾ y el propano industrial incluya este costo, no corresponde agregarlo.

Fletes internacionales

Derivados de petróleo excepto GLP y propano

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

GLP y propano industrial

El componente de la fórmula contenida en la metodología aprobada, definido como **Densidad**, refiere a la densidad en kg/l del GLP y propano, según valores de Argus.

El costo del flete para el mes de agosto de 2020 asciende a 298,5 USD/ton para el GLP y 328,1 USD/ton para el propano industrial. Este valor se ajustará:

- En su componente de combustibles en forma mensual, considerando la variación del precio internacional del Fueloil 3% de azufre.
- En su componente de Time Charter para embarcaciones de ese porte, considerando un valor diario de USD 8.882, que se ajustará anualmente atendiendo al índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América (Índice *CPI-All Urban Consumers - Current Series*, Series Id: CUUR0000SA0 publicada por el *Bureau of Labor Statistics*, www.bls.gov).

Seguro

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Costos adicionales de transporte (no integran el CIF)

Alijo

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

⁽¹¹⁾ GLP – Gas Licuado de Petróleo

Tabla – Costos de alijo (USD/m3) – valores aplicables en año 2020

Producto	Costo de alije (USD/m3)
Gasolina Premium 97	8,8
Gasolina Super 95	8,8
Gasoil	8,4
Fueloil	8,3
Etanol	8,8
Biodiesel	8,4

Fuente: Costos obtenidos con base en la revisión metodológica de PPI de 2017, con valores indexados al año 2020.

Los valores precedentes se ajustarán, anualmente, por el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América (Índice *CPI-All Urban Consumers - Current Series, Series Id: CUUR0000SA0* publicada por el *Bureau of Labor Statistics*, www.bls.gov).

Multas y demoras

Corresponde a las multas por demoras a la nave ocurridas como consecuencia de los alijos efectuados para descargar la nave.

Tabla – Multas y demoras (USD/m3) – valores aplicables en año 2020

Producto	Costo base por concepto de multas y demoras (USD/m3)
Gasolinas Premium 97	0,37
Gasolina Super 95	0,37
Gasoil	0,30
Fueloil	1,40
Etanol	0,37
Biodiesel	0,30

Fuente: Valores obtenidos en la revisión metodológica de PPI de 2017, indexados al año 2020.

Estos costos se ajustarán anualmente considerando el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América (Índice *CPI-All Urban Consumers - Current Series, Series Id: CUUR0000SA0* publicada por el *Bureau of Labor Statistics*, www.bls.gov).

Mermas

No se requiere especificación a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Costos de internación

Costos del muelle de La Teja

Los proventos de importación vigentes para cada producto, así determinados y medidos en USD por metro cúbico son los siguientes:

Tabla – Costo muelle de La Teja (USD/m3)

Producto	Proventos portuarios (USD/m3)
Gasolina Premium 97	3,2
Gasolina Super 95	3,2
Gasoil	3,5
Fueloil	3,9
GLP y propano	2,6
Etanol	3,2
Biodiesel	3,5

Estos costos se ajustarán anualmente considerando el incremento en las tarifas sobre las cargas aplicadas por la Administración Nacional de Puertos.

Tasa Consular

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

Tasa de rentabilidad

Se considera una tasa de costo promedio ponderado del capital, que se denominará por su sigla en inglés WACC (*Weighted Average Cost of Capital*).

Esta tasa anual de rentabilidad por el capital invertido tendrá valor de 8.55% (tasa anual efectiva real en dólares antes de impuestos). El cálculo de esta tasa considera un costo de deuda de 4,89% y un costo de capital propio de 10,11%, con una ponderación de 30% y 70% respectivamente para cada una de esas fuentes de financiamiento.

Costo financiero por adelanto de impuestos a la importación

Corresponde a los costos financieros derivados del adelanto del IVA a las importaciones de combustibles gravados por este tributo. Se considera el anticipo de IVA para el GLP, el propano, el gasoil, el biodiesel y el fueloil. A los efectos de aplicar el costo financiero se toma un plazo de 30 días. A partir de una tasa efectiva anual de 8,55%, se aplica una tasa efectiva diaria para ese plazo. Para los 30 días el porcentaje a utilizar es 0,68%. La base imponible es el costo CIF.

Otros costos de internación

Corresponden a otros costos de internación la contratación de surveyor (surveyor) 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 aditivación multifuncional en gasolinas.

Se mantuvieron los valores y criterios de ajuste de la revisión metodológica 2017. Los otros costos de importación para cada producto medidos en USD por metro cúbico son los siguientes:

Tabla – Otros costos de internación (USD/m3)

Producto	Otros costos de internación (USD/m3)
<i>Gasolina Premium 97</i>	2,66
<i>Gasolina Super 95</i>	2,64
<i>Gasoil</i>	2,39
<i>Fueloil</i>	2,09
<i>GLP</i>	7,80
<i>Propano industrial</i>	7,28
<i>Etanol</i>	2,66
<i>Biodiesel</i>	2,39

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 mínima eficiente que se distingue de los días adicionales por requerimiento de stock para permanente suministro, cuyo costo se considera más adelante.

La tarifa por el servicio de almacenaje incluye:

- costo de capital de la inversión, en base a valores eficientes de reposición de la infraestructura necesaria para el servicio, usando la tasa WACC en un período de repago de 20 años,
- costos operativos calculados en proporción al valor de la inversión.

El tiempo considerado de este almacenamiento operativo depende del producto:

- Para gasolinas y gasoil son 20 días de consumo promedio anual.
- Para el GLP y el propano son 23 días de consumo promedio anual, que equivalen a 15 días en el mes de mayor demanda.
- Para el fueloil son 19 días de consumo promedio anual, que equivalen a 15 días en el mes de mayor demanda.

Este componente de costo se tiene en cuenta para el precio del combustible entregado en las plantas de despacho, por lo cual se aplica a la mezcla con agrocombustibles.

Los valores para el año 2020 son los siguientes:

Tabla – Costo de almacenaje operativo (USD/m3)

Producto	Costo almacenaje operativo (USD/m3)
Gasolina Premium 97	11,1
Gasolina Súper 95	11,1
Gasoil	9,5
Fueloil	13,1
GLP	40,0
Propano industrial	40,0

Los valores anteriores se ajustarán, anualmente, por el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América (Índice *CPI-All Urban Consumers - Current Series*, Series Id: CUUR0000SA0 publicada por el *Bureau of Labor*

Statistics, www.bls.gov).

Margen de comercialización del importador teórico

Se fija en 0,4 USD por m3 importado, dentro de lo previsto en la metodología aprobada.

Costos de transporte a plantas de despacho

Los costos han sido estimados para el año 2020 en 5,6 USD/m3 para las gasolinas y gasoil y 6,04 USD/ton para el GLP y el propano.

Para las gasolinas y el gasoil el valor mencionado se desagrega en:

- Servicio de transporte por poliducto: 0,9 USD/m3
- Costo ponderado de transporte a las plantas del interior: 4,7 USD/m3.

Para el GLP y el propano corresponde solamente el servicio de transporte por poliducto específico.

Este cargo se ajustará anualmente de la siguiente manera:

- Los componentes de servicio de transporte de los poliductos, por el índice de inflación de los Estados Unidos de Norte América (Índice *CPI-All Urban Consumers - Current Series, Series Id: CUUR0000SA0* publicada por el *Bureau of Labor Statistics*, www.bls.gov).
- El componente de transporte a plantas de distribución, se determina teniendo en cuenta:
 - Volúmenes transportados en el año anterior, desde la planta de La Tablada a las plantas regionales.
 - Las tarifas pagadas para el envío a las plantas de Durazno y Treinta y Tres.
 - La distancia (km) desde La Tablada a las plantas regionales, a saber:

Tabla - Distancia a plantas regionales de distribución

Planta	Distancia desde La Tablada (km)
Treinta y Tres	290
Durazno	180
Juan Lacaze	150
Paysandú	400

Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos

A partir de una tasa efectiva anual de 8,55% se aplica una tasa efectiva diaria para el plazo correspondiente. El período considerado es para las gasolinas y el gasoil de 35 días (15 días de viaje en barco y 20 días de almacenamiento operativo) y la tasa a aplicar es de 0,79%; para el GLP de 38 días (15 días de viaje en barco y 23 días de almacenamiento operativo) y la tasa a aplicar es de 0,86% y para el fueloil de 34 días (15 días de viaje en barco y 19 días de almacenamiento operativo) y la tasa a aplicar es de 0,77%. La base imponible es el costo CIF.

Este costo no comprende el correspondiente a los días de inventarios adicionales por requerimiento de stock para permanente suministro, cuyo costo financiero se considera más adelante.

Paridad ex planta de distribución mayorista de productos puros

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

Costo de mezcla con biocombustibles

En la fórmula contenida en la metodología aprobada, el coeficiente α se revisará anualmente, tomando inicialmente el valor uno.

Costos asociados al requerimiento de stock para permanente suministro

Corresponde a los costos, adicionales a los ya considerados, correspondientes al mantenimiento de inventarios para asegurar la continuidad del abastecimiento.

Gasolinas y gasoil

Estos costos corresponden al requerimiento de 10 días de inventario, adicionales a los 20 días de almacenamiento operativo ya considerados.

- a) Sobrecosto de almacenaje por días de inventario adicionales, con los siguientes valores:

Gasolinas 4,5 USD/m³

Gasoil 3,8 USD/m³

- b) Sobrecosto financiero por días de inventario adicionales

A partir de una tasa efectiva anual de 8,55% se aplica una tasa efectiva diaria para el plazo de 10 días. En definitiva, la tasa a aplicar es de 0,23% sobre el valor CIF.

GLP y propano

Estos costos corresponden al requerimiento de 7 días de inventario, adicionales a los 23 días de almacenamiento operativo ya considerados, de forma de totalizar 30 días de inventario.

- a) Sobrecosto de almacenaje por días de inventario adicionales, con los siguientes valores: 11,4 USD/m³
- b) Sobrecosto financiero por días de inventario adicionales

A partir de una tasa efectiva anual de 8,55% se aplica una tasa efectiva diaria para el plazo de 7 días. En definitiva, la tasa a aplicar es de 0,16% sobre el valor CIF.

Fueloil

Estos costos corresponden al requerimiento de 11 días de inventario, adicionales a los 19 días de almacenamiento operativo ya considerados, de forma de totalizar 30 días de inventario.

- a) Sobrecosto de almacenaje por días de inventario adicionales, con los siguientes valores: 8,1 USD/m³
- b) Sobrecosto financiero por días de inventario adicionales

A partir de una tasa efectiva anual de 8,55% se aplica una tasa efectiva diaria para el plazo de 11 días. En definitiva, la tasa a aplicar es de 0,25% sobre el valor CIF.

Parte IV – Impuestos, tasas y otros gravámenes

Tasas e impuestos

Tasa de Inflamables de la IMM

Corresponde a la tasa cobrada por la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) del 0,70% (2020) del valor de la carga de combustibles, que circula por el Departamento de Montevideo con destino a las plantas de despacho del interior del país. Se trata de una tasa que decrece año a año en un 10% del monto gravado, hasta quedar suprimida en el año 2027.

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. Para el 2020 se atienden a los valores dispuestos por el Decreto N°87/020, de 11 de marzo de 2020.

Impuesto al Valor Agregado (IVA)

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Tasa de Control del Marco Regulatorio de Energía y Agua

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Fideicomiso Uruguayo de Ahorro y Eficiencia Energética (FUDAEE)

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.

Fideicomiso del gasoil

No se requiere especificación adicional a lo ya dispuesto en la metodología aprobada por la Resolución N° 227/020.