



**ANÁLISIS ESPECIAL DEL PROCESO DE RECAUDACIÓN
DE INGRESOS FISCALES GENERADOS POR EL
DESADUANAJE DE MEDIOS DE TRANSPORTE
TERRESTRE PERIODO 2009-2010**

**INFORME ESPECIAL DFI 001-2011
CON APOYO DE CONSULTORÍA
TÉCNICA DEL TSC**

**DIRECCION DE FISCALIZACIÓN // DEPARTAMENTO DE
FISCALIZACIÓN DE INGRESOS**

27/01/2011

Tabla de contenido

CAPITULO I	INFORMACIÓN INTRODUCTORIA.....	3
I.1.	INTRODUCCIÓN.....	3
I.2.	MOTIVOS DEL EXAMEN.....	3
1.3	ANTECEDENTES.....	3
I.4.	OBJETIVOS DEL EXAMEN.....	3
I. 4.1	OBJETIVO GENERAL.....	3
I.4.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	3
I.5.	ALCANCE DEL EXAMEN.....	4
I.5	MARCO LEGAL.....	4
I.6	METODOLOGÍA.....	5
CAPITULO II	PROCEDIMIENTO DEL CÁLCULO DEL IMPUESTO PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS.....	6
II. 1.	Aplicación de Fórmulas para el Caculo de Impuestos:.....	6
II.2.	Definiciones:.....	6
II.3.	EJEMPLOS:.....	8
CAPITULO III.	PROCESO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS EN EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE RENTAS ADUANERAS DE HONDURAS, SARAH.....	10
III. 1.	FLUJO GRAMA DEL PROCESO DE RECAUDACIÓN.....	10
III. 2.	DESCRIPCIÓN DE LAS FASES DEL PROCESO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS POR VEHÍCULO.....	11
CAPITULO IV.	DESCRIPCIÓN DE DEFICIENCIAS ENCONTRADAS.....	13
IV. 1.	VEHÍCULOS QUE NO PAGARON LA TASA PARA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (DENOMINADO ECOTASA).	13
IV. 2.	NO SE REALIZÓ EL COBRO DE IMPUESTO DE VÍAS PÚBLICAS A VEHÍCULOS NUEVOS O USADOS.	15
IV. 3.	COBRO DE IMPUESTOS MAL EJECUTADOS	18

IV. 4. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS QUE NO PASARON POR CANAL DE INSPECCIÓN ROJO.	22
CAPITULO V. DEBILIDADES ENCONTRADAS EN EL PROCESO DE RECAUDACION	25
V.1 DEBILIDADES DEL SISTEMA SARAH	25
V.2 DEBILIDADES EN LA APLICACIÓN DE NORMAS	25
V.3 DEBILIDADES GENERALES	26
CAPITULO VI. OBSERVACIONES DE INTERÉS SOBRE EL AMBIENTE DE CONTROL DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	28
CAPITULO VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	30
VII. 1 CONCLUSIONES	30
VII.2 RECOMENDACIONES.....	30
ANEXOS	

CAPITULO I INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

I.1. INTRODUCCIÓN

Este es un Análisis Especial del Proceso de Recaudación de Ingresos Fiscales generados por el Desaduanaje de Medios de Transporte Terrestres comprendido en el capítulo ochenta y siete (87) del Sistema Arancelario Centroamericano, durante el periodo comprendido del 1° de marzo de 2009 al 30 de noviembre de 2010.

I.2. MOTIVOS DEL EXAMEN

El análisis que se presenta en este informe especial, se realizó en ejercicio de las atribuciones conferidas al Tribunal Superior de Cuentas por el Artículo 222 de la Constitución de la República reformado; y los Artículos 3, 4 y 5 (numeral 2 y 3), 7, 32 y 45 (numeral 4) de su Ley Orgánica y en cumplimiento las funciones atribuidas al Departamento de Fiscalización de Ingresos de la Dirección de Fiscalización.

1.3 ANTECEDENTES

Con el propósito de realizar una evaluación al proceso de recaudación de los ingresos aduaneros a través del Sistema automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH) y poner en practica la aplicación de las Técnicas de Auditoria Asistidas por Computador (TAACs),

I.4. OBJETIVOS DEL EXAMEN

I. 4.1 OBJETIVO GENERAL

Evaluar la confiabilidad sobre el Proceso de Recaudación de los Ingresos generados por Importación de medios de transporte terrestres que ingresan por la Aduana de Toncontín.

I.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Verificar que el proceso de recaudación cumpla con la normativa vigente.

- Evaluar la eficacia, eficiencia y economía del proceso de recaudación de los ingresos.
- Evaluar la integridad de la información mediante la aplicación de Técnicas de Auditoría Asistidas por Computador TAACs.

1.5. ALCANCE DEL EXAMEN

Alcanza el Proceso de Recaudación de ingresos de medios de transporte terrestre, en la aduana de Toncontin, identificando la fase en la que se implementan los impuestos a percibir, verificación del cálculo de los impuestos y las pruebas de comprobación en el Sistema Automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH); lo cual permitirá determinar la eficacia, eficiencia y economía del mismo; tomando como referencia el período comprendido del 1° de marzo del 2009 al 30 de noviembre del 2010.

Nota: Es importante mencionar que la aplicación de las TAACs se hizo a nivel nacional en las aduanas registradas en el sistema SARAH.

1.5 MARCO LEGAL

- Constitución de la República 1982 Artículos. 222, 361, 362, 363 y 364.
- Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas, del 20 de Enero de 2003.
- Reglamento General de la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Cuentas.
- Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA IV) 223-2008.
- RECAUCA Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centro Americano solución No. 224-2008 (COMIECO-XLIX).
- Ley de Aduanas Decreto No. 212-87.
- Decreto No. 135-94 Ley de Reestructuración de los Mecanismos de ingresos y la Reducción del Gasto del Sector Público, el Fomento de la Producción y la Compensación Social.
- Decreto No. 194-2002 Ley del Equilibrio Financiero y la Protección Social.
- Decreto 219-2003 Ley de Racionalización de las Finanzas Públicas.

- Decreto No. 51-2003 Ley de Equidad Tributaria.
- Instrucción Técnica Tributaria Emitida el 21 de Mayo del 2004.
- Instrucción Aduanera 19 de Mayo de 2010.
- Decreto No. 17-2010 Ley de Fortalecimiento de los Ingresos, Equidad Social y Racionalización del Gasto Público.
- Ley de Fortalecimiento de los Ingresos, Equidad Social y Racionalización del Gasto Público, Acuerdo No. 1121-2010.
- Instructivo para la Aplicación del Artículo 7 Regularización Tributaria del Decreto No. 17-2010 Ley de Fortalecimiento de los Ingresos, Equidad Social y Racionalización del Gasto Público.
- Ley para el Control de Franquicias Aduaneras Decreto No. 793 julio de 1979 y Decreto No. 295 de mayo 1960.
- Ley del Impuesto sobre Ventas Decreto No. 24 de 1963 Artículo 6.
- Acuerdo Ejecutivo No. 0397-2005 “Reglamento de Organización y Funciones de la Dirección Ejecutiva de Ingresos”.
- Sistema Arancelario Centroamericano aplicable en Honduras (bajado del SARA).
- Ley del impuesto Selectivo al Consumo, Decreto 58, del 28 de julio de 1982.

1.6 METODOLOGÍA

La metodología utilizada fue de carácter investigativo mediante la revisión y comprobación analítica de la documentación contable, legal, informática y operativa, así como a través de la aplicación de técnicas de auditoría asistidas por computador (TAACs), utilizando como fuente oficial la Dirección Ejecutiva de Ingresos DEI (Sub. Gerencia de Tecnología, Oficiales de Clasificación Arancelaria, Especialistas del Departamento Técnico Aduanero-Proyecto SARA y la Aduana de Toncontin), centrada en leyes, acuerdos, decretos, tratados, circulares internas, convenios, manuales y reportes técnicos relacionados.

CAPITULO II PROCEDIMIENTO DEL CÁLCULO DEL IMPUESTO PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS.

II. 1. Aplicación de Fórmulas para el Cálculo de Impuestos:

Para el cálculo del impuesto de importación de medios de transporte terrestre en el Sistema de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH), existen reglas de imposición, donde las operaciones están concentradas en informática, para los cuales se manejan tres modelos: **modelo Determinístico** a través de revisión física, el **modelo Probabilístico** mediante el cual se analizan variables las que van al historial del importador y el **modelo Aleatorio** que se utiliza cuando no se han identificado los anteriores modelos.

II.2. Definiciones:

Valor FOB (FREE ON BOARD por sus siglas en inglés): valor de la mercadería en el barco, es lo mismo decir franco a bordo y es el valor de procedencia en dólares, los que se convierten a moneda local para realizar el cálculo del impuesto.

Valor CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT por sus siglas en inglés) = Costo Seguro y Flete en dólares, los que se convierten en moneda local para hacer el cálculo del impuesto. El valor CIF es igual al FOB más el Seguro y Flete.

DAI = Derecho Arancelario de Importación. Para aplicar este impuesto se debe determinar su posición arancelaria de acuerdo al Sistema Arancelario Centroamericano aplicado en Honduras, las cuales están sujetas a modificaciones a causa de los tratados vigentes.

SEL = Impuesto Selectivo al Consumo. Amparado en el Decreto 58-1982 en su Artículo 1 y 20, del Decreto No. 17-2010, El valor de este impuesto se calcula de acuerdo a la siguiente tabla:

IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO				
VEHICULO NUEVO EN PLAZA ART.20 DEC.17- 2010				
VALOR CIF			TASA	
De	\$ 0.01	Hasta	\$ 45,000.00	10%
De	\$ 45,000.01	Hasta	\$ 60,000.00	20%
De	\$ 60,000.01	Hasta	\$ 100,000.00	40%
De	\$ 100,000.01	en adelante		60%

IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO VEHICULO USADOS EN PLAZA ART.20 DEC.17- 2010				
VALOR CIF			TASA	
De	\$ 0.01	Hasta	\$ 7,000.00	10%
De	\$ 7,000.01	Hasta	\$ 10,000.00	15%
De	\$ 10,000.01	Hasta	\$ 20,000.00	20%
De	\$ 20,000.01	Hasta	\$ 50,000.00	30%
De	\$ 50,000.01	Hasta	\$ 100,000.00	45%
De	\$ 100,000.01	en adelante		60%

ECOTASA = es el nombre para las tasas o impuestos ecológicos, el cual es de reciente aplicación y es cobrado a los vehículos usados.

VALORACIÓN Y APLICACIÓN DE LA ECOTASA AL MOMENTO DE LA NACIONALIZACIÓN DEL VEHICULO ART.21 DEC.17- 2010				
VALOR CIF			ECOTASA	
De	US\$ 1.00	Hasta	\$ 15,000.00	L. 5,000.00
De	US\$ 15,001.00	Hasta	\$ 25,000.00	L. 7,000.00
De	US\$ 25,001.00	en adelante		L. 10,000.00

ISV = Impuesto Sobre Venta se calcula en base al total de los impuestos pagados (12%) Decreto Ley No. 24 de 1963 Artículo 6.

STD = Servicio de Transporte de Datos Artículo 103 del Decreto 157-2009 (US \$ 5).

VIA = Vías Públicas es el pago único anual por matrícula de vehículos, el cual se calcula de dos formas de acuerdo a los siguientes incisos:

- Cuando el valor CIF mas la suma de los derechos y demás cargos generados por la importación y multiplicado este, por el 2% resultare **inferior** a los L. 3,000.00 se calcula así: $(L. 3,000.00 / 365 \text{ días al año}) * \text{los días restantes para finalizar el periodo fiscal}$.
- Cuando el valor CIF mas la suma de los derechos y demás cargos generados por la importación y multiplicado este, por el 2% resultare **mayor** a los L. 3,000.00 se calcula así: $(\text{valor resultante} / 365 \text{ días al año}) * \text{los días restantes para finalizar el periodo fiscal}$.

MANIFIESTO: Documento que contiene una lista de las mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte.

II.3. EJEMPLOS:

No. 1

Cálculo de Impuestos a pagar por un Vehículo Nuevo vía Marítima¹

LIQUIDACION DE UN VEHICULO NUEVO VERSION LUJO	
Valor FOB:	\$ 87,158.00
Flete:	700.00
Seguro:	60.00
Valor CIF:	\$ 87,918.00
Factor de Cambio	18.8951
Valor CIF en lempiras	L. 1661,219.40
DAI (15% De acuerdo a la partida arancelaria 8703.24.70.00Q):	249,182.91
SEL (Según arancel el impuesto a cobrar debería ser el 10%, sin embargo, a partir de mayo 2010 se cobra 40% conforme al artículo # 20, del decreto 17-2010)	764,160.92
ISV (12%)	320,947.59
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 artículo # 8, sección segunda)	23,964.09
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir mayo de 2010, Decreto 17-2010)	94.4755
TOTAL A PAGAR:	<u>L. 1358,349.99</u>

¹ No se realizó cobro de la ECOTASA por ser un vehículo nuevo.

No. 2

Cálculo de Impuestos a pagar por un Vehículo Usado vía Terrestre:²

LIQUIDACION DE UN VEHICULO USADO TIPO PICK UP		
Valor FOB:	\$ 2,243.00	
Flete:	224.30	
Seguro:	33.65	
Valor CIF:	\$ 2,500.95	
Factor de Cambio	18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 47,255.61	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8704.31.51.00A):		2,362.78
SEL (Según arancel no paga impuesto selectivo al consumo por ser un pick up catalogado como un vehiculo de trabajo)		
ISV (12%)		5,954.21
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)	1,111.45	747.95
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010)		5,000.00
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir mayo de 2010, Decreto 17-2010)		94.4755
TOTAL A PAGAR:		<u>L. 14,159.41</u>

² De acuerdo a Ley los vehículos pick up no pagan el impuesto selectivo al consumo, por otro lado, en este caso el valor que resultado de aplicar el 2% a la suma del CIF mas los derechos y demás cargos de importación fue inferior a L. 3,000.00, el cálculo se realizó de la siguiente manera: (L. 3,000.00 /365) * 91 días que restaban para finalizar el periodo fiscal.

CAPITULO III. PROCESO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS EN EL SISTEMA AUTOMATIZADO DE RENTAS ADUANERAS DE HONDURAS, SARAH.

III. 1. FLUJO GRAMA DEL PROCESO DE RECAUDACIÓN



III. 2. DESCRIPCIÓN DE LAS FASES DEL PROCESO DE RECAUDACIÓN DE INGRESOS POR VEHÍCULO.

Usuarios: es un individuo que utiliza una computadora, sistema operativo, servicio o cualquier sistema informático, por lo general es una persona única.

Transportista: ingresa el manifiesto indicando el tipo de mercadería en cuanto a peso y bultos y el sistema le asigna un número de manifiesto.

Depositario: son almacenes públicos y privados;

- *En los almacenes públicos de depósito fiscal:* lo representan varios importadores, y el plazo máximo de estadía es de 20 días conforme a ley, para retirarla hecho el trámite aduanero.
- *Y en los almacenes privados:* es donde la mercadería es privada en calidad de un importador y están sujetos a regímenes especiales, en estos casos el periodo de almacenamiento se extiende hasta un año plazo máximo de acuerdo a ley.

En ambos casos cuando la mercadería no se retira en los plazos establecidos, esta se declara en abandono.

Agente Aduanero: Es el representante legal del importador autorizado para realizar trámites aduaneros, entre ellos realiza:

- Asigna la partida arancelaria
- Digita la Declaración Única Aduanera (DUA) y realiza el pago de la misma.

Banco: registra el pago y el sistema automáticamente asigna el canal de selectividad de acuerdo a la mercancía, en el caso de los vehículos usualmente es canal rojo, excepto cuando estos van en tránsito ya sea internacional o interno con destino al país o al exterior; y cuando se trata de una importación bajo régimen especial.

- Canal Amarillo: inspección documental
- Canal Rojo: inspección documental y física del vehículo
- Canal Verde: sale libre la mercancía

Una vez que se determina el canal de selectividad y este es determinado rojo, el **oficial de Aduanas**: revisa la Declaración Única Aduanera (DUA) y la documentación soporte, y posteriormente realiza los ajustes correspondientes si los hubiera.

Aduana: autoriza la salida del vehículo del almacén.

CAPITULO IV. DESCRIPCIÓN DE DEFICIENCIAS ENCONTRADAS

IV. 1. VEHÍCULOS QUE NO PAGARON LA TASA PARA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (DENOMINADO ECOTASA).

Mediante aplicación de las Técnicas de Auditoria Asistidas por Computador (TAACs) se revisaron 159,934 registros electrónicos de las aduanas más importantes a nivel nacional, de los cuales 942 no tenían el cobro de la ECOTASA, posteriormente fueron verificados contra documentación encontrando en total 397 a los cuales de acuerdo a ley debió haberseles aplicado dicho cobro.

Ejemplo # 1

100020014955F//28/05/2010		GRAN TOTAL
Valor FOB:	\$ 3.800.00	
Flete:	380.00	
Seguro:	57.00	
Valor CIF:	\$ 4.237.00	
Total otros gastos		
Valor CIF en dolares	\$ 4.237.00	
Factor de Cambio	\$ 18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 80,058.54	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8704.31.51.00):		4,002.93
SEL (Según arancel 10%)		
ISV (12%)		10,087.38
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 artículo # 8, sección segunda)		1,791.96
ECOTASA (según tabla contenida en el artículo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir mayo de 2010, Decreto 17-2010)		94.48
TOTAL A PAGAR:		L. 15,976.74
Pendiente el pago de la ECOTASA, decreto 17-2010; esto se verificara en el pagó de matricula.		

Ejemplo # 2

100.020014931W //24/05/2010		GRAN TOTAL
Valor FOB:	\$ 3,500.00	
Flete:	350.00	
Seguro:	52.50	
Valor CIF:	\$ 3,902.50	
Total otros gastos		
Valor CIF en dolares	\$ 3,902.50	
Factor de Cambio	\$ 18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 73,738.13	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8704.31.51.00):		3,686.91
SEL		
ISV (12%)		9,291.00
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, seccion segunda)		1,824.84
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir mayo de 2010, Decreto 17-2010)		94.48
TOTAL A PAGAR:		L. 14,897.23
Pendiente el pago de la ECOTASA, decreto 17-2010; esto se verificara en el pagó de matricula.		

Aclaración: la ECOTASA es un impuesto destinado a cubrir una normativa ambiental, el cual será cobrado como tasa única al momento de la importación de *vehículos usados*; tal impuesto entró en vigencia el 12 de mayo de 2010.

Impacto: Lo anterior puede provocar un perjuicio económico al Estado de Honduras por un monto de DOCIENTOS VEINTE MIL LEMPIRAS (L. 220,000.00) si no se recupera por medio del cobro este valor en la aduana de Toncontín. **Ver anexo N° II-A**

Riesgo: Seguir generando pérdidas para el estado por no cobrar tasa de protección al medio ambiente.

En relación a las declaraciones no pagadas se verifico en el sistema SARAH, y se encontró que el cobro se encuentra en las liquidaciones complementarias aun no cobradas o sea en estado de registro, por lo que se debe de realizar el cobro de inmediato. Ver Anexo I-A y I-B.

De la muestra seleccionada los Vehículos Híbridos, Tractores y Dispensados son exonerados del impuesto de la ECOTASA:

VEHÍCULOS SELECCIONADOS EN LA MUESTRA Y EXENTOS DEL PAGO DE LA ECOTASA

VEHICULOS HIBRIDOS	TRACTORES	DISPENSA
5	17	1

Es importante mencionar que del total de 386 registros de la aduana de Toncontín 126 de los mismos si fueron corroborados conforma a ley.

IV. 2. NO SE REALIZÓ EL COBRO DE IMPUESTO DE VÍAS PÚBLICAS A VEHÍCULOS NUEVOS O USADOS.

De los 159,934 registros electrónicos de las aduanas más importantes a nivel nacional, se tomaron aleatoriamente 50 expedientes de la Aduana de Toncontín, encontrando que a 21 de ellos que no se les había realizado el cobro de impuesto sobre vías públicas lo cual representa un 42% de la muestra total.

Ejemplo # 1

100014003058A // 18/ENERO/2010 TAL COMO SE CALCULO TAL COMO SE CALCULO DE ACUERDO AL EXPEDIENTE VERIFICADO.		100014003058A // 18/ENERO/2010 COMO DEBIO CALCULARSE DE ACUERDO A LEY.	GRAN TOTAL
Valor FOB:	\$ 764.00	Valor FOB:	\$ 764.00
Flete:	86.19	Flete:	86.19
Seguro:	11.46	Seguro:	11.46
Valor CIF:	\$ 861.65	Valor CIF:	\$ 861.65
Total otros gastos		Total otros gastos	
Valor CIF en dólares	\$ 861.65	Valor CIF en dólares	\$ 861.65
Factor de Cambio	18.8951	Factor de Cambio	18.8951
Valor CIF en lempiras	L. 16,280.96	Valor CIF en lempiras	L. 16,280.96
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8711.20.90.00):	814.05	DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8711.20.90.00):	814.05
SEL (Según arancel 10%)	1,709.50	SEL (Según arancel 10%)	1,709.50
ISV (12%)	2,256.54	ISV (12%)	2,256.54
**VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)		**VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)	2,901.37
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)	
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir julio 2009, Decreto 157-2009, articulo # 103)	94.48	STD (US \$. 5.00 vigentes a partir julio 2009, Decreto 157-2009, articulo # 103)	94.48
TOTAL A PAGAR UNA CUATRIMOTO:	<u>L. 4,874.57</u>	TOTAL A PAGAR:	<u>L. 7,775.94</u>
			153,723.69
TOTAL A PAGAR 20 CUATRIMOTOS:		<u>L. 95,696.29</u>	

**No se cumplió con el artículo 8, sección segunda, del decreto N° 194-2002, en relación al pago de la tasa única anual, por lo que en este calculo de 10 cuatrimotos con el mismo CIF, el Estado dejo de percibir L.58,027.40; la presente es una importación definitiva. No debe de pasar por canal verde.

Nota: para ver más detalles remitirse al anexo II-B

Aclaración:

- En este ejemplo en especial se detectó que no se cobró el impuesto sobre vías públicas, que de acuerdo al Artículo 8 sección segunda del Decreto Legislativo No. 194-2002, del 5 de junio del 2002; el cual dice literalmente: *“La Tasa Única Anual por matricula de los vehículos nuevos y usados a internarse por primera vez al país será de 2% sobre el valor CIF mas los derechos y demás cargos que cause la importación al momento de su liquidación. Esta tasa única anual por matricula se aplica sobre el precio de factura de venta en plaza cuando el vehículo se ha adquirido en el mercado interno.*

En ambos casos el valor resultante no deberá ser inferior a L.3, 000.00 por concepto de este impuesto....”

- De acuerdo a investigaciones realizadas se concluye que existe una mala interpretación de la ley por parte de funcionarios y empleados de la Dirección Ejecutiva de Ingresos, al emitir una resolución que le permite a los importadores exclusivos tener un plazo de 15 días posteriores a la liquidación, incumpliendo así,

el Artículo 8 del decreto legislativo, el cual es muy explícito en cuanto al momento en el cual debe realizarse el cobro respectivo.

Impacto: De acuerdo a la muestra verificada, obtenida mediante la aplicación de las TAACs se observó mediante la revisión de la documentación soporte que en la Declaración Única Aduanera (DUA) no aparece el cobro de vías públicas, según Resoluciones y Circulares este impuesto tiene un tratamiento especial que consiste en aplicarlo a la nacionalización del vehículo sobre el precio de factura. Por lo que al desconocer el procedimiento de pago que realiza la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) el análisis reflejó un monto de Trecientos Veintisiete Mil Ochocientos Treinta y Seis Lempiras con Sesenta y Ocho Centavos L. 327,836.68 en concepto de recaudación del impuesto sobre vías públicas, sobre todo cuando se hacen las liquidaciones de las distribuidoras de medios de transporte terrestre en el país. **Ver anexo N° II-C**

Nota: producto de esta auditoría no fue posible cuantificar el total de la pérdida ocasionada a nivel nacional, puesto que solo se tuvo acceso a la documentación física de la aduana de Toncontín.

Riesgos:

1. Seguir generando pérdidas para el estado por no cobrar en tiempo y forma el impuesto sobre vías públicas.
2. El otorgamiento de un plazo posterior para el pago de dicho impuesto genera la no correcta percepción de los ingresos, puesto que este tiempo el cual está comprendido en un periodo fiscal se pierde.
3. El pago posterior de este impuesto por parte de las importadoras exclusivas puede generar desvío de los fondos de las arcas del Estado.

De Conformidad: al momento de la revisión de la documentación soporte, se observó que en cada Declaración Única Aduanera (DUA) de los vehículos nuevos no aparece el desglose del cobro de vías públicas, según Circular No. DEI-DL-DACOT No. 127-2010.

Se concede a los importadores exclusivos un término de 15 días hábiles después de la liquidación para que realice el pago correspondiente en el departamento de Tributo de la Dirección Ejecutiva de Ingreso (DEI).

Salvedad: Al momento de realizar la auditoria con las técnicas asistidas por computador TAACs se solicitó el marco legal pertinente el cual no fue proporcionado en tiempo y forma.

IV. 3. COBRO DE IMPUESTOS MAL EJECUTADOS

De los 50 expedientes extraídos de la aduana de Toncontín se encontraron 2 Declaraciones Únicas Aduaneras cuyas liquidaciones de impuestos aduaneros fueron calculadas de forma incorrecta.

090014000488M // 14/04/2009 // TAL COMO SE CALCULO DE ACUERDO AL EXPEDIENTE VERIFICADO.		090014000488M // 14/04/2009 // COMO DEBIO CALCULARSE DE ACUERDO A LEY.		GRAN TOTAL x 2 VEHICULOS
Valor FOB:	\$ 52,002.00	Valor FOB:	\$ 8,357.00	
Flete:	2,242.19	Flete:	373.70	
Seguro:	780.03	Seguro:	130.01	
Valor CIF:	\$ 55,024.22	Valor CIF:	\$ 8,860.71	
Total otros gastos		Total otros gastos		
Valor CIF en dólares	\$ 55,024.22	Valor CIF en dólares	\$ 8,860.71	
Factor de Cambio	18.8951	Factor de Cambio	18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 1,039,688.14	Valor CIF en lempiras	L. 167,424.00	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8703.21.60.00V):	43,666.90	DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8711.20.90.00):	8,371.20	16,742.40
SEL (Según arancel 10%)	108,335.50	SEL (Según arancel 10%)	17,579.52	35,159.04
ISV (12%)	143,002.87	ISV (12%)	23,204.97	46,409.93
**VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)		**VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)	3,109.25	6,218.51
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir 27 de julio de 2009, articulo # 103, Decreto 157-2009)		**STD (US \$. 5.00 vigentes a partir 27 de julio de 2009, articulo # 103, Decreto 157-2009)		
TOTAL A PAGAR:	L. 295,005.27	TOTAL A PAGAR:	L. 52,264.94	104,529.88
**La DUA se hizo por el total de los 6 vehículos que se ingresaron en esta y están reportados en factura, sin embargo para efectos de liquidación de impuestos debe liquidarse de forma desglosa por cada medio de transporte; así mismo no se cobro impuesto sobre vías públicas (VIA) y tampoco se cobro el servicio de transmisión de Datos (STD).		**Incumplimiento del articulo # 8 del Decreto 194-2002, y del articulo # 103 del Decreto 157-2009		

090014000488M // 14/04/2009 // COMO DEBIO CALCULARSE DE ACUERDO A LEY.		GRAN TOTAL X 2 VEHICULOS
Valor FOB:	\$ 8,518.00	
Flete:	373.70	
Seguro:	130.01	
Valor CIF:	\$ 9,021.71	
Total otros gastos		
Valor CIF en dólares	\$ 9,021.71	
Factor de Cambio	18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 170,466.11	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8711.20.90.00):	8,523.31	17,046.61
SEL (Según arancel 10%)	17,898.94	35,797.88
ISV (12%)	23,626.60	47,253.21
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)	3,165.75	6,331.50
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir 27 de julio de 2009, articulo # 103, Decreto 157-2009)		
TOTAL A PAGAR:	L. 53,214.60	106,429.20

090014000488M // 14/04/2009 // COMO DEBIO CALCULARSE DE ACUERDO A LEY.		GRAN TOTAL X 2 VEHICULOS
Valor FOB:	\$ 9,126.00	
Flete:	373.70	
Seguro:	130.01	
Valor CIF:	\$ 9,629.71	
Total otros gastos		
Valor CIF en dólares	\$ 9,629.71	
Factor de Cambio	\$ 18.8951	
Valor CIF en lempiras	L. 181,954.33	
DAI (5% De acuerdo a la partida arancelaria 8711.20.90.00):	9,097.72	18,195.43
SEL (Según arancel 10%)	19,105.21	38,210.41
ISV (12%)	25,218.87	50,437.74
VIA (2% conforme a decreto 194-2002 articulo # 8, sección segunda)	3,379.10	6,758.20
ECOTASA (según tabla contenida en el articulo 21 del Decreto 17-2010, únicamente para vehículos usados)		
STD (US \$. 5.00 vigentes a partir 27 de julio de 2009, articulo # 103, Decreto 157-2009)		
TOTAL A PAGAR:	L. 56,800.89	113,601.78

Total liquidación completa por las 6 vehiculos	L.	324,560.86
Liquidación según DUA	L.	295,005.27
Diferencia	L.	<u>29,555.59</u>

DAI	L.	51,984.44
DAI cobrado	L.	43,666.90
Diferencia en cobro del DAI	L.	<u>8,317.54</u>
VIA	L.	19,308.20
VIA según liquidación	L.	-
Diferencia en cobro VIA	L.	<u>19,308.20</u>
Diferencia por el no desglose de cada uno de los vehiculos de acuerdo a los valores reportados en factura comercial.	L.	<u>1,929.85</u>
Diferencia total	L.	<u>29,555.59</u>

No se cumplió con el artículo 8, sección segunda, del decreto N° 194-2002, en relación al pago de la tasa única anual, por lo que en este calculo de 6 vehículos tipo jeep YAMAHA con diferentes valores CIF, el Estado dejó de percibir L. 19,308.20; tomando como referencia que la presente es una importación definitiva. A su vez presenta una diferencia de L. 8,317.54 con respecto al total de los impuestos ya que el calculo del DAI según el sistema se realizo en base a un 4.2% y no en lo que estipula el arancel que determina el 5% amparados en la partida # 8703.21.60.00V.

Nota: para ver más detalles remitirse al anexo III-A

Aclaración:

- No se cobró el impuesto sobre vías públicas, lo que de acuerdo a ley esta explicado en la deficiencia # 2.
- Se hizo una mala aplicación en el cobro del Impuesto de Derecho de Importación, dado que de acuerdo al arancel debió cargarse el valor de un 5% sobre el valor CIF de cada vehículo y no del total de los mismos, encontrándose al mismo tiempo que el sistema de calculo únicamente es de 4.2% lo cual indica que hubo un error informático o que el sistema fue manipulado.

Impacto: Al no contar con una muestra verificada más amplia, se desconoce el impacto económico real por la incorrecta liquidación de los impuestos que se perciben por vía aduanera, así como por el cobro del servicio de transmisión de datos (STD); para el caso citado como ejemplo la pérdida real para el Estado de Honduras representa ***Veintinueve Mil Quinientos Cincuenta y Cinco Lempiras con Cincuenta y Nueve Centavos. L. 29,555.59.***

Riesgo:

1. Seguir generando pérdidas para el estado por no realizar correctamente el cobro de los impuestos que se captan por vía aduanera.

De Conformidad: al revisar la documentación no se conto con el certificado de origen o procedencia de la mercancía, posteriormente se nos proporciono una copia que detalla el origen del producto el cual establece la partida arancelaria para su respectivo cobro.

Según notas generadas de la Lista Arancelarias de Honduras: en fecha que el tratado entro en vigencia el 1 de abril del 2006 CAFTA-RD, con un arancel base del 15% y su desgravación categoría M que significa que los aranceles serán eliminados en 10 etapas, los aranceles se reducirán en 2% del arancel base al 1 enero del año 2, a partir del año 3 los aranceles se reducirán en un 8% del arancel base, un 8% adicional cada año hasta el año 6, del 1 de enero del año 7 los aranceles se reducirán en 16% adicional del arancel base y en adelante un 16% adicional del arancel base cada año hasta el año 9, y dichas mercancías quedaran libre del impuesto en el año 2010.

DESGRAVACIÓN ARANCELARIA 2006-2011

AÑO	DESGRAVACIÓN	TOTAL
2006	0.3	14.70%
2007	0.3	14.4%
2008	9.4	5%
2009	0.8	4.2%
2010	0.4	3.8%
2011	0.4	3.4%

Resolución No. 238-2008 (COMIECO-LII)
Consejo De Ministros de Integración Económica

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los Artículos 38 del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, Protocolo de Guatemala, modificado por la Enmienda del 27 febrero del 2002; y 6, 7 y 22 del convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, es competencia del Consejo de Ministro de Integración Económica modificar los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI), contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, Anexo "A" del Convenio sobre Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano;

Que en el proceso de establecimiento de la Unión Centroamericano, el Comité de Política Arancelaria alcanzó acuerdos sobre la modificación y apertura de algunos rubros arancelarios y elevó a la consideración de este foro la correspondiente propuesta de modificación del Arancel Centroamericano de Importación.

POR TANTO:

Con fundamentos en los Artículos 1,3,4,6,7,13,14,15,17,18,22 y 23 del convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano; y, 1,6,10,15,36,37,38,46,52 y 55 del Protocolo de Guatemala,

RESUELVE:

Aprobar la apertura y modificación a los Derechos Arancelarios a la importación de los rubros siguientes que están contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, Anexo "A" del Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

IV. 4. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS QUE NO PASARON POR CANAL DE INSPECCIÓN ROJO.

Se extrajeron y analizaron 95,947 registros de vehículos a nivel nacional y se evidenció que solo 63,263 equivalentes a 65,94% aproximadamente de vehículos pasó por canal rojo, el resto pasó canales amarillo y verde.

Canal Rojo	63,263	65.94%
Canal Amarillo	2,159	2.25%
Canal Verde	30,525	31.81%

Aclaración: De acuerdo a entrevistas con funcionarios y empleados de la DEI **todos** los vehículos importados son asignados a un canal rojo para su inspección donde se realiza una revisión física y documental. El canal amarillo únicamente amerita una revisión documental y el verde es despacho inmediato; Sin embargo, de acuerdo a pruebas realizadas mediante la aplicación de las TAAC`s se identificó lo anteriormente expuesto.

Riesgo: Que se estén importando indebidamente vehículos que no cumplen con las especificaciones respectivas y que estén dejando de cobrar impuestos o que se liquiden de manera incorrecta.

De conformidad a investigación realizada: en virtud que los mismos empleados y funcionarios de la Dirección Ejecutiva de Ingresos no supieron explicar el proceso, se tuvo que indagar en otras fuentes alternas; por lo cual los vehículos nuevos son revisados física y documentalmente, primero en el puerto de ingreso, luego son transportados mediante una Declaración Única Aduanera de traslado al almacén de depósito fiscal público o privado donde el delegado fiscal es el responsable de la custodia de los mismos.

Salvedad: Según entrevistas realizadas a funcionarios de la Dirección Ejecutiva de Ingresos todos los vehículos son revisados y pasan por canal rojo al 100%, pero al momento de la Declaración Única Aduanera se observó que los vehículos nuevos pasan por canal verde en su gran mayoría.

DECLARACION ADUANERA DE IMPORTACION DEFINITIVA CANCELA TITULO DE TRANSPORTE

100004000770U / 1

1. Importador / Exportador 08019004467912 - GRUPO Q HONDURAS S A DE C V *GRU		2. Régimen aduanero 1 - IMPORTACION / 4000		3. Aduana registro: 0004 - ADUANA PUERTO CORTES	
6. Proveedor / Destinatario: NISSAN MEXICANA SA DE C.V		4. Manifiesto: 090004MAN017476K		5. Doc. Transporte: PAPTYS29202174	
7. Cantidad de Items: 2		8. Cantidad de Bultos: 2		9. Nro. Preimpreso: 2743720	
10. Agente aduanero 08019002272849 - RPG DE HONDURAS		11. País Procedencia / Destino ES - ESPANA		12. País de origen ES - ESPANA	
13. Condición entrega FOB - LIBRE PUESTA A BORDO		14. Banco 012 - BANCO DE		15. Entidad financiera -	
17. Nacionalidad medio de transporte		18. Medio de transporte M - MARITIMO		19. Aduana Ingreso/Salida 0004 - ADUANA PUERTO	
21. Divisa FOB USD - DOLAR NORTEAMERICANO		22. Total FOB 53,263.00		23. Colización 18.8951	
24. Documentos a presentar / Referencia 001-SL000357, 004-PAPTYS29202174		25. Nro de bulto S/M		26. Cant. de bultos 2.00	
		27. Cant. de peso 4,350.00		28. Embalaje 24 - PIEZAS	
29. Aduana / Depósito destino de tránsito: - / -		30. Ruta: -			
31. Información complementaria de la declaración					
32. Descripción de la mercancía NISSAN CAMIONETA PATHFINDER 4X4 COLOR BEGIN CLARO METALICO AÑO 2010 Desc. Pos. - - - - Con tracción en las cuatro ruedas y caja de transferencia de dos rangos incorporada		33. Nro. ítem 1		34. Tipo de ítem N - NORMAL	
		37. País de origen ES - ESPANA		38. País adquisición ES - ESPANA	
		41. Cant. bultos 1.00		42. Unid. declarada 15 - UNIDAD	
		43. Cantidad 1.00		44. Unid. estadística 15 - UNIDAD	
45. Documentos a presentar / Referencia		46. Cant. estadística 1.00		47. Precio unitario 25,753.00	
		49. Ajuste a incluir -		50. Ajuste a deducir -	
		48. Valor en aduana 505,252.52		51. Código de exoneración -	
52. Ventajas: 000 - GRAVADA GENERAL		53. Convenio perfec. activo / Matriz insumo / Cuota arancelaria - / - / -		54. Declaración a canc.: - ítem: -	
55. Información complementaria del ítem: C140=VSK/VWR512064555 C145=YD25T-835974 C155=VSK/VWR5120 C185=2500					
56. Liquidación ítem				57. Liquidación General: Número de Boletín: 1026010032221	
Código	Tipo	Porcentaje	Importe	Código	Importe
DAI	P	5.00	25,262.6259	DAI	52,248.8250
SEL	P	10.00	53,051.5144	STD	94.4755
ISV	P	12.00	70,027.9986	SEL	109,722.5325
				ISV	144,833.7428
			25,753.00	VIA	?
Total del ítem a Pagar:			148,342.14	Total a Pagar: 306,899.58	
Total del ítem a Garantizar:			0.00	Total a Garantizar: 0.00	
Canal asignado: VERDE-DESPACHO INMEDIATO			Aforador:		
Control Aduana Destino		Sello:		47. Lugar y Fecha 05/01/2010	
				Firma/Nombre declarante/representante	

**Incumplimiento a los procedimientos parametrizados en el sistema automatizado de Rentas Aduaneras de Honduras (SARAH)

CAPITULO V. DEBILIDADES ENCONTRADAS EN EL PROCESO DE RECAUDACION

V.1 DEBILIDADES DEL SISTEMA SARAH

- Falta la etapa de automatizar las Declaraciones de exportación de las Zonas Libres lo que dificulta o imposibilita realizarle mejoras al sistema.
- El control humano está fuera del control del sistema. Esto está relacionado con la ética del personal operativo, ya que el mismo no está diseñado para identificar errores de digitación.
- El sistema tiene escasos documentos técnicos.
- Debilidad en la aplicación de controles preventivos en el sistema informático que está permitiendo información errónea o que podría haber intencionalidad en la manipulación de las bases de datos.
- El sistema no cuenta con un procedimiento automatizado establecido en el cual identifique de acuerdo a una descripción específica, la partida arancelaria que corresponde, por lo que esto se presta a que exista una manipulación del mismo a conveniencia del importador.
- En el sistema no se cuenta con toda la documentación respaldo (Declaración Única Aduanera emitida por el Consejo Hondureño de la Empresa Privada-COHEP, factura, manifiesto, Bill of Landing, declaración de valor, conocimiento de embarque, entre otros) debidamente escaneada, a pesar de que si existe la aplicación para subir dicha información.

V.2 DEBILIDADES EN LA APLICACIÓN DE NORMAS

- Falta de conocimiento del marco legal establecido, por parte de los funcionarios y empleados que operan en las distintas aduanas del país como oficiales de aforo, jefes de aforos, y otros; así como personal que labora en otros departamentos que en algún momento determinado realizan labores de sustitución e investigación.

V.3 DEBILIDADES GENERALES

- La presentación de la DUA del Sistema no arroja toda la información relevante que permita tener mayor claridad al momento de revisar una liquidación, puesto que esta no detalla valor del seguro, flete, total CIF (tanto dólares como lempiras); asimismo no es específica en cuanto al cobro designado como otros gastos; es importante indicar que todos estos valores antes mencionados únicamente se pueden ver en la caratula de la declaración, que es un documento al cual no siempre se tiene acceso.

SARAJ Página 1 de 2

Carátula De Una Declaración Aduanera

Carátula De Una Declaración Aduanera				
Nombre Principal	01 Declaración Aduanera	1234567890123456	Versión	1
Concepto	Regimen aduanero	4000 IMPORTEACION DEFINITIVA CANCELA TITULO DE TRANSPORTE	Srv. Por Impreso	2744738
Administración	Fecha de Emisión	05/01/2011 11:40:26	Estado de Declaración	CANC CANCELAC
Declaración Aduanera	Canal	5 - VERDE (ORDENADO IMPEDIENDO)	Fecha Última Modif.	
Aduana	Aduana de Registro	0004 ADUANA PUERTO CORTES	Aduana Ingreso/Salida	0004 ADUANA PL
Liquidaciones y Pagos	País de Origen	ES ESPANA	País Procedencia/Origen	ES ESPANA
Valores de Referencia	Valor Bruto de los Bultos	4.750.00	Cantidad de Bultos	2
Declaración	Cant. de Bultos	01 UNIDADES	Cantidad de Bultos	2.00
	Motivo Suspensiva		Pago en Plazo	0
	N.º Manifesto / Entrega Rapida	0000000000000000	Int. Consideración Global Procecos	
	Yubi	PAFTY12320274	Fecha Recepción Operación	05/01/2011
	Motivo de Transporte	H INMEDIATO	País Modo de Transp.	
	Quiero Manifesto/Transportista	12345 MANEJE HONDURAS, S.A.	Fecha de Arriba	06/11/2009
	Deposito Temporal	0714 FKT0 DE GIBRALTAR	Deposito de almacenamiento	
	ETB Empresa/Exportador	0000000000000000 GRUPO G HONDURAS S A DE C Y TORO	Código Declarante	11430 ALAN PABLO PEREZ ALFONSO ALFONSO PEREZ
	ETB Empresa Declarante	0000000000000000 NPS DE HONDURAS S. DE RL.	Procedimiento/Operación	RTSAR PERUCANA
	Procedimiento/Operación - Código		Condición de Entrega	FOR LIBRE PUE
	Destino	84 INCENTIVOS SUR 1978 COL.FLORIDA C.F.01001 PE	Total Factura	55.261.00
	Entidad Financiera de Referencia		Total Flete	1.200.00
	Moneda Factura	USD DOLAR NORTAMERICANO	Total Seguro	50.00
	Tipo de Cambio	18.8511	Total de Almacenaje	0.00
	Moneda Pago	USD DOLAR NORTAMERICANO	Porcentaje de Interés	1,046,936.50

Usuario: J4521
 SS: 12/01/2011 13:55:01
 SE: 12/01/2011 13:55:20

<http://saraj.dic.gub.hn/R02/sarajCustomDevQuerySelector.do>
12/01/2011

DECLARACION ADUANERA DE IMPORTACION DEFINITIVA CANCELA TITULO DE TRANSPORTE

100004000770U / 1

1. Importador / Exportador 08019004467912 - GRUPO Q HONDURAS S A DE C V "GRU		2. Régimen aduanero I - IMPORTACION / 4000		3. Aduana registro: 0004 - ADUANA PUERTO CORTES	
6. Proveedor / Destinatario: NISSAN MEXICANA SA DE CV		4. Manifiesto: 090004MANI017476K			
7. Cantidad de Items: 2		8. Cantidad de Bultos: 2		9. Nro. Preimpreso: 2743720	
10. Agente aduanero 08019002272849 - RPG DE HONDURAS		11. País Procedencia / Destino ES - ESPANA		12. País de origen ES - ESPANA	
13. Condición entrega FOB - LIBRE PUESTA A BORDO		14. Banco 012 - BANCO DE		15. Entidad financiera -	
17. Nacionalidad medio de transporte		18. Medio de transporte M - MARITIMO		19. Aduana Ingreso/Salida 0004 - ADUANA PUERTO	
21. Divisa FOB USD - DOLAR NORTEAMERICANO		22. Total FOB 53,263.00		23. Cotización 18.8951	
24. Documentos a presentar / Referencia 001-SL000357, 004-PAPTY529202174		25. Nro de bulto S/M		26. Cant. de bultos 2.00	
		27. Cant. de peso 4,350.00		28. Embalaje 24 - PIEZAS	
29. Aduana / Depósito destino de tránsito: - / -		30. Ruta: -			
31. Información complementaria de la declaración					
32. Descripción de la mercancía NISSAN CAMIONETA PATHFINDER 4X4 COLOR BEGIN CLARO METALICO AÑO:2010 Desc. Pos. - - - - Con tracción en las cuatro ruedas y caja de transferencia de dos rangos incorporada		33. Nro. ítem 1		34. Tipo de ítem N - NORMAL	
		37. País de origen ES - ESPANA		38. País adquisición ES - ESPANA	
		41. Cant. bultos 1.00		42. Unid. declarada 15 - UNIDAD	
		43. Cantidad 1.00		44. Unid. estadística 15 - UNIDAD	
45. Documentos a presentar / Referencia		46. Cant. estadística 1.00		47. Precio unitario 25,753.00	
		49. Ajuste a incluir -		50. Ajuste a deducir -	
		53. Convenio perfec. activo / Matriz insumo / Cuota arancelaria - / - / -		48. Valor en aduana 505,252.52	
52. Ventajas: 000 - GRAVADA GENERAL		54. Declaración a canc.: - Item: -			
55. Información complementaria del ítem: C140=VSKJVWR51Z0364555 C145=YD25T-I635974 C155=VSKJVWR51Z0 C185=2500					
56. Liquidación Items				57. Liquidación General: Número de Boletín: 1026010032221	
Código	Tipo	Porcentaje	Importe	Código	Importe
DAI	P	5.00	25,262.6259	DAI	52,248.8250
SEL	P	10.00	53,051.5144	STD	94.4755
ISV	P	12.00	70,027.9989	SEL	109,722.5325
			ISV	P	144,833.7428
VIA			26,665.30	VIA	?
Total del ítem a Pagar:			148,342.14	Total a Pagar: 306,899.58	
Total del ítem a Garantizar:			0.00	Total a Garantizar: 0.00	
Canal asignado: VERDE-DESPACHO INMEDIATO			Aforador:		
Control Aduana Destino			Sello:		47. Lugar y Fecha 05/01/2010
					Firma/Nombre declarante/representante

CAPITULO VI. OBSERVACIONES DE INTERÉS SOBRE EL AMBIENTE DE CONTROL DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

Durante el desarrollo de esta auditoría con alcance limitado, y como resultado de la evaluación y de las pruebas llevadas a cabo se detectaron las siguientes debilidades o deficiencias en el ambiente de control de tecnologías de información del SARAH, que se consideran de interés:

1. El personal de Sistemas del SARAH tiene acceso absoluto a la información de producción real.

Riesgo: Posibilidad de filtrar o entregar información a terceros o modificar ciertos datos de la información. La integridad, confiabilidad y confidencialidad de la información están expuestas a diferentes amenazas y vulnerabilidades de Tecnologías de la información.

2. No se cuenta con documentación técnica del Sistema como (Modelos Entidad – Relación, diagramas de proceso, diagramas de actividades).

Riesgo: Dificultad para comprender el sistema en forma oportuna y generación de dependencia de la entidad hacia el personal de tecnologías de información lo cual puede generar perjuicios en el caso del retiro de dicho personal clave.

3. No se cuenta con un sitio alternativo de respaldo en línea que permita mitigar riesgos de desastres informáticos (Convulsión social, toma de instituciones, fuego, derrumbes, tornados eléctricos, huracanes, etc.).

Riesgo: Posibles daños y perjuicios para la entidad, pérdida de la información total en el caso de que ocurran desastres informáticos o desastres naturales que ocasionen daños irreparables al sistema, por carecer de un respaldo o sitio alternativo ubicado fuera de las instalaciones de la entidad.

4. No se cuenta con Políticas y Procedimientos de Seguridad de la Información.

Riesgo: Posible generación de errores, daños y/o perjuicios ocasionados por falta de políticas y procedimientos de seguridad debidamente establecidos y divulgados.

5. No se cuenta con metodologías para el Análisis y Desarrollo de Sistemas ni aplican normas ISO 12207 ó 9126 generalmente aceptadas para el desarrollo de sistemas de gran envergadura.

Riesgo: Posible desarrollo del sistema en forma no metódica y estandarizada, que podría contener errores internos y consecuentemente podría afectar a la confiabilidad del sistema.

6. La Dirección de Tecnologías de la Información (TI) no implementó ningún marco de control o metodologías internacionales generalmente aceptados como COBIT, ISO's 27001, 27002

Riesgo.- Los procesos de Tecnología pudieran no contar con controles disuasivos, preventivos, de detección, o correctivos, que mitiguen diferentes riesgos que conlleva el uso de tecnología.

7. La Dirección de Tecnologías de la Información (TI) no ha desarrollado análisis de riesgos tecnológicos, tomando como base MAGERIT, FINE, NIST por ejemplo.

Riesgo.- Que no se estén mitigando los riesgos tecnológicos basados en una metodología formal; consecuentemente existirían riesgos que no fueron identificados y que pudieran no estar siendo mitigados.

8. No se cuenta con políticas formales para la obtención de copias de respaldo o back up.

Riesgo: Pérdidas irreparables de información en el caso de que ocurran siniestros o desastres o hasta contingencias menores.

9. Las copias de respaldo o back up son obtenidos en horarios de atención al público.

Riesgo.- Que el sistema colapse o no se tenga disponibilidad de atención al público o que reste eficiencia en el desempeño del sistema.

10. Los Back up o copias de respaldo son custodiados en el mismo lugar donde radican los servidores del SARA, es decir no son llevados a otro lugar o sitio fuera de los mismos.

Riesgo.- Pérdida total de la información en casos de desastre informático (fuego, tomas de instituciones, convulsión social, etc.).

CAPITULO VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

VII. 1 CONCLUSIONES

1. La no interrelación entre la parte operativa y normativa de la Dirección Ejecutiva de Ingresos genera que se incrementen los niveles de riesgo, en cuanto a la correcta captación de los ingresos por vía aduanera.
2. A través del examen realizado al capítulo 87 del arancel (**medios de transporte terrestre / vehículos**) se determinó que el sistema muestra varias debilidades, de las cuales una de las más importantes y de mucho peso durante el proceso de recaudación, dado que es el que determina los valores a imponer como tributo, se refiere a la correcta aplicación de la partida arancelaria, encontrando que esta es colocada de forma manual por el agente aduanero (representante legal del importador).
3. Se evidencio mediante el análisis de la pruebas realizadas mediante las TACCs que algunas de las Declaraciones muestran errores en el cálculo de algunos de los impuestos a cobrar, lo cual no debería estar sucediendo, si el sistema esta automatizado con una serie de reglas y parámetros previamente establecidos de acuerdo a cada régimen y posición arancelaria.

VII.2 RECOMENDACIONES

1. Es elemental y de carácter obligatorio que todo el personal de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) tenga pleno conocimiento de la aplicación de la normativa legal vigente que regula cada una de las acciones que realizan diariamente; por lo tanto se recomienda que se implemente una metodología de constante evaluación y capacitación de sus funcionarios y empleados.
2. Al personal de aduanas, se le deberán girar instrucciones con carácter obligatorio, para que tengan a la vista toda la documentación legal soporte de las actividades que realizan a diario, incluidas circulares y resoluciones; lo anterior con el objetivo de tener a mano las herramientas que en determinado momento les permiten

tomar decisiones importantes sobre las funciones realizadas por si tienen algunas dudas.

3. Se deberá ejercer un mayor control en cuanto al tipo de acceso al sistema que tiene cada uno de los usuarios; por ejemplo: el sistema debería bloquear automáticamente cuando algún impuesto no esté siendo liquidado de acuerdo a la posición arancelaria que corresponde.
4. Realizar evaluación y auditoria una vez al año para comprobar que el control interno y la operatividad de los procesos se está cumpliendo conforme a ley vigente y comprobar el cumplimiento del POA.
5. Brindar y promover al personal políticas y normas de conducta inspirada en principios, valores éticos y morales que orienten su actuación en el desempeño de sus funciones.
6. Autorizar a los Administradores de las diferentes Aduanas del país, para que:
 - a. Proceder de forma inmediata al cobro de la ECOTASA para los vehículos usados que ingresaron al país por las diferentes aduanas y que al momento de la liquidación de la Declaración Única Aduanera (DUA) no se le realice dicho cobro de este impuesto.
 - b. Cuando los importadores exclusivos de medios de transporte terrestre, al momento de la liquidación definitiva (régimen 4000) deberán cancelar de inmediato el derecho de vías públicas, en cumplimiento con lo establecido en la ley.
 - c. Al momento de la nacionalización de medios de transporte terrestre, las agencias distribuidoras, cuyas mercaderías hayan sido ingresadas originalmente a deposito fiscal y cuyo plazo de permanencia en estos venza, se debe proceder a la liquidación y pago correspondiente del impuesto sobre vías públicas, el día de oficialización sin dar prorroga alguna.

7. Ejercer una supervisión más precisa al personal asignado por la Dirección Ejecutiva de Ingresos en las diferentes aduanas del país, con el propósito de mejorar el proceso de recaudación de los tributos aduaneros.

Lic. Kenia Carolina Mendoza T.
Subjefe Departamento de Fiscalización de Ingresos

Lic. Vilma Nadedja Andara F.
Técnico de Fiscalización