



Contabilidad

Contabilidad Tributaria I

Docente Monzon Rosas Helmut Frank

El combustible debería estar  
afecto al ISC

Entregado el 31/10/2025

Brigida Sueldo Zamora

Semestre V

2025-2

"El alumno declara haber realizado el presente trabajo de acuerdo a las normas de la Universidad Católica San Pablo"

¿El combustible está afecto al Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)?

## 1. Introducción

El Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) es uno de los tributos más importantes dentro del sistema impositivo peruano. Su función principal es gravar el consumo de ciertos bienes considerados no esenciales o que generan efectos negativos para la salud o el medio ambiente. Entre estos bienes se encuentran las bebidas alcohólicas, los cigarrillos y, de manera destacada, los combustibles que son derivados del petróleo.

El debate sobre si el combustible debe estar afecto al ISC ha cobrado relevancia debido al impacto que este impuesto tiene en el precio de los combustibles y, por ende, en la economía nacional. En el Perú, el precio de la gasolina y el diésel tiene un componente tributario significativo, dentro del cual el ISC ocupa un lugar importante. Este impuesto genera ingresos para el Estado, pero también plantea interrogantes sobre su equidad y su efecto en los costos de transporte y de vida de la población.

El presente trabajo busca analizar, desde el punto de vista legal, económico y ambiental, si los combustibles deben o no estar afectos al ISC. Se parte de la hipótesis de que sí deben estar afectos, ya que este impuesto tiene una base legal sólida y responde a una finalidad ambiental y fiscal que beneficia al país, siempre que se aplique con criterios de transparencia.

## 2. Marco legal del ISC en relación con los combustibles

### 2.1 Base normativa

En el Perú, el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) se regula mediante el Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley del Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por el Decreto Supremo N.º 055-99-EF, publicado el 15 de abril de 1999 y vigente hasta la fecha, con modificaciones posteriores.

El artículo 50° de dicho decreto señala lo siguiente:

El Impuesto Selectivo al Consumo grava la venta en el país a nivel de productor y la importación de los bienes contenidos en los Apéndices III y IV de la presente ley Decreto Supremo N.º 055-99-EF, 1999.

Dentro de estos, se encuentran incluidos los combustibles derivados del petróleo, tales como gasolina, diésel, kerosene, gas licuado de petróleo (GLP) y otros productos similares. Por tanto, los combustibles sí están afectos al ISC según la legislación peruana vigente.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) es la entidad encargada de actualizar las tasas específicas aplicables a cada tipo de combustible, mediante Decretos Supremos que se publican periódicamente en el diario oficial *El Peruano*. Estas tasas pueden ser modificadas según la política fiscal o los precios internacionales del petróleo (MEF, 2023).

### 2.2 Sujetos del impuesto

De acuerdo con el artículo 51° del TUO del ISC, son sujetos del impuesto:

- Los productores nacionales de combustibles.
- Los importadores de combustibles provenientes del extranjero.

Esto significa que el impuesto no lo pagan directamente los consumidores finales, sino las empresas productoras o importadoras, aunque en la práctica el costo se traslada al precio final que paga el usuario.

### 2.3 Determinación del impuesto

El artículo 53° del mismo decreto establece que el ISC puede aplicarse de tres maneras:

1. Porcentaje sobre el valor de venta (ad valorem).
2. Monto fijo por unidad de medida (por litro, galón, kilogramo, etc.).

### 3. Monto variable, cuando así lo disponga el MEF.

En el caso de los combustibles, la modalidad utilizada es el monto fijo por litro o galón, el cual varía según el tipo y grado del combustible (SUNAT, 2024).

Por ejemplo, la Resolución Ministerial N.º 168-2023-EF/15 fijó los montos específicos del ISC para cada tipo de combustible. Esto demuestra que el impuesto no es uniforme, sino diferenciado según el nivel de contaminación y el tipo de hidrocarburo.

## 2.4 Vigencia y actualizaciones

El ISC sobre combustibles se encuentra vigente desde hace más de dos décadas. A lo largo de los años, el gobierno ha realizado ajustes con el fin de mantener la estabilidad del mercado y mitigar los efectos de las variaciones internacionales del petróleo. Durante el año 2022, por ejemplo, el Decreto Supremo N.º 068-2022-EF excluyó temporalmente algunos combustibles del ISC, como medida de alivio frente al alza internacional del crudo.

No obstante, estas exoneraciones fueron temporales, y el MEF dispuso su reincorporación progresiva una vez estabilizados los precios (El Peruano, 2022). En la actualidad, el ISC continúa aplicándose plenamente a los combustibles.

### 3. Finalidad del ISC aplicado a los combustibles

El ISC no solo tiene un propósito recaudador. También cumple una función correctiva y ambiental, ya que busca desincentivar el consumo de productos contaminantes. Según el Ministerio del Ambiente (MINAM, 2023), el sector transporte es responsable de aproximadamente el 60 % de las emisiones de dióxido de carbono en Lima Metropolitana. Por ello, gravar los combustibles se considera una forma de internalizar los costos ambientales que generan.

En la misma línea, la SUNAT (2024) señala que los recursos obtenidos del ISC son utilizados parcialmente para financiar proyectos de sostenibilidad y compensar los impactos ambientales del transporte urbano. De esta manera, el impuesto se convierte en una herramienta económica para fomentar un consumo más responsable.

### 4. Efectos económicos del ISC en los combustibles

El ISC tiene un impacto directo en el precio final del combustible. Según el MEF (2023), el impuesto puede representar entre el 10 % y 20 % del precio total. Este aumento genera efectos colaterales, especialmente en el transporte y los productos de primera necesidad que dependen del traslado terrestre.

A pesar de ello, la demanda de combustibles es inelástica: aunque los precios suban, el consumo no disminuye significativamente, ya que los combustibles son bienes indispensables para la movilidad y el transporte de mercancías (OSINERGMIN, 2023).

Esto significa que, aunque el ISC eleve los precios, el Estado mantiene una recaudación constante.

Desde la perspectiva macroeconómica, eliminar el ISC no necesariamente abarataría los costos de manera sostenible. De hecho, reduciría los ingresos fiscales y podría generar desequilibrio en las cuentas públicas.

## 5. Análisis de conveniencia: ¿Debe mantenerse el ISC en los combustibles?

### 5.1 Argumentos a favor

1. Sostenibilidad fiscal: el ISC es una fuente importante de ingresos tributarios. Según la SUNAT (2023), la recaudación por ISC a los combustibles superó los S/ 5,000 millones en 2023.
2. Función ambiental: ayuda a desincentivar el uso excesivo de combustibles contaminantes.
3. Política de corrección de externalidades: quienes contaminan más, pagan más, lo que se ajusta al principio de justicia ambiental (Ataliba, 2018).
4. Convergencia internacional: países como Chile, México y miembros de la Unión Europea aplican impuestos similares, denominados "impuestos verdes".

### 5.2 Argumentos en contra

1. Impacto en la inflación: al incrementar el costo del transporte, puede afectar el precio de los alimentos y servicios.
2. Efecto regresivo: afecta proporcionalmente más a los hogares de bajos ingresos.
3. Competitividad: puede aumentar los costos logísticos para las empresas nacionales.

Por lo tanto, los beneficios fiscales y ambientales del ISC suelen ser mayores que sus costos, especialmente si el Estado implementa mecanismos de compensación como la devolución del ISC para transportistas formales (Decreto de Urgencia N.º 012-2019).

## 6. Consideraciones finales

El combustible sí está afecto al Impuesto Selectivo al Consumo según el marco legal peruano vigente, específicamente el Decreto Supremo N.º 055-99-EF y sus normas complementarias. Este impuesto cumple un rol fundamental dentro del sistema tributario, ya que permite obtener ingresos para el Estado y, al mismo tiempo, incentivar un consumo más responsable y menos contaminante.

La discusión no debería centrarse en si debe eliminarse, sino en cómo aplicarlo de manera más justa. Se pueden establecer tasas diferenciadas según el nivel de contaminación, promover combustibles alternativos y garantizar que los recursos recaudados se destinen efectivamente a políticas ambientales y sociales.

## 7. Conclusión

En conclusión, los combustibles están legal y legítimamente afectados al ISC en el Perú. La aplicación de este impuesto se sustenta en una base jurídica clara (D.S. N.º 055-99-EF) y en principios económicos y ambientales sólidos.

Su eliminación podría generar un impacto negativo en la recaudación fiscal y debilitar las políticas de sostenibilidad ambiental.

Lo cual , se recomienda mantener una revisión periódica de las tasas y fortalecer los mecanismos de compensación social, de modo que el impuesto no recaiga desproporcionadamente sobre los sectores más vulnerables.

El ISC debe evolucionar hacia un impuesto más ambiental, transparente y equitativo, pero no desaparecer.

## Referencias

- Ataliba, G. (2018). *Hipótesis de incidencia del hecho imponible*. São Paulo: Malheiros.
- Decreto Supremo N.º 055-99-EF. (1999). *Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto Selectivo al Consumo*. Diario Oficial *El Peruano*.
- Decreto Supremo N.º 068-2022-EF. (2022). *Excluyen temporalmente determinados combustibles del ISC*. Diario Oficial *El Peruano*.
- Decreto de Urgencia N.º 012-2019. (2019). *Devolución del ISC al transporte de carga y pasajeros*. Lima: Gobierno del Perú.
- MEF. (2023). *Informe de Política Tributaria: Impuesto Selectivo al Consumo*. Lima: Ministerio de Economía y Finanzas.
- MINAM. (2023). *Inventario Nacional de Emisiones de GEI del Sector Transporte*. Lima: Ministerio del Ambiente.
- SUNAT. (2024). *Guía práctica del Impuesto Selectivo al Consumo*. Lima: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
- Soldevilla Tito, M. A., & Huaripata Cuya, J. *La exoneración del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) y su impacto en la liquidez de las estaciones de combustible del Callao*, año 2022.