

P/ 553.03.2026/DNPACG  
Lima, 19 de marzo de 2026

Señor

**VICTOR FLORES RUÍZ**

Presidente

Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera

Congreso de la República

Presente. –

**Asunto :** Opinión al Proyecto de Ley N°13360/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano”.

**Referencia:** Oficio N° 1247-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR.

De mi consideración,

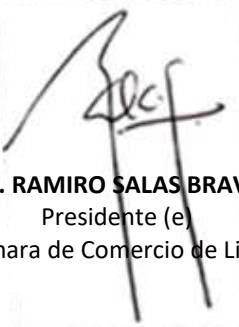
Es grato dirigirnos a usted en principio para saludarlo a nombre del Consejo Directivo de la Cámara de Comercio de Lima (CCL) y de la Presidencia de la Comisión Tributaria y Comisión de Asuntos Marítimo, Portuarios y Aduaneros de la CCL; y, a su vez, en atención al documento de la referencia, remitirle nuestra opinión institucional sobre el Proyecto de Ley N°13360/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano”.

Al respecto, la CCL como gremio empresarial que agrupa a 16 gremios internos y 10 comisiones de trabajo dedicados al comercio, la producción y servicios, tiene el compromiso institucional de velar por los empresarios peruanos a través de proyectos y propuestas relacionados con el desarrollo del sector empresarial, facilitando oportunidades de negocio para fomentar el crecimiento económico y la generación de empleo que dinamice la economía peruana.

En ese sentido, adjuntamos el Informe DNPACG-148-2025/CCL de la Dirección Normatividad, Políticas y Articulación de Comisiones y Gremios, que contiene nuestros comentarios y observaciones al mencionado proyecto de ley, la cual ponemos a su consideración para los fines pertinentes.

Hacemos propicia la oportunidad para reiterarle los sentimientos de nuestra mayor consideración y estima personal.

Atentamente,



**DR. RAMIRO SALAS BRAVO**  
Presidente (e)  
Cámara de Comercio de Lima



**LEONARDO LOPEZ**  
Presidente  
Comisión Tributario  
Cámara de Comercio de Lima



**ALBERTO EGO AGUIRRE**  
Presidente  
Comisión de Asuntos Marítimos, Portuarios y  
Aduaneros  
Cámara de Comercio de Lima

**Se adjunta:** Informe DNPACG-148-2025/CCL de la Dirección de Normatividad, Políticas y Articulación de Comisiones y Gremios.

**INFORME DNPACG-148-2025/CCL**

A : PRESIDENCIA DE DIRECTORIO  
DE : DIRECCIÓN DE NORMATIVIDAD, POLÍTICAS Y ARTICULACIÓN DE COMISIONES Y GREMIOS  
ASUNTO : OPINIÓN SOBRE EL PROYECTO DE LEY N° 13360/2025-CR, “LEY QUE MODIFICA LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA PARA PROMOVER EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN TRÁFICO DE CABOTAJE EN EL LITORAL PERUANO”.  
REFERENCIA: OFICIO N° 1247-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR  
FECHA : Lima, 17 de diciembre de 2025

---

Es grato dirigirme a usted, en atención al asunto y el documento de la referencia, para informar lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1. Con fecha 26 de noviembre de 2025, se presentó el Proyecto de Ley N°13360/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano”.
- 1.2. El 27 de noviembre de 2025, el Proyecto de Ley materia de análisis se derivó a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República para su estudio y dictamen correspondiente.
- 1.3. La Comisión Tributaria y la Comisión de Asuntos Marítimo, Portuarios y Aduaneros de la Cámara de Comercio de Lima (CCL) emitieron sus comentarios sobre la propuesta legislativa en mención.

**II. ANÁLISIS**

- 2.1. El Proyecto de Ley N° 13360/2025-CR propone modificar los artículos 44° y 56° del Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado mediante Decreto Supremo N° 179-2004-EF, a efectos de: **(i)** considerar como gasto deducible el servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga, aun cuando el mismo se realice por sujetos que tengan su domicilio en territorios de baja o nula imposición; y, **(ii)** establecer una tasa de retención de 10% por concepto de Impuesto a la Renta.
- 2.2. Al respecto, de la revisión y análisis a la propuesta legislativa materia de análisis, así como de los comentarios de la Comisión Tributaria y la Comisión de Asuntos Marítimo, Portuarios y Aduaneros de la CCL, emitimos nuestra **opinión a favor** en base a los argumentos que se desarrollan en el presente informe.

**A. IMPORTANCIA DEL CABOTAJE EN EL PERÚ Y SU DESARROLLO NORMATIVO**

- 2.3. En el presente acápite abordaremos la importancia del cabotaje en el Perú, a partir de su evolución normativa en los últimos años, marcada por el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, la Ley N° 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo N° 1413. El mencionado análisis permitirá contextualizar y evaluar las modificaciones propuestas por la iniciativa legislativa a los artículos 44° y 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta.
- 2.4. Al respecto, de acuerdo con la Organización Mundial del Comercio (OMC), el transporte marítimo continúa siendo el principal medio para el comercio internacional de mercancías y constituye la columna vertebral de las cadenas de suministro globales, al concentrar más del 80% del volumen del comercio mundial<sup>1</sup>. En este contexto, el fortalecimiento de las distintas modalidades de transporte marítimo resulta esencial no solo para el comercio exterior, sino también para la eficiencia de nuestro comercio interno.
- 2.5. Bajo ese contexto, el cabotaje se presenta como una herramienta estratégica para el desarrollo del comercio y la logística nacional. El término proviene del francés *cabotage* y, en su acepción clásica, se refiere a la acción de navegar entre puerto y puerto a lo largo de la costa<sup>2</sup>; asimismo, de manera específica, en nuestro ordenamiento jurídico el cabotaje es definido como “aquella operación de transporte de carga o de pasajeros, de origen nacional para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República”<sup>3</sup>.
- 2.6. Desde una perspectiva logística, el cabotaje constituye un modo de transporte eficiente y complementario al terrestre, pues su relevancia se ve acentuada por la saturación de la infraestructura vial. De acuerdo con cifras del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), el desarrollo del cabotaje puede generar reducciones de costos logísticos de hasta un 60%, beneficiando a importadores y exportadores y, de manera particular, a alrededor de 6,000 micro y pequeñas empresas (MYPES)<sup>4</sup>. Este aspecto resulta especialmente relevante si se considera que aproximadamente el 80% de las exportaciones anuales del país se originan en las regiones del interior<sup>5</sup>.
- 2.7. Adicionalmente a ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha señalado que el transporte marítimo de cabotaje es participativo, en la medida en que el gasto de la operación se redistribuye entre los distintos operadores de la

<sup>1</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC). Transporte marítimo. s./f. [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/serv\\_s/transport\\_s/transport\\_maritime\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm). Consulta: 17.12.2025.

<sup>2</sup> Jesús Hurtado, “Ley Nacional de Cabotaje: ¿Cómo pretende el Perú sacar provecho de su nuevo Puerto de Chancay?”, 29 de noviembre de 2024, <https://lexlatin.com/reportajes/ley-nacional-cabotaje-peru-puerto-de-chancay>. Consulta: 17.12.2025.

<sup>3</sup> Artículo 3 de la Ley N.º 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga

<sup>4</sup> Roberto De La Tore, “Cabotaje, hacia un transporte más eficiente”, La Cámara, 10 de junio de 2024, <https://lacamara.pe/cabotaje-hacia-un-transporte-mas-eficiente/>. Consulta: 17.12.2025.

<sup>5</sup> Idem.

- cadena logística marítima y portuaria como las navieras, puertos, almacenes y el transporte local; e incentiva la economía regional a través de puertos secundarios<sup>6</sup>.
- 2.8. Tomando en cuenta estos beneficios, en el año 2018 se emitió el Decreto Legislativo N.º 1413, cuyo objetivo fue promover y facilitar el cabotaje marítimo en el país. Entre las medidas más relevantes introducidas por dicha norma se encuentran la eliminación de las restricciones al capital extranjero y la habilitación, bajo un régimen transitorio, del uso de naves de bandera nacional y extranjera para la prestación del servicio de transporte de carga entre puertos del litoral peruano. En términos prácticos, este esquema buscó asegurar oferta inmediata y promover competencia en un mercado que requería capacidad de flota y operadores especializados.
- 2.9. Los resultados de dicha flexibilización fueron exitosos, pues de acuerdo al Informe N° 0013-2023-MTC/17.04 de la Dirección de Autorización en Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la cantidad de buques inscritos para brindar el servicio de cabotaje durante los tres años de excepción fueron de 54, los cuales pertenecen a ocho empresas, lo que evidencia un incremento relevante de la oferta.
- 2.10. En esa misma línea, según la Autoridad Portuaria Nacional (APN), al analizar el tráfico de carga de cabotaje durante el periodo 2020-2022, período de la excepción del Decreto Legislativo N° 1413, las cifras al cierre de 2022 alcanzaron las 1,133,434 TM, lo que evidenció un crecimiento del 109% (+596,555 TM) frente al total movilizado en 2020; asimismo, respecto de 2019, se registró un crecimiento del 71.4% (+477,823 TM)<sup>7</sup>.
- 2.11. Posteriormente, en junio de 2024 **se publicó la Ley N° 32049, Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga**. Esta norma, en primer lugar, precisó el servicio de cabotaje como el transporte de carga o pasajeros cuyo origen (punto de partida) y destino (punto de llegada) se encuentra en un puerto peruano<sup>8</sup>. Asimismo, flexibilizó el régimen aplicable al permitir que el cabotaje sea realizado por personas naturales o jurídicas constituidas en el Perú o en el extranjero, independientemente del origen del capital social.
- 2.12. Ello ha permitido, por ejemplo, que el del Puerto de Mataran se posicione como alternativa al Callao para atender carga de exportación e importación de la Región

<sup>6</sup> Jorge Choque, "Transporte marítimo de cabotaje: Mecanismos para incentivarlo", Logistica360, 05 de octubre de 2023, <https://logistica360.pe/transporte-maritimo-de-cabotaje-mecanismos-para-incentivarlo/>. Consulta: 17.12.2025.

<sup>7</sup> COMEX Perú, "Cabotaje marítimo: nuevo Proyecto de Ley permitiría reducir costos e impulsar el desarrollo del transporte de carga peruano", 02 de junio de 2023, <https://www.comexperu.org.pe/articulo/cabotaje-maritimo-nuevo-proyecto-de-ley-permitiria-reducir-costos-e-impulsar-el-desarrollo-del-transporte-de-carga-peruano>. Consultado el: 17.12.2025.

<sup>8</sup> López, Leonardo. El alto costo tributario de los servicios de cabotaje. *La Cámara*, 05 de agosto de 2024. Véase en: <https://lacamara.pe/el-alto-costo-tributario-de-los-servicios-de-cabotaje/> Consultado el 17.12.2025

Arequipa mediante servicios de cabotaje con conexiones vía Callao y/o Chancay<sup>9</sup>. No obstante, diversos especialistas en la materia<sup>10</sup> consideran que aún queda pendiente realizar modificaciones a la normativa relacionada a fin de que se pueda desarrollar una oferta de servicios de cabotaje como una alternativa rentable de transporte, beneficioso para quienes busquen acceder a este servicio, como para quienes los ofrecen.

- 2.13. Por lo tanto, consideramos que la iniciativa legislativa que propone incluir como gasto deducible el servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga, aun cuando el mismo se realice por sujetos que tengan su domicilio en territorios de baja o nula imposición; y, establecer una tasa de retención de 10% por concepto de Impuesto a la Renta, permitirá ofrecer mayores incentivos para la competitividad del servicio de cabotaje en nuestro territorio, así como la dinamización del transporte interno de personas y mercancías en nuestro país, volviéndolo más simple y eficiente, en atención a los fundamentos desarrollados en el siguiente apartado.

## **B. ANÁLISIS DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS AL TUO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA**

- 2.14. El Proyecto de Ley N° 13360/2025-CR propone modificar los artículos 44° y 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, con el objetivo de establecer: **(i)** la deducción como gasto del servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga, aun cuando dicho servicio sea prestado por sujetos domiciliados en territorios de baja o nula imposición; y, **(ii)** una tasa de retención reducida del 10% por concepto del Impuesto a la Renta aplicable a los pagos efectuados a personas jurídicas no domiciliadas que presten dicho servicio.
- 2.15. Respecto a la **primera modificación**, la iniciativa legislativa propone la siguiente fórmula legal:

<b>DECRETO SUPREMO N°179-2004-EF, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA</b>	<b>PROYECTO DE LEY 13360/2025-CR</b>
<p><b>Artículo 44.- No son deducibles para la determinación de la renta imponible de tercera categoría:</b></p> <p>m) Los gastos, incluyendo la pérdida de capital, provenientes de operaciones efectuadas con sujetos que califiquen en alguno de los siguientes supuestos:</p>	<p><b>“Artículo 44°. - No son deducibles para la determinación de la renta imponible de tercera categoría:</b></p> <p>(...) m) Los gastos, incluyendo la pérdida de capital, provenientes de operaciones efectuadas con sujetos que califiquen en alguno de los siguientes supuestos:</p>

<sup>9</sup> Portal Portuario. Juan Manuel Gonzales: La Ley de cabotaje, herramienta de competitividad regional en Perú, 05 de diciembre de 2025. Véase en: <https://portalportuario.cl/juan-manuel-gonzales-la-ley-de-cabotaje-herramienta-de-competitividad-regional-en-peru/> Consultado el 17.12.2025.

<sup>10</sup> Ibidem

<p>(...) No quedan comprendidos en el presente inciso los gastos derivados de las siguientes operaciones: (i) crédito; (ii) seguros o reaseguros; (iii) cesión en uso de naves o aeronaves; (iv) transporte que se realice desde el país hacia el exterior y desde el exterior hacia el país; y, (v) derecho de pase por el canal de Panamá. Dichos gastos son deducibles siempre que el precio o monto de la contraprestación sea igual al que hubiera pactado partes independientes en transacciones comparables</p>	<p>(...) No quedan comprendidos en el presente inciso los gastos derivados de las siguientes operaciones: (i) crédito; (ii) seguros o reaseguros; (iii) cesión en uso de naves o aeronaves; (iv) transporte que se realice desde el país hacia el exterior y desde el exterior hacia el país; (v) derecho de pase por el canal de Panamá; y <b>(vi) servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga.</b> Dichos gastos son deducibles siempre que el precio o monto de la contraprestación sea igual al que hubiera pactado partes independientes en transacciones comparables.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- 2.16. Sobre el particular, debemos tomar en cuenta que el artículo 44° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta establece un catálogo de gastos que no son deducibles para la determinación de la renta neta, entre los cuales se encuentran aquellos derivados de operaciones realizadas con sujetos domiciliados en países o territorios de baja o nula imposición; ello con la finalidad de prevenir la erosión de la base imponible y el traslado artificial de utilidades. Se trata, por tanto, de una presunción legal de riesgo fiscal.
- 2.17. En ese sentido, actualmente, si una empresa naviera presta servicios de cabotaje dentro de nuestro territorio, no puede deducir el pago efectuado como gasto para efectos del Impuesto a la Renta, conforme a lo dispuesto en el artículo 44° del TUO de la Ley de Impuesto a la Renta. En consecuencia, se afecta directamente la competitividad y funcionalidad del servicio prestado, volviéndolo poco atractivo para las personas naturales y jurídicas que busquen brindar dicho servicio.
- 2.18. Esta situación se agrava cuando la empresa naviera se encuentra domiciliada en un país o territorio de baja o nula imposición, pues la empresa peruana que contrata el cabotaje tampoco puede deducir el gasto, incluso cuando el servicio haya sido real, necesario y efectivamente prestado, generando así una restricción que no distingue entre operaciones legítimas y eventuales esquemas elusivos.
- 2.19. Frente a ello, el propio legislador ha reconocido que no todas las operaciones con sujetos domiciliados en territorios de baja o nula imposición responden a esquemas elusivos. Ello se refleja en las excepciones expresamente previstas en el inciso m) del artículo 44°, entre las cuales se encuentran (i) crédito; (ii) seguros o reaseguros; (iii) cesión en uso de naves o aeronaves; (iv) transporte que se realice desde el país hacia el exterior y desde el exterior hacia el país; y, (v) derecho de pase por el canal de Panamá<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> SUNAT. Informe N° 171-2007-SUNAT/2B0000. Lima, 27 de septiembre de 2007. Véase en: <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficios/2007/oficios/1712007.htm>

- 2.20. En ese contexto, consideramos la propuesta de incorporar al servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga dentro de las citadas excepciones es correcta, en la medida en que se trata de un servicio real y verificable, territorialmente localizado y directamente vinculado a la actividad económica del contribuyente, cuya prestación exige infraestructura especializada, disponibilidad de flota, tripulación y el cumplimiento de autorizaciones administrativas, entre otros requisitos; lo cual reduce significativamente el riesgo de que se trate de operaciones meramente instrumentales orientadas a erosionar la base imponible.
- 2.21. Ello además, **es concordante con el principio de causalidad**, según el cual debe existir una relación directa y necesaria entre los gastos incurridos por un contribuyente y la generación de ingresos gravados<sup>12</sup> o con el mantenimiento de la fuente productora<sup>13</sup>. En el caso del cabotaje, el gasto por transporte constituye un costo logístico esencial, especialmente para empresas ubicadas en regiones alejadas de nuestra costa peruana o de los puertos del Callao y de Chancay.
- 2.22. Por lo expuesto, **la modificación del artículo 44° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta resulta jurídicamente razonable**, contribuyendo a que el cabotaje pueda desarrollarse en condiciones económicas reales y sostenibles, sin debilitar los mecanismos de control fiscal existentes.
- 2.23. Respecto a la **segunda modificación**, se establece la incorporación del literal k) al artículo 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, por medio del cual se indica que el impuesto a las personas jurídicas no domiciliadas en el país se determinará aplicando una tasa máxima de 10%. En dicho sentido, se establece la siguiente redacción:
- “Artículo 56°.** - El impuesto a las personas jurídicas no domiciliadas en el país se determinará aplicando las siguientes tasas:
- (...) k) servicio de cabotaje de pasajeros y/o de carga: 10%.”**
- 2.24. Al respecto, actualmente el TUO de la Ley del Impuesto a la Renta ostenta una retención del 30% sobre los pagos por concepto de flete realizados en favor de empresas no domiciliadas, lo que incrementa significativamente los costos operativos de dichas personas naturales o jurídicas constituidas en el extranjero, desincentivando el ejercicio del cabotaje en nuestro país<sup>14</sup>. Ello es debido a que

<sup>12</sup> Urbizagástegui Pacheco, Florentino. El Principio de Causalidad en Materia Tributaria. *Urbizagástegui y Asociados*. Véase en: <https://ura.pe/el-principio-de-causalidad-en-materia-tributaria/#:-:text=El%20principio%20de%20causalidad%20se.fuente%20productora%20de%20dichos%20ingresos.>

<sup>13</sup> Vásquez Laguna, Javier. El principio de causalidad y la valoración de gastos en el Impuesto a la Renta: precisiones entre razonabilidad y proporcionalidad para la deducción de gastos empresariales. *Editorial Economía y Finanzas*, 12 de octubre de 2025. Véase en: <https://eef.com.pe/site/blog/el-principio-de-causalidad-y-la-valoraci%C3%B3n-de-gastos-en-el-impuesto-a-la-renta-precisiones-entre-razonabilidad-y-proporcionalidad-para-la-deduci%C3%B3n-de-gastos-empresariales>

<sup>14</sup> **DECRETO SUPREMO N° 179-2004-EF, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA**

estos ingresos no son considerados como renta de fuente peruana para efectos de la compensación tributaria. Dentro de ese contexto, **uno de los principales retos que enfrenta la Administración Tributaria para atraer rentas obtenidas por sujetos no domiciliados que actúan como órganos de administración de empresas peruanas, es que el artículo 88° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta<sup>15</sup> sólo permite que los impuestos a rentas pagados en el exterior por las rentas de fuente extranjera, gravadas por la referida norma, sean acreditables<sup>16</sup>.**

- 2.25. Según Blanluet y Durand<sup>17</sup> *“De hecho, ningún país opera un sistema de crédito puro o un sistema de exención puro. Casi todos los países combinan ambos métodos. El método del crédito se abre paso en los sistemas de tributación territorial, como lo hace el método de exención en los sistemas de tributación mundial. Por tanto, más allá de distinciones conceptuales entre tributación mundial y tributación territorial, todos los sistemas aplicables tienen un carácter híbrido. Combinan los sistemas de exención y crédito, dependiendo de varios factores, como la naturaleza de la renta o la aplicabilidad de un convenio tributario”* (traducción libre). Por lo que, el régimen vigente de retención del 30% sobre los servicios de cabotaje prestados por empresas no domiciliadas genera **una carga tributaria desproporcionada que encarece el servicio y desincentiva su desarrollo en el país**; mientras que la fijación de una tasa para el servicio de

---

**Artículo 56.- El impuesto a las personas jurídicas no domiciliadas en el país se determinará aplicando las siguientes tasas:**

[...]

“j) Otras rentas, inclusive los intereses derivados de créditos externos que no cumplan con el requisito establecido en el numeral 1) del inciso a) o en la parte que excedan de la tasa máxima establecida en el numeral 2) del mismo inciso; los intereses que abonen al exterior las empresas privadas del país por créditos concedidos por una empresa del exterior con la cual se encuentra vinculada; o, los intereses que abonen al exterior las empresas privadas del país por créditos concedidos por un acreedor cuya intervención tiene como propósito encubrir una operación de crédito entre partes vinculadas; treinta por ciento (30%).

Lo dispuesto en el primer párrafo no será aplicable a las empresas a que se refiere el inciso b).

Se entiende que existe una operación de crédito en donde la intervención del acreedor ha tenido como propósito encubrir una operación entre empresas vinculadas, cuando el deudor domiciliado en el país no pueda demostrar que la estructura o relación jurídica, adoptada con su acreedor coincide con el hecho económico que las partes pretenden realizar.” (El subrayado es nuestro)

<sup>15</sup> **DECRETO SUPREMO N° 179-2004-EF, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA**

**Artículo 88.-** Los contribuyentes obligados o no a presentar las declaraciones a que se refiere el artículo 79, deducen de su impuesto los conceptos siguientes:

(...)

“e) Los impuestos a la renta abonados en el exterior por las rentas de fuente extranjera gravadas por esta Ley, siempre que no excedan del importe que resulte de aplicar la tasa media del contribuyente a las rentas obtenidas en el extranjero, ni el impuesto efectivamente pagado en el exterior. El importe que por cualquier circunstancia no se utilice en el ejercicio gravable, no podrá compensarse en otros ejercicios ni dará derecho a devolución alguna.

Lo previsto en este inciso no se aplica a los impuestos abonados por la distribución de dividendos o utilidades cuando a estos resulte aplicable lo dispuesto por el inciso f).

f) Las personas jurídicas señaladas en el artículo 14 de la Ley, salvo las referidas en los incisos f), h) y k) de dicho artículo, domiciliadas en el país, que obtengan rentas de fuente extranjera gravadas por esta Ley correspondientes a dividendos o utilidades distribuidas por sociedades no domiciliadas, deducen:

1. El impuesto a la renta pagado o retenido en el exterior por los dividendos o utilidades distribuidas; y,

2. El impuesto a la renta pagado por la sociedad no domiciliada de primer nivel. (...)”

<sup>16</sup> Tartarini Tamburini, Tulio. Sobre las Rentas obtenidas en el exterior por los órganos de administración de empresas domiciliadas en el país. *Revista Derecho & Sociedad*, 56, 21 de mayo de 2021, pp. 1-27.

<sup>17</sup> BLANLUET, Gauthier y Philippe J. DURAND. “Key practical issues to eliminate double taxation of business income” (General Report). En: *Cahiers de droit fiscal international* Vol. 96 b, International Fiscal Association 2011 Congress – Paris, Kluwer Law International, The Hague, 2011, pág. 21.

cabotaje de personas jurídicas domiciliadas en el extranjero, responde en favor de la eficacia del transporte marítimo del país.

- 2.26. En ese marco, la propuesta de incorporar una tasa específica del 10% para el servicio de cabotaje prestado por personas jurídicas no domiciliadas, mediante la modificación del artículo 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, se alinea con la lógica del régimen de imposición a no domiciliados, basado en la retención en la fuente como mecanismo de recaudación simple, previsible y definitivo, estableciendo un valor adecuado y razonable, que no sea perjudicial para la atracción de empresas extranjeras que busquen realizar labores de cabotaje dentro de nuestro territorio.
- 2.27. En esa línea, cabe mencionar que según el **Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República**<sup>18</sup>, todo proyecto de ley debe estar acompañado de un estudio que determine la viabilidad técnica, económica y jurídica de las medidas propuestas, así como su **necesidad y coherencia con el ordenamiento vigente**. Esta exigencia no solo responde a una buena práctica normativa, sino también al principio de legalidad, racionalidad y eficiencia que rige la actividad legislativa del Estado. Asimismo, de acuerdo con el Decreto Supremo N°023-2025-PCM que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, el Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante es un proceso de análisis previo, sistemático e integral para identificar, evaluar y medir los probables resultados, beneficios y costos de distintas alternativas de solución para abordar un problema público y el impacto de la intervención pública. En ese sentido, tiene como objetivo *“garantizar que la propuesta de medida regulatoria que plantea la entidad como resultado del análisis correspondiente, sea la mejor opción para contribuir a solucionar o reducir los riesgos de un problema público identificado en base a evidencia; así como determinar que sus beneficios son superiores a sus costos (...) asegurando la coherencia con el ordenamiento jurídico (...)”*<sup>19</sup>; a fin de que las nuevas regulaciones efectúen un análisis de impactos a nivel general.
- 2.28. En ese sentido, dicha tasa resulta necesaria y coherente con la estructura interna del propio artículo 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, que ya contempla una tasa del 10% para actividades vinculadas a la explotación de medios de transporte, como el alquiler de naves y aeronaves<sup>20</sup>, y responde a las necesidades logísticas e intensivas en la competitividad del servicio de cabotaje

<sup>18</sup> Congreso de la República, Manual Técnica Legislativa. Aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR, 3era edición, 2021. Véase en: <https://ial-online.org/wp-content/uploads/2022/11/manual-tecnica-legislativa-CongresoPeru.pdf>

<sup>19</sup> Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM (Artículo 32°).

<sup>20</sup> **DECRETO SUPREMO N° 179-2004-EF, TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY DEL IMPUESTO A LA RENTA**  
**Artículo 56.-** El impuesto a las personas jurídicas no domiciliadas en el país se determinará aplicando las siguientes tasas  
(...)  
c) Rentas derivadas del alquiler de naves y aeronaves: diez por ciento (10%). (...)

dentro de nuestro país. En consecuencia, la modificación propuesta no solo preserva la recaudación y la eficiencia administrativa del impuesto, sino que contribuye a reducir distorsiones fiscales que encarecen la operación del cabotaje, generando un entorno tributario más atractivo y consistente con los objetivos de política pública orientados a su consolidación y expansión.

- 2.29. Por lo expuesto, respecto a la incorporación de una tasa del 10% aplicable a las personas jurídicas no domiciliadas que prestan el servicio de cabotaje; consideramos que ésta resulta una medida necesaria, razonable y coherente con la estructura del propio artículo 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, pues corrige distorsiones derivadas de la actual retención del 30%; por lo que con dicha modificación se incentiva la participación de empresas extranjeras y promueve la competitividad del sector, a la vez que mantiene la simplicidad recaudatoria, la eficiencia administrativa y la alineación con los principios de calidad regulatoria y política pública orientados a fortalecer y expandir el cabotaje en el país.

### III. CONCLUSIONES

- 3.1. Del análisis Proyecto de Ley N° 13360/2025-CR, “Proyecto de Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano” emitimos nuestra **opinión a favor**, en tanto: **(i)** la modificación del artículo 44° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta para permitir la deducción como gasto el servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga brindado por sujetos domiciliados en territorios de baja o nula imposición es correcto en tanto se trata de un servicio real y verificable, territorialmente localizado y directamente vinculado a la actividad económica del contribuyente; y, **(ii)** la incorporación del literal k) al artículo 56° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta para establecer una tasa específica del 10% para el servicio de cabotaje prestado por personas jurídicas no domiciliadas resulta necesaria y coherente con la estructura interna del propio artículo, que ya contempla una tasa del 10% para actividades vinculadas a la explotación de medios de transporte, como el alquiler de naves y aeronaves.

### IV. RECOMENDACIONES

- 4.1. Se recomienda remitir el presente informe a la Presidencia de Directorio para que, de corresponder, se ponga a consideración de las autoridades competentes.  
Atentamente.