



Universidad Católica
San Pablo

Contabilidad

Contabilidad Tributaria I

¿Debe el combustible estar afecto al ISC?

Entregado el 31/10/2025

Galdós Champi Nicole Alexandra

Semestre VI

2025-2

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

1. Introducción:

En Perú, el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) es un impuesto importante que se aplica a productos que no son de primera necesidad o que pueden ser dañinos para la sociedad o el medio ambiente. Algunos ejemplos son los cigarrillos, carros de lujo, licores y combustibles derivados del petróleo.

El tema de cobrar el ISC a los combustibles es complicado. Algunos dicen que ayuda a que la gente compre menos productos contaminantes y que le da dinero al gobierno. Otros creen que sube el costo del transporte, causa inflación y afecta más a las personas con menos dinero.

En este trabajo, vamos a ver si es buena idea o no cobrar el ISC al combustible, considerando los argumentos sobre impuestos, economía, sociedad y medio ambiente. También queremos ver si el ISC realmente cumple con los objetivos de ser justo, eficiente y útil para la sociedad peruana.

2. Marco teórico:

El ISC es un impuesto que se paga cuando se trae de otro país o se vende ciertos productos y servicios que están en la lista de la Ley del IGV e ISC. A diferencia del Impuesto General a las Ventas (IGV), el ISC no solo busca recaudar dinero, sino que también quiere cambiar los hábitos de consumo de la gente, haciendo que compren menos productos que puedan ser malos para la salud o el medio ambiente. La ley dice que el ISC se aplica a los combustibles hechos con petróleo.

3. Marco regulatorio; ¿Cómo se controla el combustible según el ISC?

En Perú, el gasohol, la gasolina, el diésel y el queroseno pagan el ISC. El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la SUNAT publican los precios exactos del impuesto por galón, que cambian según el tipo de combustible y qué tan contaminante sea.

Por ejemplo, en 2024, el MEF dijo que el ISC para el diésel B5 era de S/ 1.70 por galón y de S/ 1.13 para el gasohol de 90 octanos. Esto muestra que se usan diferentes políticas dependiendo del tipo de combustible y de su impacto ambiental.

También hay formas de compensar a los transportistas de carga y pasajeros, devolviéndoles hasta el 70% del impuesto que pagaron. Así se busca que el impuesto no afecte tanto a los que menos tienen, pero sin dejar de regular el consumo.

En resumen, la ley dice que el combustible debe pagar el ISC, pero hay excepciones y cambios cada cierto tiempo, dependiendo de lo que el gobierno considere importante en cuanto a impuestos y ecología.

4. ¿Por qué sí debería cobrarse el ISC al combustible?

- **Cuidado del ambiente:** El ISC ayuda a que la gente no consuma tanto combustible fósil, que contamina y daña el clima.
- **Dinero seguro para el Estado:** La gente siempre necesita combustible, así que el Estado tiene ingresos constantes, incluso cuando la economía está mal.
- **Que cada uno pague por lo que contamina:** El uso de combustibles genera contaminación y problemas sociales (daño ambiental, salud pública), así que el que contamina debe pagar por ello a través de impuestos.
- **Impuesto justo:** El ISC no afecta las cosas básicas que necesitamos, sino que grava el consumo de productos que dañan a la comunidad.
- **Otros países lo hacen:** Países como Chile, Colombia y México tienen impuestos parecidos para cuidar el ambiente y usar la energía de manera eficiente.

5. ¿Por qué no debería cobrarse el ISC al combustible?

Aunque hay buenas razones para cobrar el ISC al combustible por temas de economía y ambiente, también hay argumentos sociales y económicos que dicen que no es buena idea, o que al menos se debería cobrar menos o usar otros métodos más justos:

5.1. Afecta el costo del transporte y suben los precios:

El combustible es clave para el transporte y la producción. Si el ISC sube el precio del combustible, eso afecta directamente el costo de transportar productos, distribuir alimentos y el transporte público.

Al final, esto se ve reflejado en el precio de todo, causando inflación en la economía. El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2024) dice que los cambios en el ISC para el diésel y los gasoholes han afectado directamente la inflación en los últimos años, sobre todo en alimentos y transporte.

5.2. Es un impuesto injusto:

El ISC, como la mayoría de los impuestos indirectos, es injusto porque afecta más a los que tienen menos dinero.

El ISC se aplica sin importar cuánto gane el consumidor, a diferencia del Impuesto a la Renta. Esto quiere decir que un pequeño vendedor o un conductor de transporte público paga el mismo impuesto por litro de combustible que una gran empresa o alguien con muchos ingresos.

Estudios como el de la Universidad de Lima (2021) señalan que el costo del combustible aumenta la desigualdad en el consumo, porque las familias con menos recursos gastan una mayor parte de sus ingresos en energía y transporte. Por lo tanto, el impuesto podría aumentar las diferencias sociales en lugar de disminuirlas.

5.3. No ayuda mucho a bajar el consumo ni a cuidar el ambiente:

Aunque se dice que el ISC al combustible es para cuidar el ambiente, la verdad es que no ha logrado reducir el consumo ni la contaminación de forma importante.

Esto pasa porque la gente necesita combustible y no puede cambiarlo fácilmente por alternativas limpias, ya que no hay suficientes vehículos eléctricos o energías renovables a precios accesibles.

Así, el ISC solo sirve para recaudar dinero, pero no genera un cambio real en el ambiente. El BCRP dice que el uso de diésel en el país casi no ha cambiado a pesar de los precios y los impuestos, lo que muestra que no sirve de mucho.

5.4. Aumenta el contrabando y la informalidad:

En las zonas de frontera, como Tumbes, Tacna o Puno, donde los precios son muy diferentes a los de los países vecinos, un impuesto alto al combustible puede fomentar el contrabando y la economía informal.

Si el ISC sube mucho los precios, es más atractivo traer combustible de contrabando a precios más bajos. Esto no solo reduce los ingresos del Estado, sino que también genera competencia desleal y dificulta el control aduanero.

La SUNAT ha informado varias veces sobre el decomiso de combustibles que entraron ilegalmente desde Ecuador o Bolivia, porque son más baratos debido a los menores impuestos. Esto demuestra que un ISC alto puede ser perjudicial, ya que fomenta la evasión y reduce los ingresos fiscales.

5.5. No es coherente con las políticas públicas:

Desde el punto de vista fiscal, todos los impuestos deben ser proporcionales, justos y legales. Si el ISC al combustible no logra reducir el consumo ni proteger el medio ambiente, entonces no está cumpliendo su objetivo original y podría considerarse ineficaz.

Algunos expertos en energía dicen que sería mejor cambiar el ISC por incentivos positivos, como descuentos para quienes consumen energías renovables o subsidios para tecnologías limpias, en lugar de castigar a quienes no tienen otras opciones reales de consumo.

En resumen, mantener el ISC al combustible sin una estrategia de sostenibilidad puede distorsionar el mercado y afectar la competencia, sin generar beneficios ambientales importantes.

6. Análisis y debate:

Se ha discutido mucho sobre el ISC a los combustibles. Como tiene un doble propósito (recaudar y regular), es difícil equilibrarlo en términos de justicia, sostenibilidad y eficiencia. Aquí analizamos los argumentos a favor y en contra, evaluando su impacto real en el Perú.

6.1. Dinero versus justicia:

Uno de los principales objetivos del ISC es recaudar impuestos a través de productos que la gente siempre compra, como el combustible. Sin embargo, esto choca con la idea de justicia fiscal, ya que el impuesto se aplica sin importar cuánto dinero tenga la persona.

Así, aunque el Estado recauda mucho dinero, los consumidores (especialmente los de menores recursos) terminan pagando demasiados impuestos. Esto muestra un problema de equidad, ya que el impuesto se vuelve injusto y aumenta las diferencias económicas y sociales.

6.2. Cuidado del ambiente: teoría versus práctica:

Desde el punto de vista ambiental, el ISC busca reducir el uso de combustibles dañinos. Sin embargo, los hechos demuestran que este impuesto no reduce las emisiones de forma importante.

Se han visto resultados positivos solo cuando se combinan incentivos para energías limpias, subsidios para el transporte eléctrico o inversiones en infraestructura sostenible, como en Chile o México.

La falta de alternativas al combustible fósil en Perú hace que el ISC no cumpla su objetivo ambiental. En otras palabras, se ha convertido más en una forma de recaudar dinero que en una herramienta para cuidar el ambiente, lo que pone en duda su utilidad.

6.3. Efectos económicos y sociales:

El ISC al combustible no solo afecta al Estado, sino que también influye en los precios de toda la economía. Si sube el costo del combustible, suben los costos de transporte, producción y distribución de bienes, lo que afecta el bolsillo de los ciudadanos.

Esto puede reducir la capacidad de las empresas locales para competir, sobre todo las pequeñas, que dependen del transporte terrestre. Además, la subida de precios genera tensiones sociales, ya que afecta directamente el bienestar de las personas sin ofrecer compensaciones claras.

6.4. Aspectos de la política fiscal:

Los impuestos deben ser claros, lógicos y tener un propósito específico. En el caso del ISC al combustible, hay una diferencia entre su objetivo real (recaudar impuestos) y su objetivo oficial (controlar el consumo dañino).

Esta diferencia puede reducir la legitimidad del impuesto y generar resistencia social o económica, especialmente cuando suben los precios del petróleo a nivel mundial.

Por otro lado, algunos economistas dicen que eliminar el ISC sin un plan de compensación podría afectar la estabilidad financiera del gobierno. En lugar de eliminarlo por completo, se podría cambiar su estructura e implementar tarifas diferentes según el nivel de contaminación.

6.5. Estado de situación financiera:

En conclusión, el debate sobre si el combustible debe pagar el ISC no tiene una respuesta sencilla. Hay argumentos sólidos para mantenerlo (cuidado del ambiente, recaudación, control del consumo), pero también hay razones para reconsiderar su aplicación actual (injusticia, ineficiencia ecológica, inflación).

El problema no es el impuesto en sí, sino cómo se aplica y con qué fin. Una política fiscal equilibrada debería buscar que los objetivos tributarios coincidan con la justicia social y la sostenibilidad, para evitar que el ISC sea una carga excesiva para las empresas y los ciudadanos.

7. Conclusión general:

En resumen, la discusión sobre el ISC al combustible muestra una tensión entre la necesidad de financiar al Estado y la obligación de ser justos y sostenibles.

El impuesto, tal como está ahora, no es adecuado para alcanzar sus objetivos sociales y ambientales, por lo que es necesario cambiarlo. Solo con un diseño técnico y equilibrado, que combine eficiencia fiscal, equidad social y responsabilidad ecológica, se podrá lograr un sistema tributario moderno y alineado con el desarrollo sostenible que necesita el Perú.

8. Bibliografía:

Banco Central de Reserva del Perú. (2023). Reporte de inflación: Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2023-2024. Lima: BCRP. Recuperado de [\[https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/reporte-de-inflacion.html\]](https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/reporte-de-inflacion.html)(<https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/reporte-de-inflacion.html>)

Gestión. (2022, 6 de abril). Exoneración del ISC a combustibles: ¿fue acertada la medida del gobierno? Lima: Diario Gestión. Recuperado de [\[https://gestion.pe/economia/exoneracion-del-isc-a-combustibles-fue-acertada-la-medida-del-gobierno\]](https://gestion.pe/economia/exoneracion-del-isc-a-combustibles-fue-acertada-la-medida-del-gobierno)(<https://gestion.pe/economia/exoneracion-del-isc-a-combustibles-fue-acertada-la-medida-del-gobierno>)

Gobierno del Perú. (2022, abril). Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). Portal del Estado Peruano. Recuperado de [\[https://www.gob.pe/7918-impuesto-selectivo-al-consumo-isc\]](https://www.gob.pe/7918-impuesto-selectivo-al-consumo-isc)(<https://www.gob.pe/7918-impuesto-selectivo-al-consumo-isc>)

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). (2024). Análisis del rendimiento de los tributos 2024. Lima: MEF. Recuperado de [\[https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/Analisis_rendimiento_tributos_2024.pdf\]](https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/Analisis_rendimiento_tributos_2024.pdf)(https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/Analisis_rendimiento_tributos_2024.pdf)

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). (s.f.). Medición del efecto del Impuesto Selectivo al Consumo a los combustibles. Lima: MEF. Recuperado de [\[https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/estudios_documentos/estudios/EfectoISCCombustibles.pdf\]](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/estudios_documentos/estudios/EfectoISCCombustibles.pdf)(https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/estudios_documentos/estudios/EfectoISCCombustibles.pdf)

SUNAT. (s.f.). Título II del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). Texto Único Ordenado de la Ley del IGV e ISC. Recuperado de [\[https://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/titulo2.pdf\]](https://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/titulo2.pdf)(<https://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/titulo2.pdf>)

SUNAT. (s.f.). Devolución del ISC al combustible. Portal Emprender. Recuperado de [\[https://emprender.sunat.gob.pe/principales-impuestos/impuesto-selectivo-consumo-isc/devolucion-isc-combustible\]](https://emprender.sunat.gob.pe/principales-impuestos/impuesto-selectivo-consumo-isc/devolucion-isc-combustible)(<https://emprender.sunat.gob.pe/principales-impuestos/impuesto-selectivo-consumo-isc/devolucion-isc-combustible>)