

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"

Lima, 05 de Mayo del 2026

OFICIO N° 1296-2026-MTC/04

Señor
VÍCTOR SEFERINO FLORES RUÍZ
Presidentede la Comisión de Economía, Banca,
Finanzas e Inteligencia Financiera
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n, Cercado de Lima
Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13360-2025-CR

Referencia : Oficio N° 1248-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
Oficio N° 0774-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
(E-125839-2026)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, con relación al documento de la referencia mediante el cual vuestro despacho congresal, solicita a la Autoridad Portuaria Nacional, 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".

Al respecto, se remite el Oficio N° 0452-2026-APN-GG, que adjunta el Informe Técnico Legal N° 0031-2026-APN-UAJ-DIPLA-DOMA, elaborado por la Unidad de Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el Informe N° 0286-2025-MT/18.03, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal perteneciente al Viceministerio de Transportes, así como el Informe N° 0057-2026-MTC/08, suscrito por Oficina Genera de Asesoría Jurídica de este ministerio, con lo cual se brinda atención a lo solicitado.

Sin otro particular, reitero a usted las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
DALIA MIROSLAVA SUAREZ SALAZAR
SECRETARÍA GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

DMSS/verg

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4411522> ingresando el número de expediente **E-125839-2026** y la siguiente clave: 38UWRA .



Callao, 23 de marzo de 2026

OFICIO N° 0452-2026-APN-GG

Señora
DALIA MIROSLAVA SUAREZ SALAZAR
Secretaria General
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Jirón Zorritos 1203
Lima.-

Asunto: Opinión respecto del Proyecto de Ley N° 13360-2025-CR

Referencia: Oficio No. 1248-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR recibido el 17.03.2023

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarla cordialmente y, de conformidad con el numeral 5.11 de la Directiva No. 004-2019-MTC/01 "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley"¹, remitirle adjunto al presente un proyecto de oficio de respuesta y el Informe Técnico Legal No. 0031-2026-APN-UAJ-DIPLA-DOMA de fecha 19 de marzo de 2026, elaborado por la Unidad de Asesoría Jurídica, la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos y la Dirección de Operaciones y Medio Ambiente de esta Autoridad Portuaria, el cual hago mío, a través del cual se atiende el pedido de opinión respecto del proyecto de ley indicado en el asunto, solicitado por el señor congresista de la República Víctor Seferino Flores Ruiz, Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial estima.

Atentamente,

(Firmado digitalmente)
JORGE CHÁVEZ OLIDEN
Gerente General
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

Se adjunta:

1. Proyecto de oficio de respuesta
2. Informe Técnico Legal 0031-2026-APN-UAJ-DIPLA-DOMA

¹ Aprobada con Resolución Ministerial No. 616-2019-MTC/01:

"5.11 Todos los informes de respuesta a las solicitudes de información y opinión de proyectos y autógrafas de Ley son canalizados a través de la Secretaría General del MTC, sin perjuicio que este haya sido dirigido de manera directa al Director General o al titular de las dependencias o entidades del MTC".



Callao, 19 de marzo de 2026

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 0031-2026-APN-UAJ-DIPLA-DOMA

A: Sr. Jorge Chávez Oviden
Gerente General

De: Eusebio Melchor Vega Bueza
Director de Planeamiento y Estudios Económicos

Celso Alejandro Albuquerque Yataco
Director de Operaciones y Medio Ambiente

Jorge Junior Espinoza Rivas
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

Asunto: Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 13360-2025-CR, que propone modificar la Ley del Impuesto a la Renta, para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano

Referencia: Oficio No. 3804-2025-2026-PRCHV-CV recibido el 17.03.2026

Tenemos a bien dirigirme a usted a fin de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1. Mediante oficio de la referencia, el señor congresista de la República Víctor Seferino Flores Ruiz, Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, solicita opinión respecto del proyecto de ley indicado en el asunto.

II. BASE LEGAL

El presente informe tiene como referencia, la siguiente base legal:

- Constitución Política del Perú.
- Ley No. 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, LSPN)
- Decreto Supremo 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, RLSPN).
- Decreto Supremo No. 034-2004-MTC, que aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, ROF).
- Resolución Ministerial No. 616-2019-MTC/01 que aprobó la Directiva No. 004-2019-MTC/01. "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley (en adelante, DIRECTIVA).

III. ANÁLISIS

a) Contenido de la solicitud

2. La solicitud del señor congresista de la República Víctor Seferino Flores Ruiz, Presidente de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, implica emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 13360-2025-CR, que propone modificar la Ley del Impuesto a la Renta, para promover el servicio de transporte en tráfico de cabotaje en el litoral peruano.



3. Dicho proyecto de Ley propone la modificación de del inciso m) del artículo 44 y la incorporación del inciso k) al artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta, cuyo TUO aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF, conforme lo siguiente:

*Artículo 2.- Modificación del inciso m) del artículo 44 de la Ley del Impuesto a la Renta
Modifícase el inciso m) del artículo 44 de la Ley del Impuesto a la Renta, TUO aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF, en los siguientes términos:*

“Artículo 44°. - No son deducibles para la determinación de la renta imponible de tercera categoría:

(...)

m) Los gastos, incluyendo la pérdida de capital, provenientes de operaciones efectuadas con sujetos que califiquen en alguno de los siguientes supuestos:

- 1) Son residentes de países o territorios no cooperantes o de baja o nula imposición;*
- 2) Son establecimientos permanentes situados o establecidos en países o territorios no cooperantes de baja o nula imposición; o,*
- 3) Sin quedar comprendidos en los numerales anteriores, obtienen rentas, ingresos o ganancias a través de un país o territorio no cooperante o de baja o nula imposición; o sujetos a un régimen fiscal preferencial por dichas operaciones.*

Mediante Decreto Supremo se establecen los criterios de calificación y/o los países o territorios no cooperantes o de baja o nula imposición, y, los criterios de calificación de los regímenes fiscales preferenciales, para efecto de la presente Ley; así como el alcance de las operaciones indicadas en el párrafo anterior. Para tal efecto, los criterios de calificación de los países o territorios no cooperantes o de baja o nula imposición deben sustentarse en por lo menos uno de los siguientes aspectos:

- (i) Ausencia de transparencia a nivel legal, reglamentario o de funcionamiento administrativo;*
- (ii) Nulo intercambio de información o existencia de normas legales o prácticas administrativas que lo limiten;*
- (iii) Inexistencia del requisito de presencia local sustantiva o del ejercicio de una actividad real o con sustancia económica;*
- (iv) Imposición efectiva nula o baja.*

Asimismo, los criterios de calificación de los regímenes fiscales preferenciales deben sustentarse en por lo menos uno de los siguientes aspectos: (i) Ausencia de transparencia a nivel legal, reglamentario o de funcionamiento administrativo; (ii) Nulo intercambio de información o existencia de normas legales o prácticas administrativas que lo limiten; (iii) Inexistencia del requisito de presencia local sustantiva o del ejercicio de una actividad real o con sustancia económica; (iv) Imposición efectiva nula o baja; (v) Beneficios o ventajas tributarias que excluyan explícita o implícitamente a los residentes, o que los sujetos beneficiados con el régimen se encuentren impedidos, explícita o implícitamente de operar en el mercado doméstico; (vi) Imposición exclusiva de rentas de fuente nacional o territorial.

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 (vi) servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga. Dichos gastos son deducibles

*Artículo 3.- Incorporación del inciso k) al artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta
Incorpórase el inciso k) al artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta, TUO aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF, con el siguiente texto:*

“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%.”

b) Análisis competencial

4. Mediante la LSPN se creó la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) como un Organismo Público Descentralizado (actualmente, Organismo Técnico Especializado, de conformidad con el Decreto Supremo No. 058-2011-PCM y la Ley No. 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo), encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa,



funcional, técnica, económica, financiera y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

5. El Artículo 2 de la LSPN, Ámbito de aplicación, establece que ello comprende todo lo relacionado con las actividades y servicios desarrollados dentro del SPN, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres, las competencias y atribuciones de las autoridades portuarias, las autorizaciones, derechos y obligaciones de las personas jurídicas que desarrollan las actividades y servicios portuarios; y la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración de las actividades y los servicios portuarios.
6. Además, el numeral 4 del artículo 3 de la LSPN establece que constituye lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional “el fomento del cabotaje y la intermodalidad (el transbordo y tránsito de mercancías)”. Dicha actividad se encuentra definida como *Operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República*, según el Glosario de Términos contenido en numeral 6 de la vigésimo sexta Disposición Complementaria y Final de la LSPN.
7. Consecuentemente, la APN resulta competente para emitir opinión respecto del proyecto de Ley.

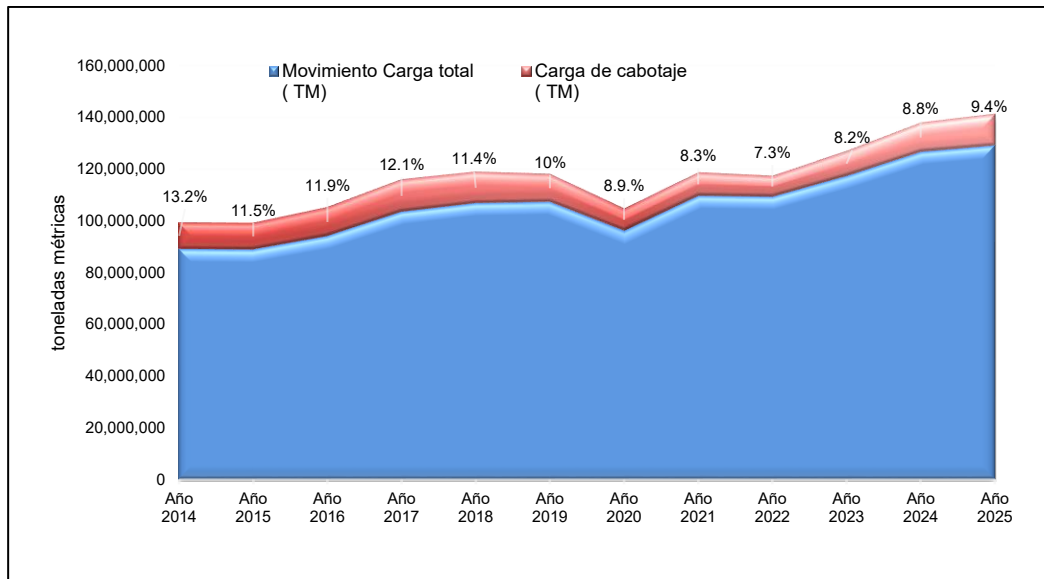
IV. ANÁLISIS

8. Con la finalidad de analizar la progresión del desarrollo del cabotaje, se han evaluado estadísticas de movimiento de carga total en el ámbito marítimo a nivel nacional versus el movimiento de carga de cabotaje (tal como se define en la LSPN) entre los últimos doce años, comprendido en el periodo del 2014 al 2025, se aprecia la participación del movimiento de carga de tráfico de cabotaje en 13.2% en el año 2014, mientras en el año 2025 refleja una participación del 10.2%, respecto al movimiento de carga total.

Tabla 1: Movimiento de carga total y de cabotaje
Año 2014 - 2025
(en toneladas métricas)

Año	Movimiento Carga total (TM)	Movimiento carga de tráfico de cabotaje (TM)	% Participación Tráfico de cabotaje
Año 2014	89,103,952	10,202,317	13.2%
Año 2015	88,853,647	10,212,931	11.5%
Año 2016	93,989,818	11,138,651	11.9%
Año 2017	103,401,989	12,484,890	12.1%
Año 2018	106,693,664	12,168,829	11.4%
Año 2019	107,189,052	10,764,123	10.0%
Año 2020	96,155,444	8,524,236	8.9%
Año 2021	109,564,740	9,089,892	8.3%
Año 2022	109,240,467	8,003,351	7.3%
Año 2023	117,235,070	9,642,418	8.2%
Año 2024	126,576,387	11,179,984	8.8%
Año 2025	129,036,076	12,188,538	9.4%

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Ilustración 1: Participación de tráfico de cabotaje respecto al movimiento de carga total en el ámbito marítimo Año 2014-2025 (en toneladas métricas)


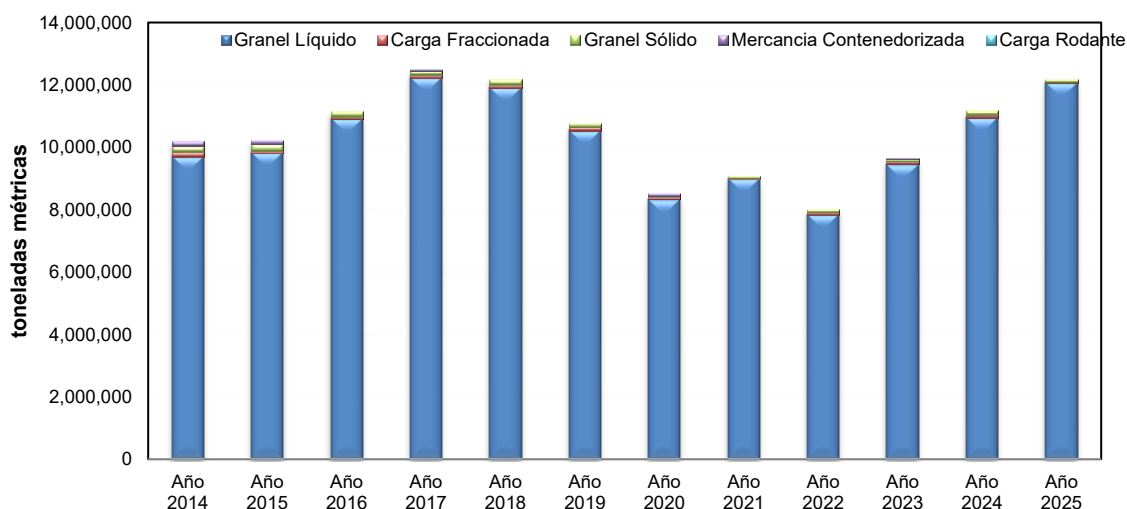
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

9. Adicionalmente, con el objetivo de determinar el tipo de carga relevante para evaluar el efecto de las normas, en los siguientes cuadros se discrimina la carga de cabotaje por tipo. Como se puede verificar, los graneles líquidos (Hidrocarburos, GLP, GNV, químicos a granel, entre otros) representan un 99.1% del total de la carga de cabotaje mientras que la carga fraccionada en 0.2%, graneles sólidos en 0.6%. Este análisis es relevante pues el Decreto Legislativo 1413 excluye de los efectos de este Decreto al transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado.

Tabla 2: Movimiento de Cabotaje por tipo de carga en el ámbito marítimo Año 2014-2025

Tipo de carga	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	% Participación 2025
Granel Líquido	9,700,450	9,831,007	10,913,702	12,238,377	11,910,852	10,535,024	8,341,629	8,997,190	7,842,918	9,457,236	10,958,208	12,079,380	99.1%
Carga Fraccionada	147,059	49,571	74,114	86,760	88,703	121,204	69,593	22,630	90,258	96,545	94,996	28,441	0.2%
Granel Sólido	185,421	229,654	150,507	129,688	168,961	107,190	37,862	58,963	66,898	62,390	126,747	76,445	0.6%
Mercancía ContenedORIZADA	169,388	102,279	328	30,065	18	53	75,152	11,108	3,277	26,247	34	4,273	0.0%
Carga Rodante		420			295	651					0		0.0%
Total TM	10,202,317	10,212,931	11,138,651	12,484,890	12,168,829	10,764,123	8,524,236	9,089,892	8,003,351	9,642,418	11,179,984	12,188,538	100.0%

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Ilustración 2: Movimiento de carga cabotaje por tipo de carga en el ámbito marítimo Año 2014-2025


Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

10. En las estadísticas mostradas, es relevante considerar también las correspondientes a la carga de trasbordo, ya que las definiciones de cabotaje difieren entre la LSPN y el DL 1413, lo que hace que para evaluar el efecto de la norma debería considerarse el movimiento de carga de trasbordo. En tal sentido, en la tabla se observa que el movimiento de carga por trasbordo entre los años 2014 y 2025 ha representado entre 5.6% y 6.9% del total de movimiento de carga en el ámbito marítimo.

Tabla 3: Movimiento de carga en Transbordo vs. Movimiento total nacional 2014-2025

Año	Movimiento Carga total (TM)	Carga de Transbordo (TM)	% Participación movimiento Transbordo
Año 2014	89,103,952	4,996,175	5.6%
Año 2015	88,853,647	3,752,498	4.2%
Año 2016	93,989,818	3,892,530	4.1%
Año 2017	103,401,989	4,349,020	4.2%
Año 2018	106,693,664	4,913,900	4.6%
Año 2019	107,189,052	5,096,243	4.8%
Año 2020	96,155,444	5,466,479	5.7%
Año 2021	109,564,740	5,851,576	5.3%
Año 2022	109,240,467	4,953,297	4.5%
Año 2023	117,235,070	7,330,923	6.3%
Año 2024	126,576,387	8,963,850	7.1%
Año 2025	129,036,076	8,933,452	6.9%

Fuente: Estadísticas de la APN

11. Asimismo, en el siguiente cuadro se discrimina la carga de trasbordo por tipo, verificándose que la mercancía general en contenedores representa un 98.9% del movimiento de carga de trasbordo, siendo el restante carga rodante y graneles líquidos.

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesAutoridad Portuaria
NacionalDecenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia

Tabla 4: Carga de transbordo por tipo años 2014-2025

Tipo de carga	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	% Participación 2025
Carga Fraccionada	29,489	2,478	1,888	2,864	515	65	198	1,802	3,214	758	2,485	148	0.0%
Carga Rodante	3,763	18,303	8,167	6,367	18,781	4,522	6,478	24,834	17,171	8,596	3,999	26,573	0.3%
Granel Líquido			47,558						539	2,409	48,989	69,268	0.8%
Granel Sólido	45,314	1,165	3,142	14,595	1,462	2,611	2,572	28	41	0	0	0	0.0%
Mercancía General Contenedorizada	4,917,608	3,730,551	3,831,775	4,325,194	4,893,142	5,089,044	5,457,231	5,824,912	4,932,332	7,319,160	8,908,377	8,837,462	98.9%
Total TM	4,996,175	3,752,498	3,892,530	4,349,020	4,913,900	5,096,243	5,466,479	5,851,576	4,953,297	7,330,923	8,963,850	8,933,452	73.3%

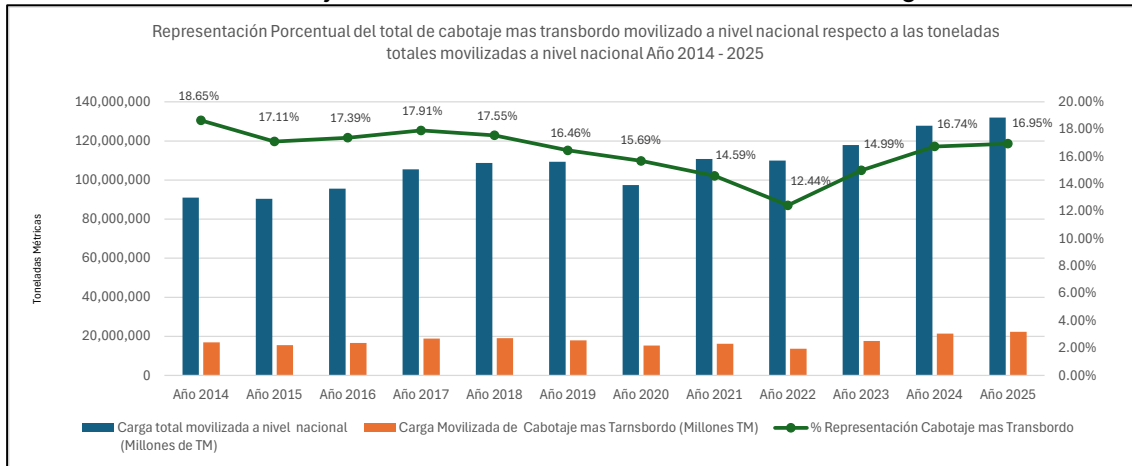
Fuente: Estadísticas de la APN

12. En los siguientes cuadros se ha acumulado el movimiento de carga de cabotaje más el movimiento de carga de transbordo respecto del movimiento de carga total nacional observándose que ha fluctuado entre significar un 18.6% en el año 2014 y un 16.9% en el año 2025 lo que pese a la disminución implica un movimiento de carga significativo.

Tabla 5: Movimiento de carga de cabotaje y transbordo vs total movimiento de carga nacional

Año	Carga total movilizada a nivel nacional (Millones de TM)	Carga movilizada en cabotaje (Millones de TM)	% Representación Cabotaje	Carga movilizada en Transbordo (Millones de TM)	% Representación Transbordo	Carga Movilizada de Cabotaje más Transbordo (Millones TM)	% Representación Cabotaje más Transbordo
2014	91,003,984	11,972,342	13.16%	4,996,175	5.49%	16,968,517	18.6%
2015	90,419,986	11,716,924	12.96%	3,752,498	4.15%	15,469,422	17.1%
2016	95,595,610	12,727,259	13.31%	3,892,530	4.07%	16,619,790	17.4%
2017	105,486,994	14,545,287	13.79%	4,349,020	4.12%	18,894,307	17.9%
2018	108,738,474	14,174,151	13.04%	4,913,900	4.52%	19,088,051	17.5%
2019	109,340,597	12,899,730	11.80%	5,096,243	4.66%	17,995,973	16.5%
2020	97,474,636	9,823,275	10.08%	5,466,479	5.61%	15,289,754	15.7%
2021	110,822,671	10,320,439	9.31%	5,851,576	5.28%	16,172,015	14.6%
2022	109,996,864	8,733,034	7.94%	4,953,297	4.50%	13,686,331	12.4%
2023	117,973,469	10,357,967	8.78%	7,330,923	6.21%	17,688,890	14.9%
2024	127,860,241	12,445,750	9.73%	8,963,850	7.01%	21,409,600	16.7%
2025	132,042,170	13,441,252	10.18%	8,933,452	6.77%	22,374,704	16.9%

Fuente: Estadísticas de la APN

Ilustración 3: Cabotaje más Transbordo vs Total movimiento de carga nacional

Tabla 6: Movimiento de naves que realizan cabotaje a nivel nacional, 2011-2025

PUERTO	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025
Callao	202	206	210	248	293	267	245	277	293	264	289	268	285	293	301
Talara	81	106	92	147	240	169	149	156	144	99	80	78	109	125	133
Matarani	70	81	68	66	98	85	88	81	74	71	75	69	95	101	97
Salaverry	64	63	65	69	84	82	80	88	64	64	62	53	113	108	90
Paita	3	2	5	29	38	50	43	41	23	18	44	17	18	15	28
Pisco	86	92	95	117	141	125	130	144	155	119	147	161	160	99	63
Eten	0	0	0	41	58	54	62	54	52	36	38	37	47	39	38
Ilo	91	110	85	68	77	63	61	64	83	68	78	77	108	92	80
Bayóvar	50	61	55	68	75	59	65	74	91	47	35	42	85	66	52
Supé	0	0	0	26	37	30	27	33	41	30	40	25	37	36	36
Zorritos	0	0	0	0	0	58	27	25	16	2	0	1	9	9	18
San Nicolás	4	5	3	12	14	11	13	8	15	7	1	2	4	4	1
Chimbote			(*)		73	56	80	88	81	38	66	107	120	136	121
TOTAL NAVES	651	726	678	891	1,228	1,109	1,070	1,133	1,132	863	955	937	1190	1123	1058

Fuente: Estadísticas de la APN

- Se observa el movimiento de naves en cabotaje del año 2011 al 2025, observándose que debido a los efectos negativos de la pandemia para el comercio en general, los años 2020 y 2025 hubo una pequeña disminución del movimiento de naves en cabotaje, de lo que se puede deducir que si bien es cierto las exoneraciones dadas en el DL 1413 no han tenido los resultados esperados (en parte debido a la pandemia), el mantenimiento de oferta de naves en cabotaje que ésta propició en cualquier momento.
- Ahora bien, el Proyecto de Ley propone la modificación de del inciso m) del artículo 44 y la incorporación del inciso k) al artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta, cuyo TULO aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF. De acuerdo con su exposición de motivos, la justificación propuesta es la siguiente:

2.1. Retención del Impuesto a la Renta (IR)

Bajo el régimen actual del IR, los ingresos derivados del cabotaje marítimo califican como renta de fuente peruana, lo que obliga al pagador del servicio (la empresa local) a retener el 30% del valor del flete para entregarlo al fisco. Sin embargo, en la práctica comercial muchas



empresas extranjeras no aceptan esta retención, trasladando el costo íntegro al contratante local. Esto no solo incrementa el costo inicial del servicio, sino que también crea un impacto tributario adicional, ya que el monto del IR asumido no es deducible como gasto, (salvo excepciones puntuales como los intereses de financiamientos externos).

Para citar un caso como ejemplo, tenemos que, si una empresa local contrata un flete por 100 dólares, deberá asumir un costo adicional de 30 dólares por concepto de IR, más un costo indirecto del 29.5% sobre esa retención no deducible, lo que elevaría el costo total a 138.85 dólares. Este nivel de tributación desincentivaría el uso del cabotaje frente a otras modalidades de transporte.

2.2. Restricciones en el Crédito Fiscal del IGV

El cabotaje marítimo está sujeto al Impuesto General a las Ventas (IGV) bajo el supuesto de utilización de servicios en el país. Sin embargo, para que este IGV sea usado como crédito fiscal por el contratante, la operación subyacente debe ser deducible para efectos del IR, lo cual no ocurre en el caso del cabotaje cuando la retención de IR no es aceptada o deducible, como ya se ha señalado.

Esto significa que el IGV pagado tampoco podrá ser recuperado como crédito fiscal, convirtiéndose en un gasto adicional que incrementa el costo total del servicio.

En el peor de los casos, cuando el proveedor extranjero está domiciliado en un territorio de baja o nula imposición, el gasto total puede ser aún mayor. En estos casos, incluso el monto del flete (por ejemplo, los 100 dólares iniciales) no sería deducible como gasto, eliminando cualquier posibilidad de optimización tributaria y aumentando la carga fiscal a niveles que harían inviable el servicio.

Si consideramos todos los efectos fiscales combinados (IR, IGV no deducible y restricciones adicionales), el costo efectivo de un flete de cabotaje puede superar el 60% del valor inicial. Por ejemplo, un flete base de 100 dólares puede llegar a costar 162.16 dólares después de considerar todos los impuestos y sus impactos indirectos. Este nivel de carga fiscal no es competitivo y contrasta con el tratamiento fiscal más favorable otorgado a otros servicios internacionales, como el transporte de carga entre países o el arrendamiento de naves.

10. Según la misma exposición de motivos

(...) el actual marco tributario socava este objetivo al hacer que el cabotaje resulte económicamente inviable para muchas empresas locales.

Además, el impacto desproporcionado de los impuestos desincentiva a los operadores extranjeros, quienes perciben el mercado peruano como poco atractivo debido a los costos adicionales que deben asumir sus contratantes. En lugar de fomentar un entorno competitivo, las actuales disposiciones fiscales promoverían la dependencia del transporte terrestre, limitando el desarrollo del cabotaje como herramienta clave para la integración económica del país.

Las restricciones fiscales mencionadas generan un entorno desfavorable para los proveedores internacionales, quienes enfrentan mayores costos y complejidades para operar en el Perú. Esto limita la entrada de empresas que podrían ofrecer servicios modernos, eficientes y de mayor calidad, dejando al cabotaje nacional sin el dinamismo necesario para su crecimiento.

15. Del análisis de la propuesta normativa, se considera que es coherente con la visión del PNDP, el cual establece que el cabotaje debe ser una alternativa complementaria al transporte terrestre. Actualmente, el sistema portuario nacional ya cuenta con infraestructura y terminales especializados con capacidad para atender la carga potencial de cabotaje, por lo que se debe priorizar la demanda de dicho servicio.

16. En ese sentido, para lograr que el cabotaje sea competitivo, el PNDP define como una estrategia prioritaria la implementación de incentivos económicos, incluyendo incentivos económicos como excepciones de impuestos y tasas asociados al movimiento de esta carga. Por lo que, las modificaciones propuestas a la Ley del Impuesto a la Renta son necesarias para reducir los costos logísticos y operativos que actualmente limitan el crecimiento de esta modalidad frente a la oferta de transporte terrestre.

17. Asimismo, como señala el PNDP, de manera alineada con el PNSILT – 2032, se espera lograr que el cabotaje alcance una participación de transporte del 9.18%. Esta meta es importante para cumplir con los lineamientos de descentralización y para aliviar la



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria
Nacional

*Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres
Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia*

saturación del puerto del Callao, incrementando así la competitividad de los demás terminales portuarios.

18. La reducción de la tasa al 10% y la posibilidad de deducir gastos elevan directamente la competitividad del cabotaje al reducir los costos logísticos que hoy frenan su crecimiento. Al eliminar estas barreras financieras, el transporte marítimo se convierte en una alternativa económicamente viable frente a la oferta dominante del transporte por carretera. Esta mejora en las condiciones fiscales permite atraer las inversiones necesarias para modernizar los servicios en el Sistema Portuario Nacional.
19. En ese sentido, la propuesta normativa se considera viable porque implementa la estrategia de incentivos económicos y beneficios tributarios, como la reducción de la tasa al 10% exigida por el Plan Nacional de Desarrollo Portuario para fomentar el tráfico marítimo nacional.

V. CONCLUSIONES

20. Se considera que el proyecto de ley es técnicamente viable porque implementa de manera concreta la estrategia de incentivos económicos exigida por el Plan Nacional de Desarrollo Portuario para fomentar el tráfico marítimo nacional.
21. La aprobación de esta norma resulta estratégica para el sector ya que permitirá alcanzar las metas de participación del cabotaje, favoreciendo la descongestión de las vías terrestres y la descentralización logística de los puertos.

VI. RECOMENDACIÓN

22. Remitir el presente informe técnico legal a la Secretaría General del MTC, para la canalización prevista en el numeral 5.11 de la DIRECTIVA.

Sin otro particular, quedo a su disposición para absolver cualquier otra consulta que tenga a bien formular.

Atentamente,

(Firmado digitalmente por)
Sr. Celso Albuquerque Yataco
Director de Operaciones y Medio Ambiente

(Firmado digitalmente por)
Ing. Eusebio Vega Bueza
Director de Planeamiento y Estudios Económicos

(Firmado digitalmente por)
Abog. Jorge Espinoza Rivas
Jefe de la Unidad de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 12 de Diciembre del 2025

INFORME N° 0286-2025-MTC/18.03

A : **VÍCTOR ADRIÁN ARROYO TOCTO**
DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL

De : **MÓNICA STEFFANI ZAPATA CHANG**
DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN DE POLÍTICAS Y NORMAS EN TRANSPORTE ACUÁTICO Y LOGÍSTICA

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley No. 13360/2025-CR: "Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para Promover el Servicio de Transporte en Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano".

Referencia : Oficio No. 0774-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR (E-563266-2025)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1. Mediante documento de la referencia, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, solicita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitir opinión respecto del Proyecto de Ley No. 13360-2025-CR: "Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para Promover el Servicio de Transporte en Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano".
- 1.2. A través de Proveído en el Sistema de Trámite Documentario (STD del MTC) contenido en la Hoja de Ruta No. E-563266-2025, el Despacho Viceministerial de Transportes traslada la Hoja de Ruta a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
- 1.3. Por medio el Proveído del STD, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal dispone la remisión de la Hoja de Ruta a la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística, a fin de que emita opinión en el marco de sus competencias.

II. BASE LEGAL:

- 2.1. Constitución Política del Perú
- 2.2. Ley No. 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- 2.3. Ley No. 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.4. Resolución Ministerial No. 616-2019-MTC/01, que aprueba la Directiva No. 004 - 2019- MTC/01 sobre "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley".

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4174097> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- 2.5. Resolución Ministerial No. 0658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III. ANÁLISIS:

A. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- 3.1. El Proyecto de Ley No. 13360-2025-CR: "Ley que modifica la Ley del Impuesto a la Renta para Promover el Servicio de Transporte en Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano", tiene tres (03) artículos.
- 3.2. El objeto del proyecto de Ley, es promover la oferta del servicio de cabotaje en el litoral peruano, en favor de usuarios nacionales, a través de la modificación de la normativa tributaria aplicable a los proveedores no domiciliados de tales servicios.
- 3.3. El proyecto de Ley modifica el inciso m) del artículo 44 e incorpora el inciso k) del artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta, TUO aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF precisando que, busca modificar la Ley del Impuesto a la Renta con el fin de incentivar la oferta del servicio de cabotaje en el litoral peruano, mediante reglas tributarias más competitivas para los operadores extranjeros y nacionales. Con ello, refiere que se promueve la reducción de costos logísticos, el descongestionamiento de la red vial y la generación de nuevas inversiones en infraestructura portuaria.

B. ESTADO DEL PROYECTO DE LEY

- 3.4. A la fecha de emisión del presente informe, el Proyecto de Ley se encuentra en la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República¹.

C. ANÁLISIS COMPETENCIAL

De las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

- 3.5. El numeral 1 del artículo 6 de la Ley No. 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señala que el MTC tiene la competencia exclusiva de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte aéreo y transporte multimodal, así como aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil. Asimismo, el artículo 7 de la referida Ley establece que el MTC cumple con las funciones específicas de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar, entre otros, los servicios de transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia.
- 3.6. Conforme al Artículo 3 del ROF del MTC aprobado por la Resolución Ministerial No. 0658-2021-MTC/01, el Ministerio ejerce funciones rectoras: formula, planifica, dirige, coordina, ejecuta, fiscaliza, supervisa y evalúa la política nacional y sectorial de su competencia; emite normas y lineamientos técnicos para la ejecución y evaluación

¹ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/13360> Revisado el 12.12.2025

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4174097> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

de dichas políticas, incluida la potestad sancionadora y la ejecución coactiva; y coordina con gobiernos regionales y locales la implementación y verificación del cumplimiento de las políticas nacionales y sectoriales.

- 3.7. En cuanto a competencias exclusivas, planifica, regula, autoriza, gestiona y evalúa los servicios de transporte aéreo y el transporte multimodal, así como la aeronavegación y la gestión de la aeronáutica civil. Asimismo, planifica, regula, autoriza, gestiona, supervisa y evalúa los servicios postales; administra, supervisa y evalúa los servicios públicos de telecomunicaciones, los servicios de radiodifusión y los servicios privados de telecomunicaciones; y supervisa la infraestructura de comunicaciones y el sistema de plataformas logísticas.
- 3.8. Respecto de competencias compartidas, planifica, regula, autoriza, gestiona y evalúa los servicios de transporte terrestre por carretera, ferroviario y acuático, incluidos los servicios portuarios y conexos; regula y supervisa la circulación y el tránsito a nivel nacional y el otorgamiento de licencias de conducir; y planifica, coordina, ejecuta, supervisa y evalúa la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria y las vías navegables. También regula los servicios públicos de telecomunicaciones y los servicios privados de radiodifusión y telecomunicaciones, promueve la infraestructura del sector y brinda apoyo técnico a gobiernos regionales y locales.
- 3.9. Finalmente, entre otras funciones específicas, aprueba las disposiciones normativas que le correspondan, hace cumplir el marco normativo de su competencia ejerciendo la potestad sancionadora, y coordina la defensa judicial de las entidades del sector, además de las demás atribuciones que la ley señale.

De las funciones de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (DGPRTM) y de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística (DPNTAL)

- 3.10. Ahora bien, con la finalidad de adecuar su organización y estructura orgánica a su Ley de Organización y Funciones, así como a la normativa vigente y a la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021, el MTC mediante Decreto Supremo No. 021-2018-MTC y la Resolución Ministerial No. 015-2019-MTC/01 y sus modificatorias, aprueba las Secciones Primera y Segunda del Reglamento de Organización y Funciones del MTC (en adelante, ROF del MTC), respectivamente; cuyo Texto Integrado actualizado se aprueba por Resolución Ministerial No. 0658-2021-MTC/01, el cual consolida e integra el articulado de los órganos y sus respectivas unidades de organización.
- 3.11. Al respecto, en el artículo 96 del ROF del MTC se señala que la DGPRTM es el órgano de línea, dependiente del Despacho Viceministerial de Transportes, con autoridad técnico normativa a nivel nacional, responsable del diseño, formulación, supervisión y evaluación de las políticas nacionales y regulaciones en materia de infraestructura y servicios de transporte terrestre, acuático, ferroviario, multimodal, entre otros; así como plataformas logísticas, puertos, vías navegables, circulación, seguridad vial y tránsito terrestre, en el ámbito de competencia del ministerio.
- 3.12. De igual forma, el literal a) del artículo 97 señala que la DGPRTM, tiene la siguiente función:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4174097> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

"a) Conducir, monitorear, diseñar y formular la política nacional y planes en materia de infraestructura y servicios de transporte de alcance multimodal y demás materia de su competencia, en coordinación con los órganos y entidades del sector transportes y en el marco de la normativa vigente".

3.13. Por su parte, el artículo 103 del ROF del MTC señala que la DPNTAL, es la unidad orgánica dependiente de la DGPRTM, encargada de la formulación de políticas nacionales, planes, estrategias y normas en materia de infraestructura y servicios de transporte acuático, puertos y servicios conexos, transporte multimodal, plataformas logísticas y la logística de transporte de Carga.

3.14. En esa línea, el artículo 104 del ROF del MTC señala que la DPNTAL tiene la función, entre otras, de elaborar las políticas nacionales, planes, estrategias, y lineamientos en materia de infraestructura y servicios de transporte acuático, puertos, servicios conexos, transportes multimodal, plataformas logísticas y la logística del transporte de carga; así como también, organizar y dirigir el diseño y formulación de la política nacional en materia de transporte de carga y/o logística y normas de infraestructura y servicios de transportes de alcance multimodal, y de infraestructura logística; y desarrollar investigaciones y estudios en las materias a su cargo.

D. SOBRE LA OPINIÓN DE LA DPNTAL

3.15. El Proyecto de ley establece modificar el inciso m) del artículo 44 e incorpora el inciso k) del artículo 56 de la Ley del Impuesto a la Renta, TUE aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF, con el objeto de promover la oferta del servicio de cabotaje en el litoral peruano, en favor de usuarios nacionales, a través de la modificación de la normativa tributaria aplicable a los proveedores no domiciliados de tales servicios.

3.16. El beneficio señalado se circunscribe a:

- Reducción de hasta 20 % en los costos logísticos de las cadenas agroexportadoras (según estimaciones de la Asociación de Exportadores – ADEX, 2024).
- Ahorro anual proyectado de USD 200 millones en transporte de carga pesada al trasladar parte de esta desde carreteras hacia rutas marítimas.
- Incremento de la competitividad de regiones como Piura, Lambayeque, La Libertad y Arequipa, al tener rutas de cabotaje hacia puertos del Callao y el sur.
- Disminución de la congestión en la Carretera Panamericana y reducción de accidentes (el MTC reporta más de 95 000 accidentes de tránsito al año, siendo el transporte de carga uno de los más críticos).

3.17. En ese sentido, en el Proyecto de Ley N° 13360-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR la materia es estrictamente tributaria ya que, de acuerdo a la revisión de su exposición de motivos, se propone acciones como:



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

- a. Reducir la tasa de retención del IR al 10%, similar al tratamiento otorgado al arrendamiento de naves o aeronaves por sujetos no domiciliados. Ello reduciría significativamente el impacto fiscal para los contratantes locales.
 - b. Permitir la deducción de los fletes de cabotaje como gasto, independientemente del domicilio fiscal del proveedor extranjero, equiparando su tratamiento al de servicios internacionales similares como el transporte de carga internacional, las primas de seguros o el derecho de pase por el Canal de Panamá.
- 3.18. Al respecto, la DPNTAL es responsable de formular políticas, planes y lineamientos en materia de transporte acuático y logística de carga. Asimismo, tiene a su cargo la elaboración de normas y estudios relacionados con dichas materias. Estas atribuciones son estrictamente técnicas y sectoriales en el ámbito del transporte acuático y logística².
- 3.19. De la revisión del Proyecto de Ley, se advierte que no guarda relación directa con la regulación del transporte acuático y logístico a cargo de esta Dirección. En tal sentido, el proyecto no regula aspectos técnicos-operativos ni normativos de dichas materias, sino disposiciones tributarias específicas; por lo que excede las competencias técnico normativas de la DPNTAL.
- 3.20. Por lo expuesto, la DPNTAL **NO ES COMPETENTE** en las materias señaladas en el Proyecto de Ley; por lo que; los alcances que pretende regular escapan del ámbito funcional de esta Dirección, siendo que, no corresponde emitir pronunciamiento al respecto.

IV. CONCLUSIONES:

- 4.1. El Proyecto de Ley tiene por objeto promover la oferta del servicio de cabotaje en el litoral peruano, en favor de usuarios nacionales, a través de la modificación de la normativa tributaria aplicable a los proveedores no domiciliados de tales servicios.
- 4.2. Sin embargo, por lo expuesto en el presente informe, la DPNTAL **NO ES COMPETENTE** para emitir opinión al Proyecto de Ley.

V. RECOMENDACIÓN:

Se recomienda remitir el presente Informe al Viceministerio de Transportes a fin de dar respuesta al Congreso de la República del Perú.

Es todo cuanto informo ante usted.

Atentamente,

² De acuerdo con los artículos 103 y 104 del Reglamento de Organización y Funciones del MTC.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4174097> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Mercie Soto Cuzcano

Especialista Legal Dirección de Políticas y Normas en
Transporte Acuático y Logística

Pierre E. Sierra Chávez

Coordinador Legal

Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística

Directora de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística: Doy conformidad al presente Informe:

Firmado digitalmente

MÓNICA STEFFANI ZAPATA CHANG

Directora

Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística

MSZC/masc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4174097> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

Lima, 19 de Enero del 2026

INFORME N° 0057-2026-MTC/08

A : **DALIA MIROSLAVA SUAREZ SALAZAR**
SECRETARIA GENERAL

De : **CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA**
DIRECTOR GENERAL DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA

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 Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano"

Referencia : a) Oficio N° 0774-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Memorando N° 3037-2025-MTC/02
(E-563266-2025)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el Oficio N° 0774-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR, la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República remite al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 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 Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano" (en adelante Proyecto de Ley), solicitando opinión técnica al respecto.
- 1.2 A través del Memorando N° 3037-2025-MTC/02, el Viceministerio de Transportes remite el Memorando N° 3171-2025-MTC/18, con el cual, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (en adelante DGPRTM) traslada el Informe N° 0286-2025-MTC/18.03 emitido por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística (en adelante DPNTAL), brindando opinión institucional sobre el Proyecto de Ley.

II. BASE LEGAL

- 2.1 Constitución Política del Perú.
- 2.2 Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante LOF del MTC).
- 2.3 Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4234750> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9N08 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante ROF del MTC).

- 2.4 Resolución Ministerial N° 616-2019-MTC/01, que aprueba la Directiva N° 004-2019-MTC/01 "Atención a los Pedidos de Información y Solicitudes de Opinión sobre Proyectos y Autógrafas de Ley", modificada por la Resolución Ministerial N° 0221-2020-MTC/01.

III. ANÁLISIS

Contenido del Proyecto de Ley

- 3.1. El Proyecto de Ley cuenta con tres (3) artículos; de acuerdo al siguiente detalle:

- El artículo 1 establece que el objeto de la Ley es promover la oferta del servicio de cabotaje en el litoral peruano, en favor de usuarios nacionales, a través de la modificación de la normativa tributaria aplicable a los proveedores no domiciliados de tales servicios.
- El artículo 2 modifica el literal m) del artículo 44 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta, aprobado por Decreto Supremo N° 179-2004-EF (en adelante TUO de la LIR), incorporando una excepción al régimen de gastos no deducibles, a fin de que los gastos derivados del *servicio de transporte en tráfico de cabotaje de pasajeros y/o de carga* puedan ser deducidos para la determinación de la renta imponible de tercera categoría, siempre que la contraprestación sea igual al que hubiera pactado las partes independientes en transacciones comparables.
- El artículo 3 incorpora el inciso k) del artículo 56 del TUO de la LIR estableciendo la tasa de 10% para la determinación del impuesto por "*servicio de cabotaje de pasajeros y/o de carga*".

Estado situacional del Proyecto de Ley

- 3.2. De acuerdo con la información registrada en el portal institucional del Congreso de la República¹, con fecha 19 de enero de 2026, el Congresista de la República, Juan Carlos Mori Celis, presenta el Proyecto de Ley, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa contemplado en el artículo 107² de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Congreso de la República.
- 3.3. Con fecha 27 de noviembre de 2025, el Proyecto de Ley fue decretado a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, para el estudio y dictamen correspondiente.

¹ Ver portal institucional del Congreso de la República: <http://www.congreso.gob.pe/>

² **Constitución Política del Perú**

Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes. (...)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4234750> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9N08 .

Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- 3.4. El artículo 4 de la LOF del MTC establece que el Ministerio es competente de manera exclusiva, en materia de servicios de transportes de alcance nacional e internacional; asimismo, ejerce competencia compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, en materia de servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.
- 3.5. En ese sentido, el numeral 1 del artículo 7 de la LOF del MTC atribuye al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) la función específica de planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte terrestre por carretera.
- 3.6. Adicionalmente, el numeral 1 de artículo 5 de la LOF del MTC estipula que el MTC tiene como función rectora, formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
- 3.7. En esa misma línea, el artículo 2 del ROF del MTC establece que este Ministerio, como ente rector del sector transportes y comunicaciones, tiene competencia exclusiva, entre otros, en los servicios de transporte de alcance nacional e internacional y competencia compartida, entre otros, en los servicios de transportes de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre.

Opinión técnica de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

- 3.8. La DGPRTM, a través del Memorando N° 3171-2025-MTC/18, remite el Informe N° 0286-2025-MTC/18.03, elaborado por la DPNTAL, por el cual se emite la opinión del sector transporte sobre el Proyecto de Ley, indicando que el MTC **no es competente**, de acuerdo a lo siguiente:
 - El Proyecto de Ley aborda materia estrictamente tributaria, comprende las siguientes acciones: (i) reducir la tasa de retención del Impuesto a la Renta al 10% y (ii) permitir la deducción de los fletes de cabotaje como gasto independiente del domicilio fiscal del proveedor extranjero.
 - En ese sentido, el Proyecto de Ley se orienta a generar los siguientes beneficios: (i) reducción de hasta 20% en los costos logísticos de las cadenas agroexportadoras, (ii) ahorro anual proyectado de USD 200 millones en transporte de carga pesada. (iii) incremento de la competitividad de regiones como Piura, Lambayeque, La Libertad y Arequipa y (ii) disminución de la congestión en la Carretera Panamericana y reducción de accidentes.
 - Por lo expuesto, concluye que ***“la DPNTAL NO ES COMPETENTE en las materias señaladas en el Proyecto de Ley; por lo que, los alcances que***

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4234750> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9NO8 .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

pretenden regular escapan del ámbito funcional de esta Dirección, siendo que, no corresponde emitir pronunciamiento al respecto".

Opinión de la Oficina General de Asesoría Jurídica

- 3.9. Complementariamente a la opinión emitida por la DGPRTM, del análisis de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, esta Oficina General advierte que se identifica como problema público, las *"barreras regulatorias, tributarias y de competitividad"* que limitarían el desarrollo del cabotaje marítimo, como un mecanismo de transporte estratégico frente al transporte terrestre.
- 3.10. En ese contexto, se advierte que el Proyecto de Ley propone medidas de naturaleza tributaria, al modificar disposiciones del TUO de la LIR referidas a la tasa de retención aplicable a sujetos no domiciliados y a la deducibilidad de determinados gastos. En tal sentido, dichas materias se encuentran fuera del ámbito de competencia sectorial del MTC, conforme a lo dispuesto en la LOF del MTC y el ROF del MTC, por lo que no corresponde a este Sector emitir pronunciamiento sobre su contenido.

IV. CONCLUSIÓN

Por lo anteriormente expuesto y conforme a la opinión de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, 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 Trafico de Cabotaje en el Litoral Peruano", no es de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Se remite un proyecto de oficio debidamente visado, a fin de dar atención al pedido de opinión formulado por la Presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República del Congreso de la República.

El presente informe ha sido elaborado por la abogada Alejandrina Cecilia Ollero Cruz, contando con la conformidad del que suscribe.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA
OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CRTG/acoc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4234750> ingresando el número de expediente **E-563266-2025** y la siguiente clave: WZ9N08 .

**"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"**

Lima, 30 de Abril del 2026

MEMORANDO N° 0401-2026-MTC/08

A : JUAN DEL CARMEN HARO MUÑOZ
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES

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 : a) Oficio N° 1248-2025-2026-VSFR-CEBFIF-CR
b) Oficio N° 0123-2026-MTC/04
(I-026255-2026)

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación al documento a) de la referencia, mediante el cual la presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República solicita opinión directamente a la Autoridad Portuaria Nacional respecto del 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" (en adelante Proyecto de Ley).

Sobre el particular, se informa que este Ministerio, en el marco de sus competencias, ya emitió opinión sobre el citado Proyecto de Ley, la cual se encuentra contenida en el Informe N° 0286-2025-MT/18.03 elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal perteneciente al Viceministerio de Transportes, así como el Informe N° 0057-2026-MTC/08, emitido por esta Oficina General. Cabe señalar que dicha opinión fue oportunamente remitida a la presidencia de la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República mediante Oficio N° 0123-2026-MTC/04 del 20 de enero de 2026.

En ese sentido, se ha dado cumplimiento al requerimiento formulado en el marco de lo dispuesto por la Directiva N° 004-2019-MTC/01, por lo que no corresponde que este Ministerio emita otra opinión sobre el mismo proyecto normativo.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
CARLOS ROBERTO TENGAN GUSUKUMA
OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CRTG/mrc

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/4405485> ingresando el número de expediente **E-125839-2026** y la siguiente clave: 38UWRA .