

## **FORMULA PARA DETERMINAR LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO.**

**PARRAFO I:** Esta fórmula es de tope máximo en relación al precio máximo al que pueden vender las terminales de importación de combustibles (excepto en el caso del GLP que tendrá un precio de venta igual para todas las terminales), en consecuencia, las compañías importadoras deben competir en cuanto a precio y calidad del servicio que ofrecen.

**PARRAFO II:** Esta fórmula podrá ser revisada y modificada una vez entre en vigencia y se observen los efectos en el mercado de hidrocarburos, en las finanzas del Estado Dominicano y en los ingresos de los consumidores.

$$PPI = FOB + FT + SM + CB + OC + CMT + GAL$$

### **EXPLICACIÓN DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LA FÓRMULA PARA DETERMINAR EL PRECIO DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN:**

**PPI** = Precio de Paridad de Importación: Descriptivamente es la sumatoria de todos los costos y cargos de referencia admitidos explícitamente por el Estado Dominicano en la Fórmula de Paridad de Importación, con algunas correcciones en cuanto a octanaje, contenido de azufre y otros parámetros explícitamente establecidos y aceptados por el Estado Dominicano.

El Precio Oficial de Venta de los Combustibles resultaría de la sumatoria del PPI más impuesto establecido para cada combustible, más los márgenes de distribución y detalle, más la Comisión de Transporte que establece la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

### **FOB PARA TODOS LOS COMBUSTIBLES (Excepto GLP).**

**FOB** = Libre a Bordo: Costo FOB de cada hidrocarburo (excepto GLP) basado en la publicación Platt's USGC Waterbone de los días martes, de la semana anterior.

**PARRAFO:** Cuando el día martes no sea laborable se tomará el día laborable inmediatamente anterior.

### **FOB PARA GLP**

**FOB** = Libre a Bordo: Costo FOB del GLP basado en el precio "Mont Belvieu" NON TET del martes de la semana anterior del mercado

“spot” para el Golfo de México incluyendo la costa Este de los Estados Unidos (Houston-Texas), Venezuela y Trinidad-Tobago. El costo FOB se expresará en US\$/Gln y separadamente se ajustará con la tasa de cambio del peso dominicano que estipula este documento para expresarlo en RD\$.

El precio FOB del GLP será el promedio que resulte al sumar los precios mínimos y máximos cotizados para propano y butano ó de la mezcla de ambos en la proporción de 70% de propano y 30% de butano del día martes de la semana anterior.

### **FLETE PARA LOS PRODUCTOS BLANCOS (Excepto GLP):**

**FT=FLETE:** Se considerará el precio estándar del transporte marítimo desde US Golfo al área del Caribe, el cual se obtiene de la publicación WORLDSALE hacia Río Haina (o cualquier otro puerto de la República Dominicana) multiplicado por el escalador del mercado de buques publicado en Platt´s para buques de 30,000 T.M.

### **FLETE PARA LOS PRODUCTOS NEGROS (Incluyendo Fuel-Oil)**

**FT=Flete:** Se considerará el precio estándar del Caribe US AC (Costa Atlántica), de la publicación WORLDSALE hacia Río Haina (o cualquier otro Puerto de la República Dominicana) publicado por Platt´s para buques de 70,000 T.M. multiplicado por escalador de mercado de buques publicado en Platt´s en ruta del Caribe a la Costa Atlántica.

### **FLETE PARA EL GLP:**

**FT=Flete:** La tarifa de flete a considerar será el resultado del promedio simple de las cotizaciones de todas las terminales obtenidas para el total de los embarques anuales de cada una de las terminales, en base a cargamentos estándar entre 3,000 a 6,000 toneladas métricas, con una frecuencia de 36 a 52 embarques anuales por un período de 12 meses para el valor de las compras proyectadas por cada terminal para el año, tomando en cuenta los cuatro principales puntos de importación del Golfo de México, incluyendo la Costa Este de los Estados Unidos, así como Venezuela y Trinidad/Tobago.

**PARRAFO:** Una vez establecido el parámetro de referencia para la tarifa de flete la selección de las compañías de transporte marítimo a ser contratadas estará a libre elección por parte de cada una de las terminales de importación.

**SM= Seguro Marítimo:** El Seguro Marítimo que se aplicará a los embarques anuales será el valor promedio que resulte para cada producto de las cotizaciones, para un período de 12 meses que cada

una de las terminales realizará entre las diez principales compañías de seguros del país.

Se harán cotizaciones individuales para cada uno de los productos blancos y negros (crudo o reconstituidos o Fuel-Oil). El promedio para los productos se hará considerando los puntos de carga del Golfo de México, incluyendo la costa Este de los Estados Unidos, así como Venezuela y Trinidad/Tobago.

Las cotizaciones se realizarán en el período octubre-noviembre de cada año quedando el parámetro determinado en el mes de diciembre para entrar en vigencia a partir del 1ro. de enero.

**PARRAFO:** Si el número de cotizaciones de seguro obtenidas por producto es inferior a 10 el promedio simple se obtendrá con el número de cotizaciones obtenidas. Para cada producto el número de cotizaciones no puede ser inferior a 5.

**CB= Costos Bancarios:** Los costos bancarios (CB) se refieren a los gastos bancarios tales como comisión de cambio de divisas, costo de apertura de cartas de crédito y transferencias bancarias realizadas a través de Bancos Comerciales ubicados en la República Dominicana.

El parámetro de costos bancarios se aplicará a todos los productos derivados de petróleo importados y estará compuesto por:

**1) Comisión Bancaria.**

La comisión bancaria a tomar en consideración para la fijación del parámetro será la dispuesta por el Banco Central de la República Dominicana para cada semana. La incidencia en los movimientos de los costos de la Comisión Bancaria será incorporada a la fórmula a la fecha de entrega en vigencia, según lo que exprese la Resolución de la Junta Monetaria.

**2) Gastos de Transferencia y apertura de carta de crédito.**

Los gastos de transferencias y de apertura de cartas de crédito que se aplicarán a los embarques serán el valor promedio que resulte de las cotizaciones para un período de 12 meses, que se realizarán entre los cinco principales bancos comerciales del país. Las cotizaciones se efectuarán sobre la base del total de barriles a ser importados cada año y se realizarán en el período octubre-noviembre de cada año.

El parámetro de gasto de transferencia y apertura de cartas de crédito quedará determinado en el período octubre-

noviembre de cada año para entrar en vigencia a partir del 1 de enero.

**OC= Otros Costos:** Como parámetro de referencia se tomará el promedio ponderado de las cotizaciones sometidas por las terminales para el valor total de los embarques para un período de un año, indicando las bases sobre las cuales han sido incluidos y determinados.

**GAL= Gasto de Administración de la Ley:** Correspondiente a un elemento de costo local que se agrega a la fórmula de paridad. El mismo se refiere a una comisión que la SEIC establecerá mediante resolución, a los fines de cubrir los costos relativos a la fiscalización y supervisión de las recaudaciones del impuesto en que incurra la SEF. Esta comisión será liquidada semanalmente por las empresas importadoras y remitidas en cheques certificados a la SEF, la cual establecerá el fondo de fiscalización correspondiente.

**PARRAFO I.** El concepto otros costos no incluirá los diferentes costos de recibo y descarga de hidrocarburos, los cuales forman parte de costo por manejo de terminal y son cubiertos por el cargo que se pagará por concepto de manejo de terminal.

**PARRAFO II.** Todos estos costos serán distribuidos sobre la base de costos específicos al costo FOB de cada producto.

**CMT= Cargo por Manejo de Terminal:** El cargo por Manejo de Terminal lo establecerá la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, en coordinación con la Secretaría de Estado de Finanzas, previas solicitudes documentadas por las terminales, las cuales deberán incluir un análisis de ingresos-costos-beneficios de cada una de las terminales de importación.

**PARRAFO I:** Se fijará el cargo por manejo de terminal sobre una base uniforme y será igual para todas las terminales, hasta que se mantenga el mercado regulado mediante la fórmula de paridad de importación u otros procedimientos similares.

**PARRAFO II:** El cargo por Manejo de Terminal incluye los costos operativos y administrativos que corresponderían al manejo de la terminal tales como sueldos y salarios de todo el personal que interviene en las actividades relacionadas con el manejo de la Terminal, mantenimiento de los equipos, inventario diario de los tanques y/o esferas, costos de seguro de la propiedad y riesgos a terceros, amortización de financiamientos, depreciación de equipos e instalaciones, ( si las mismas no han sido financiadas por terceros), remuneración razonable al capital invertido o beneficios por importación, los costos de descarga de buques, gastos por

certificación e inspecciones de descarga, despacho de productos, mantenimiento general de las edificaciones y lugares accesorios (patios, jardines, caminos internos y entorno de la Terminal).

Habrán diferentes cargos por Manejo de Terminal tomando en cuenta las características de la operación de la terminal y el tipo de importación de combustible:

- 1) Importaciones realizadas por las compañías que operan su propia terminal y que venden el producto a las compañías distribuidoras.

Estas son las importaciones realizadas por cuenta de la propia terminal, para ser vendida a las compañías distribuidoras y consumidores finales.

El cargo por manejo de terminal para este tipo de importaciones será establecido preferiblemente de común acuerdo entre las Compañías Importadoras y la SEIC, en caso de no arribarse a un acuerdo, la SEIC establecerá el mismo teniendo en cuenta otros parámetros referenciales de cargos por manejo de terminales aplicados.

- 2) Importaciones directas realizadas por las compañías distribuidoras a través de empresas propietarias de terminales y que su actividad principal es vender combustibles.

Estas importaciones corresponden a compras realizadas en el exterior por las compañías distribuidoras y altos consumidores de combustibles, los cuales utilizan las infraestructuras construidas por los propietarios de terminales.

Este cargo no estará regulado y dependerá del acuerdo a que lleguen las partes; sin embargo, para fines de determinar el costo de paridad de importación el cargo de referencia por manejo de terminal no deberá sobrepasar el establecido para las empresas importadoras para ser vendida a las empresas distribuidoras (No.1).

- 3) Importaciones a través de terminales de terceros, que no tienen como actividad importante dar servicio de terminales a importadoras de combustibles.

Estas importaciones corresponden a compras realizadas por empresas distribuidoras y altos consumidores de combustibles y que son descargados en terminales de

tercero, que no tienen como actividad importante ofertar dicho servicio.

El cargo por manejo de terminal será el acordado entre las partes.

- 4) Importaciones realizadas por grandes consumidores a través de sus propias terminales (autoconsumo).

Las importaciones realizadas por los grandes consumidores a través de sus propias terminales para fines de determinar el costo de paridad de importación se cargará un costo por manejo de terminal de acuerdo a lo establecido en el párrafo II del concepto de cargo por manejo de Terminal.

d.1) Tasa de Cambio: Los valores FOB y flete en US\$ serán convertibles a RD\$ sobre la siguiente base:

Si los dólares para la importación de combustibles son obtenidos de divisas del Banco Central, la tasa de cambio a aplicar será la tasa oficial de cambio semana anterior.

En el caso de que hubieren diferentes tasas de cambio oficial durante el período de aplicación, se determinará en base a la tasa de cambio promedio ponderada equivalente a la tasa de cambio referida aplicable al valor en dólares.

Cuando los dólares para la importación se compren en el sistema bancario la tasa de cambio de referencia a considerar para los embarques será la tasa de cambio promedio ponderada del mercado bancario privado, reportada por el Banco Central de la República Dominicana correspondiente al martes anterior. En caso que dicha información no esté disponible se utilizará la información más reciente publicada y/o disponible en el mencionado organismo.

d.2) El precio de venta incluirá el impuesto establecido por la Ley en las tablas I, II, III. Cuando el producto no tenga precio regulado por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, el precio de venta incluirá siempre el monto del impuesto establecido por la Ley 112-00.

d.3) Los elementos de costos anteriores se adaptarán a las especificaciones y condiciones de venta de los derivados del petróleo, octanaje en el caso de la gasolina, viscosidad y contenido de azufre en el caso del Fuel-Oil, para la venta a fin de adaptar las fórmulas de los contratos de compra (que representan las características y especificaciones de los hidrocarburos que las terminales importen, los cuales podrían diferir de las especificaciones a que vende los mismos); de manera tal que el precio de la paridad de importación no

sólo refleje el costo de los hidrocarburos que vende en el mercado local de haberse adquirido a precios internacionales. Sino también todos los elementos de costos en que se haya incurrido en su importación.

## DE LA APLICACIÓN DEL PRECIO DE PARIDAD

### PARA TODOS LOS PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO.

- 1) A fin de calcular el precio de paridad de importación de cada producto se considerará el precio FOB de los martes de la semana anterior.

PARRAFO: Si el martes es día no laborable se tomará como referencia el día laborable inmediatamente anterior.

- 2) Las terminales aplicarán los precios de paridad de importación calculados y notificados por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio de acuerdo a la metodología anterior de forma semanal, a los fines de ser aplicados al volumen total vendido en cada semana tanto para el cálculo de los diferenciales a pagar al Estado Dominicano y para el pago del subsidio a las terminales por parte del Estado Dominicano, como para el registro de sus ingresos por ventas de todos los derivados del petróleo cuyos precios fluctúan con los del mercado internacional.

### PARA EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO.

- 3) En el caso del GLP, a fin de calcular los precios de paridad de importación de una semana en específico, se considerarán los promedios simples del precio Mont Belvieu, NON TET del martes de la semana anterior publicado en OPIS. Si el martes no es laborable, se tomará como referencia el día laborable inmediatamente anterior.
- 4) El costo de flete a aplicar se calculará según se expone en la pagina No.70.
- 5) En los cargos bancarios, este indicador específico por producto variará según lo indicado en la pagina No.71.
- 6) Otros costos directos de importación admitidos explícitamente por el Estado Dominicano.
- 7) Tarifa de Seguro Marítimo: Se determinará un parámetro de referencia en base a cotizaciones realizadas por las terminales

entre las principales Compañías de Seguros del País, según se expone en este documento.

- 8) Cargo por Manejo de Terminal: Será establecido por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, en coordinación con la Secretaría de Estado de Finanzas, previa solicitud documentada y se basará en un análisis de ingresos-costos-beneficios de la Terminal, que evidencie que el cargo por manejo de terminal es razonable al cubrir los costos de la terminal y generar beneficios razonables.

**PARRAFO:** La Secretaría de Estado de Industria y Comercio informará a las terminales semanalmente los días jueves a más tardar a las 12:00 M. los precios de paridad de importación detallados por elemento de costo. Estos precios aplican para la semana siguiente desde sábado hasta viernes, inclusive.

### **EMBARQUES CON COSTOS ADICIONALES DEBIDO A FUERZA MAYOR A CONSIDERARSE EN LA LIQUIDACIÓN DE LOS IMPUESTOS Y PAGO DE SUBSIDIOS.**

f.1) Costos debido a fuerza mayor. Los costos adicionales de los cargamentos de combustibles serán reconocidos cuando se deban a causa de fuerza mayor; es decir, que no se deban a factores causados por los suplidores externos (bajo contrato y mediante compra spot) o deficiencias operacionales de las terminales. Los costos adicionales de los cargamentos que no tengan su origen en fuerza mayor, serán asumidos por el suplidor y/o por las operadoras de las terminales.

**PARRAFO I:** Se entiende por Fuerza Mayor: Causas no atribuibles a los transportistas, a los suplidores del producto, o a las terminales, tales como las siguientes: fuegos, inundaciones, terremotos, epidemias, guerras, restricciones de cuarentena, bloqueos, huelgas, embargos marítimos, vandalismos, motines, revoluciones, condiciones atmosféricas severamente anormales, y otras causas de naturaleza parecidas.

**PARRAFO II:** En los casos de costos adicionales debido a fuerza mayor, las terminales lo informarán formalmente con documentos y soportes adecuados a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio y a la Secretaría de Estado de Finanzas y no podrán cargarlos contra los diferenciales sin previa autorización de ambas Secretarías.

f.1) No. se pueden aplicar los costos adicionales de las compras en momento de paradas de planta programadas para mantenimiento aunque sean previamente notificadas de manera formal por las



terminales de importación, a la Secretaría de Estado de Finanzas y la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, ni en situaciones especiales de suministro de hidrocarburos que no se deban a factores de fuerza mayor, y en estos casos deben ser informadas y autorizadas previamente a la Secretaría de Estado de Finanzas y a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

4) No se aplicarán ni admitirán costos adicionales de compras aún cuando a requerimiento de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, sean solicitados volúmenes adicionales a los planificados por las terminales, a fin de satisfacer la demanda nacional, si los mismos no tienen origen en factores de fuerza mayor. Es decir, no serán admitidos costos de compras debido a deficiencias de planificación, administración y operación de las terminales o de sus suplidores.

3) Demoras no Operacionales debido a Fuerza Mayor.

Se reconocerán los costos de demoras no operacionales originadas por causa de fuerza mayor.

No se reconocerán, las demoras no operaciones incurridas por las terminales a consecuencia de suplir volúmenes adicionales o partidas extraordinarias (fuera de su programación normal) requeridas por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio, a fin de satisfacer la demanda nacional que tengan su origen en deficiencias de planificación, administración y operación de las terminales y sus suplidores.

El precio ex – Terminal se obtiene como sigue:

- 1- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio informa la paridad de importación a todas las terminales los miércoles antes de las 12:00 M. semanalmente.
- 2- La Secretaría de Estado de Industria y Comercio informará en base al precio de paridad de importación, el precio de venta a las compañías distribuidoras y el precio final de venta al público, los lunes de la misma semana.
- 3- Las terminales aplicarán el precio ex – Terminal descontando del precio final de venta al público los siguiente:
  - 3.1) Precio de Paridad de Importación que será igual para todas las terminales y se aplicará a esa semana.
  - 3.2) Margen de distribuidoras, margen de detallistas y costo de transporte, fijados por la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.
- 4- El precio del gas licuado de petróleo (GLP) se fijará por tonelada métrica, y en consecuencia, las terminales despacharán en toneladas métricas a los distribuidores, por lo que no se podrá realizar ajustes por volumen debido a la temperatura y la

composición de la mezcla propano-butano del producto despachado.

- 5- La tasa de cambio de referencia en la importación de hidrocarburos. En el caso de que hubieren diferentes tasas de cambio oficial en el período de aplicación, se determinará en base a la tasa promedio ponderada, resultante de dividir el total de pesos (RD\$), que debieron pagarse por los dólares, equivalente a la tasa de cambio referida aplicable al valor.
- 6- La liquidación de los impuestos se calculará semanalmente sobre las actividades completas de despacho de la semana en cuestión y deberá ser remitida a la Secretaría de Estado de Finanzas a más tardar el día miércoles de la semana siguiente. Asimismo, remitirá un resumen mensual y acumulado hasta el final de cada año de las liquidaciones semanales correspondientes.

Adicionalmente las terminales deberán remitir una liquidación que contenga todos los cálculos utilizados para la determinación de todas las partidas que inciden en la liquidación del impuesto. La Secretaría de Estado de Finanzas prescribirá los formularios correspondientes para la liquidación y pago de los mismos.

**PARRAFO:** Los informes mensuales de liquidación de impuestos deberán ser remitidos a más tardar el primer miércoles siguiente al término del periodo semanal correspondiente.