

Un crédito tributario convertido en costo



Nataly Aspinwall

Asociada senior
del Estudio
Olaechea

Recientemente, la Sunat publicó el Informe N.º 0000 17-20 26-Sunat/7T0000, mediante el cual fija un criterio sobre el Impuesto al Rodaje (IRO) que podría generar efectos

relevantes para las empresas vinculadas con la importación y comercialización de combustibles, al abrir la posibilidad de que un crédito fiscal, como el que se genera con la deducción del IRO, pase a convertirse en un costo tributario. El IRO grava las gasolinas con una tasa del 8 % y se aplica tanto en la importación como en la venta local. La normativa permite

que los importadores deduzcan el IRO pagado en la importación del combustible como crédito fiscal contra el IRO que grava la venta del gasohol producido con esa gasolina. Así, se evitaría que el impuesto se pague dos veces por el mismo producto. Sin embargo, el problema surge cuando el IRO pagado en la importación es mayor que el impuesto que corresponde pagar por la venta local del gasohol. Ello ocurre con facilidad, toda vez que el impuesto en la importación se calcula sobre el valor CIF aduanero (costo, seguro y flete), mientras que el impuesto en la venta

local se determina sobre el precio una vez que el combustible sale de la planta. Por ello, el impuesto pagado inicialmente puede resultar mayor al que se genera en la etapa de comercialización. Bajo este escenario, es necesario confirmar si ese exceso puede ser utilizado en los meses siguientes. Al respecto, el Informe N.º 000017-2026-Sunat/7T0000 de la

En consecuencia, el crédito que no se utiliza en el momento simplemente se pierde.

Sunat ha establecido que no se permite arrastrar ese saldo de IRO a periodos posteriores. En consecuencia, el crédito que no se utiliza en el momento simplemente se pierde. Este criterio, en la práctica, puede generar que un impuesto diseñado como un tributo indirecto -que debería ser neutral- termine convirtiéndose en un costo definitivo para las empresas. En sectores donde los márgenes son sensibles a las variaciones de precios internacionales, esto puede afectar la eficiencia de la cadena de suministro y, eventualmente, trasladarse al consumidor. Así, desde una perspectiva de política tributaria,

el informe de la Sunat evidencia una limitación del diseño legal del impuesto; por lo que la alternativa razonable sería revisar la normativa para permitir el arrastre del saldo no aplicado, tal como ocurre con el crédito fiscal del IGV. Esto ayudaría a preservar la neutralidad del impuesto y evitar que situaciones meramente técnicas terminen generando costos tributarios adicionales. En un contexto donde el país busca estabilidad en los precios de los combustibles y previsibilidad para la inversión, este tipo de ajustes normativos podría contribuir a un sistema tributario más coherente y eficiente.