

INFORME DE INVESTIGACIÓN

OIG-QI-26-013



Oficina del
Inspector General
Gobierno de Puerto Rico

DEPARTAMENTO DE HACIENDA (Negociado de Impuesto al Consumo)

Alegada suplantación de identidad en el Sistema
Unificado de Rentas Internas (SURI)

11 de septiembre de 2025

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
INFORMACIÓN DE LA ENTIDAD.....	5
BASE LEGAL	6
ALCANCE Y METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION	6
HECHOS DETERMINADOS.....	7
HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
Hallazgo 1- Irregularidades en la importación de vehículos de motor.	
Hallazgo 2- Ausencia de controles para mitigar irregularidades en la importación de vehículos de motor.	
COMENTARIO ESPECIAL	15
POSIBLES DISPOSICIONES LEGALES INFRINGIDAS	16
CONCLUSIÓN.....	21
RECOMENDACIONES.....	22
APROBACIÓN.....	23
INFORMACIÓN GENERAL.....	25

RESUMEN EJECUTIVO

El 19 de abril de 2024, la Oficina del Inspector General (en adelante, OIG) recibió un planteamiento, PQI-24-0115, mediante el correo electrónico informa@oig.pr.gov; relacionado con un posible fraude y suplantación de identidad contra un contribuyente, ocurrido a través del Sistema Unificado de Rentas Internas (SURI) del Departamento de Hacienda. El planteamiento fue evaluado en colaboración interagencial con el Área de Inteligencia y Fraude Contributivo del (en adelante, DH), en virtud de las disposiciones de la Ley Núm. 2-2017, según el Código Anticorrupción para el Nuevo Puerto Rico.

Del planteamiento recibido surgen las alegaciones siguientes:

- Presunto fraude y suplantación de identidad contra un contribuyente, ocurrido a través del Sistema Unificado de Rentas Internas (SURI). Un contribuyente alegó estar ajeno al transporte de doce (12) unidades vehiculares desde el estado de Florida hacia Puerto Rico, sin embargo, informó que tenía una deuda de arbitrios con el DH correspondiente a dichos vehículos.
- El Departamento de Obras Públicas del Municipio 1 podría estar implicado con las mencionadas transacciones, ya que los expedientes relacionados con la investigación no se encontraban físicamente en sus instalaciones. Una funcionaria alegó que dichos expedientes habían sido retirados de su área de trabajo sin su conocimiento ni consentimiento.
- La oficina de gestoría registrada en Municipio 1 bajo el nombre compañía 4 podría estar relacionada con las alegadas transacciones.

En el ejercicio de la autoridad legal, jurisdicción y competencia que le ha sido conferida por la Ley Núm. 15-2017, según enmendada, conocida como *Ley del Inspector General de Puerto Rico* (en adelante, Ley Núm. 15-2017) a la OIG, el Área de Querellas e Investigación (en adelante, Área de QI) determinó iniciar el proceso de evaluación preliminar EQI-25-002, a los fines de validar la información del planteamiento. Posteriormente, el 9 de septiembre de 2024 se inició la investigación en su fondo QI-024-25-003 con el propósito de evaluar las posibles infracciones, deficiencias e identificar sus posibles efectos en la operación del gobierno.

Tras la evaluación e investigación realizada, el Área de QI en colaboración con el DH y la División de Vehículos Hurtados de San Juan identificó que, el trámite realizado para la importación de doce (12) vehículos evidenció serias irregularidades en los procesos documentados a través del sistema de SURI del DH, Centro de Servicios al Conductor (CESCO) del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y las compañías importadoras; especialmente en los procesos de declaración, pago de arbitrios y levantamiento de carga. También, se identificó uso inapropiado de la declaración incidental de vehículos de motor en SURI, por parte de personas que, actuando como concesionarios o “dealers” no autorizados, llevaron a cabo transacciones irregulares.

La información y documentos recopilados reveló las siguientes deficiencias:

- a. Irregularidades en el proceso de declaración de importación de vehículos
Se identificaron inconsistencias en los datos reportados en la declaración incidental de vehículos importados a través del sistema de SURI.
- b. Deficiencias en el trámite realizado por el DH
El DH no verificó adecuadamente los documentos presentados, lo que permitió la autorización de retiro de vehículos sin la debida validación de la información fiscal.
- c. Fallos en los procedimientos del DTOP
El DTOP no realizó el control efectivo de los documentos relacionados con los vehículos importados, lo que resultó en la omisión de ciertos requisitos legales para el registro de estos, contrario a los estándares establecidos.
- d. Irregularidades en el pago de arbitrios y levante de carga
Deficiencias en la verificación adecuada de los pagos de arbitrios permitió que se acumulara una deuda a un contribuyente que, alegó estar ajeno con las importaciones de vehículos.

Lo comentado denota que funcionarios y empleados del DH y el DTOP, se apartaron de las leyes y reglamentos que regulan el pago de arbitrios y levante de carga. Esto resultó en costos cuestionados ascendentes a **\$25,250.05**, por concepto de deuda de arbitrios a un contribuyente como resultado de la importación de doce (12) vehículos, a través del trámite de declaración incidental para la importación de vehículos o mercancía a través de SURI en el DH. Además, ocasionó que los vehículos fueran registrados en el DTOP en contravención con las leyes y reglamentos aplicables.

La OIG está comprometida en fomentar óptimos niveles de integridad, honestidad, transparencia, efectividad y eficiencia en el servicio público. De igual forma rechaza todo acto, conducta o indicio de corrupción por parte de funcionarios o empleados públicos que socaven la credibilidad del Gobierno de Puerto Rico y sus entidades.

Conforme con lo establecido en la Ley Núm. 15-2017, Artículo 17 y en el *Reglamento para la Administración del Plan de Acción Correctiva de la Oficina del Inspector General de Puerto Rico*, Reglamento Núm. 9229 del 13 de noviembre de 2020, la OIG remite el presente informe a la autoridad nominadora para que tome las acciones correctivas necesarias, con base a las recomendaciones incluidas en este informe y las notifique a la OIG de manera oportuna para garantizar el fiel cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables.

El contenido de este informe es público, conforme con lo establecido en la Ley Núm. 15-2017; el Artículo 1.9 del Reglamento Núm. 9135, titulado como *Reglamento sobre Asuntos Programáticos de la Oficina del Inspector General*; el Artículo 1.5 del Reglamento Núm. 9136, titulado como *Reglamento para la Publicación de Informes y Documentos Públicos Rutinarios de la Oficina del Inspector General de Puerto Rico*; así como otras normativas aplicables.

De usted conocer sobre actos que puedan poner en peligro el buen uso de fondos públicos o constituir corrupción, puede comunicarse mediante la línea telefónica confidencial de la OIG al 787-679-7997, a través del correo electrónico informa@oig.pr.gov o a través de nuestra página electrónica www.oig.pr.gov/informa.

INFORMACIÓN SOBRE LA ENTIDAD

El DH es uno de los departamentos ejecutivos establecidos por la Sección 6 del Artículo IV de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, pero su creación se remonta a la Ley Orgánica Jones de 1917. La Ley Núm. 6 de 24 de julio de 1952, decretó que al entrar en vigor la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pasarían al DH los mismos poderes, funciones y deberes del anterior departamento. Como resultado, el Tesorero de Puerto Rico se convirtió en el Secretario de Hacienda y miembro del Consejo Consultativo del Gobernador (Consejo de Secretarios).

En el Plan de Reorganización Núm. 3 de 22 de junio de 1994, se establece que el DH ha tenido la responsabilidad de administrar la política pública relacionada con los asuntos contributivos, financieros y la administración de recursos públicos. El DH, además de las funciones y responsabilidades que le encomiendan las leyes existentes relacionadas con los sistemas de administración fiscal y contributivo, será la agencia de la Rama Ejecutiva encargada de implantar, desarrollar, supervisar y coordinar la política pública, los organismos y programas dirigidos a los juegos de azar y las instituciones financieras.

Como parte de sus facultades y deberes sobre la administración tributaria, el Secretario del DH anunció el 27 de enero de 2016 la implantación del Sistema Unificado de Rentas Internas (SURI). El propósito de SURI es agilizar todo el manejo de impuestos desde un sólo lugar para beneficio del DH y de los contribuyentes. SURI unifica a PRITAS, la herramienta que manejaba las contribuciones sobre impuestos y el Impuesto de Ventas y Uso (IVU); a REFO, que se utilizaba para el manejo de planillas de individuos; PICO, el Portal Integrado del Comerciante por el que se realizaban las declaraciones y el pago de impuestos sobre la propiedad importada, además del Sistema de Mercancía General, que actualmente administra Arbitrios, entre otros. La renovación de la infraestructura tecnológica redundaría en un aumento en recaudos, más auditorías, reducción de fraude, aumento en la cantidad de transacciones que podrían realizar los contribuyentes sin la intervención de empleados y un mejoramiento general en todos los procesos internos del DH.

A través de SURI, los contribuyentes pueden realizar trámites relacionados con la importación incidental de vehículos. A través de dicho proceso un individuo o entidad importa vehículos a Puerto Rico de manera ocasional o no regular, para uso personal o en pequeñas cantidades. Para la declaración incidental de vehículos de motor, podrán obtener un estimado de los arbitrios a pagar por la importación de estos a Puerto Rico y podrán obtener dicho estimado con cualquiera

de los siguientes datos: marca, modelo y año del vehículo o número de serie del vehículo (VIN – Vehicle Identification Number).

BASE LEGAL

El presente informe se emite en virtud de los *Artículos 7, 8, 9 y 17* de la Ley Núm. 15-2017, según enmendada. De igual forma, a tenor con las disposiciones contenidas en el Reglamento Núm. 9135-2016, conocido como “*Reglamento sobre Asuntos Programáticos de la Oficina del Inspector General*” y otras normativas aplicables.

ALCANCE Y METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación cubrió el período del 1 de junio de 2022 al 31 de diciembre de 2024. En algunos aspectos fueron evaluados transacciones, documentos y operaciones de fechas anteriores y posteriores, según fue necesario.

La metodología utilizada durante la investigación fue la siguiente:

1. Análisis de documentos e información suministrada por el DH en respuesta a requerimientos de información cursados por la OIG.
2. Análisis de documentos e información suministrada por el DTOP – CESCO, en respuesta a solicitudes de colaboración cursadas por la OIG.
3. Revisión de documentos e información compartida por el Área de Inteligencia y Fraude Contributivo del DH, relacionada con el planteamiento.
4. Evaluación de los controles inherentes a la importación de vehículos de motor de carácter privativo y el pago de arbitrios de estos a través de SURI.
5. Revisión de documentos e información compartida por la División de Vehículos Hurtados de San Juan, relacionada con el planteamiento.
6. Consulta de leyes y normativa aplicable al pago de arbitrios en el DH y el registro de vehículos en el DTOP. Entre estos:
 - a. Ley Núm. 1-2011, *Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011*
 - b. Ley Núm. 22-2000, *Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico*
 - c. Reglamento 7437, *Reglamento para implantar las disposiciones del Subtítulo B – Arbitrios de la Ley Núm. 120 de 31 de octubre de 1994*
 - d. Reglamento 8213, *Reglamento para establecer titularidad, registro, expedición, duplicado y pago de derechos vehículos todo terreno o “four tracks”, bajo la Ley Núm. 22 de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico*

HECHOS DETERMINADOS

El 19 de abril de 2024, la OIG recibió un planteamiento en el que se alegó la suplantación de identidad de un contribuyente a través del SURI del DH. La información y evidencia recopilada reveló los hechos siguientes:

1. Al 13 de septiembre de 2024, la cuenta del contribuyente en SURI reflejaba una deuda por concepto de arbitrios ascendente a \$16,088.31 que, sumado a intereses, penalidades y otros cargos, reflejaba un total acumulado de \$25,250.05.
2. La deuda por concepto de arbitrios, según los registros de SURI, incluyó un total de seis (6) declaraciones incidentales de vehículos de motor registradas a nombre y seguro social del contribuyente, declarando la importación de un total de doce (12) vehículos, entre los que se incluyeron: motoras, ATV, CanAm y un remolcador.
3. Los vehículos declarados en SURI fueron importados en junio de 2022, desde Jacksonville, Florida hacia Puerto Rico, según se documentó en seis (6) formularios de Conocimiento de Embarque de compañía 1. El traslado de los vehículos fue realizado a través de la compañía 2, con oficinas dentro de las instalaciones donde está ubicada la compañía 1 en Puerto Rico.
4. En los mencionados formularios, el contribuyente fue identificado como consignatario, la notificación de llegada fue dirigida a una dirección de correo electrónico y se incluyó un número de teléfono de referencia.
5. En entrevista realizada al contribuyente el 19 de julio de 2024, éste reconoció que la licencia de conducir del estado de Virginia y el número de seguro social que aparece en los registros de compañía 1 le pertenecen. Además, indicó que entregó copia de estos a su excónyuge para realizar un trámite con sus embarcaciones en el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA). Sin embargo, alegó no tener ningún vínculo con los vehículos que fueron importados a Puerto Rico y desconoce cómo llegaron esos documentos a estar relacionados con dichas transacciones.
6. El número de teléfono incluido como contacto en el formulario de Conocimiento de Embarque de compañía 1, aparece vinculado en las redes sociales de Facebook e Instagram a la cuenta de compañía 3, dedicada a la venta de vehículos importados en Puerto Rico, la cual no está registrada como comerciante en el DH. En dicha cuenta se promueve la venta e importación de motoras, 4track, UTV y “trailers”. Además, se identificó que dicha cuenta es promovida por un alegado representante no autorizado como comerciante para la venta de vehículos importados, según información recopilada del DH.
7. Según el formulario SC2071-Hoja de Inspección de Vehículos de Motor del DH, los vehículos relacionados con las declaraciones registradas en SURI fueron examinados a su

llegada a Puerto Rico por empleados del DH entre los días 16, 21 y 22 de junio de 2022. En dos (2) ocasiones los empleados del DH utilizaron el formulario vigente, Modelo SC 2071 Rev. 13 ago. 21, para documentar este proceso. Sin embargo, para las demás transacciones utilizaron el Modelo SC 2071 de 05/00, que estaba obsoleto.

8. En todas las declaraciones registradas en SURI a nombre del contribuyente se incluyó como contacto un correo electrónico cuyo dominio en internet es el mismo que utiliza la compañía 2, según se desprende de la página de internet de la compañía.
9. Se identificaron tres (3)¹ declaraciones adicionales correspondientes a dos (2) de los doce (12) vehículos importados que también aparecían registrados a nombre del contribuyente. Sin embargo, el subdirector del Negociado de Impuesto al Consumo del DH certificó el 22 de noviembre de 2024, que dos (2) de dichas declaraciones no constaban como registradas en SURI y una (1) de estas correspondía a la compañía 5. En reunión sostenida el 6 de noviembre de 2024, luego que oficiales ejecutivos del Negociado de Impuestos al Consumo (en adelante, Negociado) hicieran una búsqueda de las declaraciones en SURI, estos alegaron que dichos documentos pudieron haber sido falsificados.

	Descripción Vehículos	# Declaración	Nombre registrado en SURI
1	Can Am Maverick-XRS/XRS DP	722058XXX	Compañía 5
		722991XXX	Contribuyente
		722171XXX	No identificado en SURI
2	Can Am Maverick - MAX XRS/MAX XRS DPS	722000XXX	Contribuyente
3	Home Made (Remolcador)	722997XXX	Contribuyente
4	Yamaha Banshee		
5	Honda CRF450X		
6	Suzuki GSX-S1000		
7	Polaris Outlaw		
8	Suzuki GSX-S1000		
9	Yamaha		
10	Yamaha FZ09 Red	722050XXX	No identificado en SURI
		722011XXX	Contribuyente
11	KTM EXC 500	722011XXX	Contribuyente
12	Suzuki RM85 Yellow	722025XXX	Contribuyente

10. En SURI se documentó que nueve (9) de los doce (12) vehículos contaron con el formulario SC2042-Certificación de Pago de Arbitrios, a nombre del contribuyente. No obstante, el 8 de octubre de 2024, el subdirector del Negociado de Impuesto al Consumo del DH certificó

¹ Declaraciones: 7220589XX, 7221718XX y 7220508XX.

que los otros tres (3)² vehículos no contaron con el referido formulario debido a que fueron declarados bajo el código 0169 (ATV), mientras que uno (1)³ de estos aparece registrado en el balance de deuda del contribuyente.

11. Las fechas de emisión coinciden en todos los formularios emitidos por el DH, a saber: SC2071-Hoja de Inspección de Vehículos de Motor, SC2042-Certificación de Pago de Arbitrios y SC2015-Autorización de Levante de Mercancía General. Dichos formularios fueron emitidos entre el 16 de julio y 22 de junio de 2022. Todos fueron documentados en SURI a nombre del contribuyente.
12. Los vehículos fueron retirados del muelle entre el 16 junio de 2022 y 22 de junio de 2022, por un empleado de compañía 2 con licencia de conducir XXXXX50, según se documentó en el formulario Conocimiento de Embarque de compañía 1 y el formulario SC2015-Autorización de Levante de Mercancía General, a nombre del contribuyente.⁴
13. El Chief Operation Officer (COO) de compañía 2 certificó el 5 de diciembre de 2024 que, un empleado de dicha compañía fue contratado para prestar servicios profesionales de gestión de documentación, durante el período de marzo de 2020 al 15 de marzo de 2024.
14. En SURI se documentó que siete (7) transacciones de arbitrios a nombre del contribuyente fueron pagadas el 17 de junio de 2022 y una (1) fue pagada el 23 de junio de 2022. Todas las transacciones fueron pagadas con un número de cuenta y ruta del Banco Popular de Puerto Rico (BPPR) por la cantidad de \$14,495.59. Sin embargo, estas fueron reversadas entre 4 y 5 días más tarde, el 22 de junio de 2022 y el 27 de junio de 2022, respectivamente. Como resultado, se generó una deuda en la cuenta del contribuyente.
15. El DTOP suministró información de los títulos de propiedad y el formulario SC2042-Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) del DH, utilizados para registrar ocho (8) de los doce (12) vehículos importados. Los referidos títulos aparentaban ser de compañías distribuidoras (Ej. Honda, Suzuki, Yamaha, entre otros) hacia concesionarios de venta “dealers” ubicados en Estados Unidos, y no se evidenciaba el historial de los vehículos o el traspaso de estos a nombre de los dueños que aparecen registrados en CESCO. Por otra parte, los vehículos fueron registrados a nombre de otras personas, a pesar de que, el formulario Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) fue emitido a nombre del contribuyente.
16. En entrevista realizada el 12 de agosto de 2024, el Sargento de la División de Vehículos Hurtados de la Policía de Puerto Rico en San Juan, suministró evidencia de información y documentos obtenidos de los compradores de los vehículos que se mencionan en la tabla a

² VIN 3JBVNAV49NEXXXXXX, JY43GGA01NAXXXXXX y RF3KA09A1BTXXXXXX.

³ VIN 3JBVNAV46MKXXXXXX.

⁴ Información recopilada del Expediente Investigativo del Área de Inteligencia y Fraude Contributivo del DH.

continuación, con quienes intervino para determinar la procedencia de los vehículos y si existía evidencia sobre la compra de estos como producto de la querrela del contribuyente. Como resultado de la evidencia presentada al sargento por los dueños registrales de los vehículos en CESCO, se identificó que al menos tres (3) vehículos relacionaban a compañía 3 o su representante como el vendedor.

Vin Vehículo	Descripción de Vehículo	Vendido Por:	Fecha	Evidencia
JH2PE0913NK300XX X	Honda CRF450X	Representante de Compañía 3	20 Jun 23 – 12:40PM	Carta a Manuscrito
JYARN53E1JA00XX X	Yamaha MT09	Compañía 3	29 Jun 23	Vehicle Bill of Sale
JYACJ26C7NA015XX X	Yamaha	Compañía 3 – Facebook	No Información	Carta a Manuscrito

- Mediante certificación cursada el 22 de noviembre de 2024, el director del Negociado de Impuesto al Consumo proveyó información sobre las acciones tomadas para instruir al personal a cargo de emitir el formulario SC2015-Autorización de Levante de Mercancía General, luego que el importador haya cumplido con el pago de los arbitrios correspondientes a la declaración de carga. Además, certificó que el personal había recibido adiestramientos sobre las declaraciones OTR, vehículos de motor y otros temas.

HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

Hallazgo 1 - Irregularidades en la importación de vehículos de motor

Situación

Compañía 1 transportó hacia Puerto Rico once (11) vehículos todo terreno y un (1) remolque desde Jacksonville, Florida, cuyo trámite de importación fue realizado por compañía 2 con oficinas ubicadas dentro de las instalaciones de compañía 1.

En entrevista realizada al contribuyente el 19 de julio de 2024, este informó que se había registrado en el DH una deuda de arbitrios a su nombre por la importación de vehículos todo terreno. La deuda, según los registros de SURI, incluyó un total de seis (6) declaraciones incidentales de vehículos de motor registradas a su nombre y seguro social, declarando la importación de un total de doce (12) vehículos, entre los que se incluyeron: motoras, ATV, Can Am y un remolcador.

Durante la entrevista, la contribuyente reconoció haber entregado a su excónyuge unos documentos que aparecieron registrados en compañía 1 (licencia de conducir y seguro social) para realizar un trámite ante el DRNA, pero negó haber participado en el trámite de importación de

dichos vehículos a través de compañía 1. Además, indicó que la información de contacto incluida en los formularios de importación de vehículo de compañía 1 no estaba vinculada a su persona.

Durante la investigación, el Área de QI de la OIG identificó que la información de contacto que apareció en el formulario de importación de compañía 1 estaba vinculada a las redes sociales de compañía 3, la cual se dedicaba a la venta de vehículos todo terreno importados. En certificación del 10 de marzo de 2023 emitida al sargento de la División de Vehículos Hurtados de San Juan por la directora del Negociado de Impuesto al Consumo del DH, esta indicó que, a la fecha, compañía 3 y su representante no aparecieron registrados como comerciantes en el DH.

Por otro lado, seis (6) declaraciones incidentales correspondientes a los doce (12) vehículos importados aparecían registradas en SURI a nombre de la contribuyente. Como resultado, los formularios SC2071-Hoja de Inspección de Vehículos de Motor, SC2042-Certificación de Pago de Arbitrios y SC2015-Autorización de Levante de Mercancía General, emitidos el 16 y 22 de junio de 2022 fueron documentados en SURI a nombre de la contribuyente. Sin embargo, de la información recopilada, surge un total de nueve (9) declaraciones de importación relacionadas con los doce (12) vehículos importados. El 22 de noviembre de 2024 el DH certificó que de las nueve (9) declaraciones de importación identificadas, dos (2) no estaban registradas en SURI, y una (1) aparecía a nombre de compañía 5.

En Gen Tax⁵ se reflejó un total de ocho (8) transacciones de pago de arbitrios, correspondiente a los vehículos registrados a nombre del contribuyente. De éstas, siete (7) transacciones fueron procesadas el 17 de junio de 2022 y una (1) fue procesada el 23 de junio de 2022. Dicho trámite de pago se realizó al mismo tiempo que, se autorizó el levantamiento de la carga; esto, sin confirmar que el pago fuera debidamente procesado. Unos días después, el 22 de junio de 2022 y el 27 de junio de 2022, respectivamente, los pagos de arbitrios registrados previamente fueron reversados y no se procesaron exitosamente. Como resultado, se generó una deuda en la cuenta del contribuyente, ocasionando que a septiembre de 2024 esta ascendiera a \$25,250.05, incluyendo intereses, penalidades y otros cargos.

En el trámite de pago de arbitrios para los vehículos registrados en la aplicación GenTax, se incluyó información de un correo electrónico relacionado con un empleado contratado por compañía 2. La evidencia recopilada de compañía 1 reveló que dicho empleado fue quien intervino en el retiro de los vehículos, debido a que dejó evidencia de la copia de su licencia de conducir con el formulario de autorización de levante de carga a nombre de contribuyente. Por consiguiente, los vehículos fueron retirados sin cumplir con lo requerido por el Código de Rentas Internas de 2011, toda vez que los empleados que intervinieron en el DH autorizaron el retiro de los vehículos sin asegurarse que el pago se hubiera procesado y sin que estos cumplieran con el debido registro en el DTOP previo a su retiro de compañía 1.

⁵ Gen Tax aplicación utilizada por el DH dónde se recopila información de las transacciones de pago.

Un total de seis (6) vehículos fueron registrados en CESCO. De éstos, cuatro (4) vehículos fueron registrados en el CESCO del Municipio 1 y otros dos (2) vehículos fueron registrados en el CESCO del Municipio 2. El registro de los vehículos se realizó, en un período que se extendió entre (6) días y (6) meses luego que éstos fueron retirados de la compañía 1. Dichos vehículos fueron registrados por los empleados de los mencionados CESCO a nombre de personas distintas al contribuyente y sin el traspaso de propiedad requerido. Para dos (2) de los vehículos registrados en el CESCO del Municipio 1, cuyo trámite fue realizado a través de un gestor de la compañía 4, los empleados del CESCO verificaron la veracidad del formulario CPA y a pesar de que documentaron que el mismo resultó no válido en SURI, registraron los vehículos a nombre de las personas identificadas en el documento no validado.

De la información recopilada por el sargento de la División de Vehículos Hurtados de San Juan, se desprende que compañía 3 y su representante estuvieron involucrados en la venta de tres (3) de los doce (12) vehículos. Cabe mencionar que, los registros oficiales del DTOP no contenían evidencia sobre la compraventa de estos. Además, los títulos de propiedad de los vehículos presentados ante la agencia no incluía información sobre sus traspasos u otros documentos requeridos.

Lo anterior es contrario al Reglamento 8213 de 6 de julio de 2012, *Reglamento para establecer titularidad, registro, expedición, duplicado y pago de derechos vehículos todo terreno o "four tracks" bajo la Ley Núm. 22 de Vehículos y Transito de Puerto Rico.*

Efectos

Las situaciones mencionadas ocasionaron o pudieron ocasionar los efectos siguientes:

1. Evasión contributiva por \$25,250.05 en arbitrios, intereses y penalidades.
2. Registro irregular de vehículos en incumplimiento con la reglamentación vigente.
3. Beneficio económico ilegal para terceros mediante el uso indebido del sistema SURI.
4. Perjuicio a concesionarios legítimos por prácticas irregulares de importación.
5. Irregularidades sin mecanismos efectivos para prevenirlas o sancionarlas.
6. Potenciales demandas de contribuyentes afectados por transacciones irregulares.
7. Pérdida de credibilidad por parte de la ciudadanía en los sistemas tecnológicos del DH y el DTOP.

Causas

Lo comentado obedece o podría obedecer a las causas siguientes:

1. Importadores usaron declaraciones incidentales en SURI para suplantar identidades y evadir el pago de arbitrios, incumpliendo el Código de Rentas Internas de 2011.
2. Incumplimiento de los empleados del DH, con las leyes y reglamentos aplicables, al autorizar el levante de vehículos sin verificar el registro de estos en el DTOP ni el pago correcto de arbitrios.

3. Incumplimiento de los empleados del DTOP, con las leyes y reglamentos aplicables, al registrar vehículos sin cumplir con los requisitos legales, incluyendo títulos sin traspaso o formularios inválidos en SURI.
4. Funcionarios del Negociado de Impuesto al Consumo no ejercieron una supervisión adecuada sobre los empleados a cargo de la emisión del formulario de Autorización de Levante y de revisar el cumplimiento con el pago de Arbitrios.
5. La plataforma SURI carece de controles para prevenir que intermediarios importen vehículos de forma irregular mediante declaraciones incidentales.

Hallazgo 2 - Ausencia de controles para mitigar irregularidades en la importación de vehículos de motor

Situación

Las disposiciones del Código de Rentas Internas de 2011 establecen que, para obtener la autorización para retirar un vehículo importado para uso privativo, el importador debe presentar una certificación de pago de arbitrios emitida por el secretario, registrar el vehículo ante el DTOP y proporcionar evidencia de que el vehículo tiene una licencia de circulación a su nombre, para confirmar que el propietario registrado es quien realizó la importación. El vehículo no podrá ser retirado del muelle o lugar de depósito hasta que el importador cumpla con el pago de arbitrios, registro y licencia del vehículo.

Las personas naturales que interesen importar vehículos a Puerto Rico disponen de radicar la Declaración de Importaciones de Bienes y Servicios No Comerciante a través de SURI. El Negociado de Impuesto al Consumo del DH activó, entre el 18 de abril de 2022 al 13 de julio de 2023, cuatro (4) *Structured Query Reports* (SQR) en SURI, dirigidos a validar controles establecidos en el sistema para:

- a. Eliminar el enlace de “*one time receive*” (OTR) – SQR 11358. En su lugar, se crearon los SQR 12753 y 12754.
- b. Validar el seguro social de los individuos con el conocimiento de embarque – SQR 12753.
- c. Limitar el OTR a la importación de cinco (5) vehículos al año – SQR 12754.
- d. Incluir mensaje sobre el cobro en la etapa de pago de las declaraciones – SQR 13385.

Sin embargo, de la información y evidencia recopilada no se desprende que el Negociado haya establecido controles para asegurar que el formulario SC2015-Autorización de Levante de Mercancía General, sea emitido luego de que el importador haya registrado a su nombre el vehículo en el CESCO y se haya procesado correctamente el pago de los arbitrios correspondientes. Esta deficiencia de controles ha dado lugar a que:

- a. Se hayan acumulado deudas por concepto de arbitrios a nombre de personas ajenas al trámite de importación de los vehículos.

- c. Se registren vehículos a nombre de personas que no tenían una Certificación de Pago de Arbitrios validada en SURI o a su nombre.
- d. Vehículos importados sean registrados a nombre de personas que no contaban con un título de propiedad a su nombre.
- e. Gestores y empleados de compañías importadoras intervengan indebidamente en el trámite de registro de vehículos.

Lo comentado en este hallazgo contraviene la Ley Núm. 1-2011, *Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico*, en su Subtítulo C – Arbitrios – Sección 3020.08 – Vehículos, Artículos (c)(8) y (c)(9), que regula la autorización para el retiro de vehículos importados a Puerto Rico. Además, es contrario a lo establecido en los **Artículos 2(f) y (g)** de la **Ley Núm. 230-1974**, conocida como *Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico*, que establece controles previos a todas las operaciones, de manera que, los documentos y valores fiscales deben ser verificados exhaustivamente antes de permitir el retiro de carga en los muelles.

Efectos

Las situaciones mencionadas ocasionaron o pudieron ocasionar los efectos siguientes:

1. Imposibilidad de detección oportuna de irregularidades, lo que limita la imposición de sanciones.
2. Propicia la emisión incorrecta de formularios y registros indebidos de vehículos.
3. Posible participación de empleados gubernamentales que, incumpliendo normas, facilitan el retiro de vehículos del muelle y el registro a nombre de terceros no autorizados.
4. Minar la integridad del sistema fiscal, y la credibilidad de las gestiones realizadas en el DH y el DTOP.
5. Limitaciones para identificar, a tiempo, la comisión de irregularidades y que se pueda adjudicar responsabilidades por estas.

Causas

Lo comentado obedece a las causas siguientes:

1. Falta de controles internos por parte del Negociado, toda vez que no cuenta con mecanismos efectivos para asegurar el cumplimiento de los requisitos fiscales antes del retiro de vehículos del muelle o las compañías importadoras.
2. Deficiente coordinación interagencial entre el DH y el DTOP para garantizar el registro adecuado de los vehículos y la correcta emisión de licencias.
3. Supervisión inadecuada por parte del personal del DH responsable de autorizar el levante de mercancía y emitir formularios SC 2015.

Comentario Especial

Validación Deficiente de Certificaciones de Pago de Arbitrios en el CESCO

El Código de Rentas Internas de 2011 dispone que no se otorgará a persona alguna una licencia o tablilla para un vehículo, ni el Secretario de Transportación y Obras Públicas emitirá dicha licencia o tablilla, a menos que la persona presente la Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) emitida por el Secretario, y con ello registre el vehículo en el DTOP. Según los documentos provistos por el CESCO en respuesta a la Solicitud de Colaboración emitida por la OIG, se identificó que los empleados encargados del trámite de registro de vehículos en el CESCO tienen la obligación de validar si la Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) fue debidamente procesada por el DH.

Durante la investigación se identificaron seis (6) vehículos registrados para los cuales no se procesó el pago de arbitrios; no obstante, se había emitido una Certificación de Pago de Arbitrios (CPA). De estos seis (6) vehículos, dos (2) contaban con una certificación que no figuraba en la plataforma SURI, lo que implica que el CESCO permitió el registro de dichos vehículos sin una Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) debidamente validada. Además, el CESCO emitió licencias para cinco (5) de estos vehículos a nombre de personas distintas a las registradas en la Certificación de Pago de Arbitrios (CPA) y sin contar con un registro de propiedad a su nombre.

Información conforme al Supoena (Certificación de DH)			CPA entregada en CESCO		Formulario DTOP-DIS-234	
	Descripción de Vehículos	Vin #	Fecha	CPA a nombre de:	¿CPA Validada en SURI?	Vehículo registrado a nombre de:
1	Can Am Maverick – MAX XRS / XRS DPS	3JBVNAV4 6MK003X XX	29-Jun-24	JH	No existía registro de la CPA.	WRR
2	Honda CFR450X	JH2PE0913 NK300XXX	16-Jun-22	Contribuyente	Sí, pero no concuerda con el dueño registral.	FCT
3	Suzuki GSX-S1000	JS1GT79A9 G2100XXX	16-Jun-22	Contribuyente	Sí, pero no concuerda con el dueño registral.	JAP
4	Suzuki GSX-S1000	JS1GT79A4 G2100XXX	16-Jun-22	Contribuyente	Sí, pero no concuerda con el dueño registral.	JLAV
5	Yamaha FZ09 Red	JYARN53E 1JA004XXX	22-Jun-22	LAH	No existía registro de la CPA.	LRAH
6	Yamaha	JYACJ36C7 NA015XXX	16-Jun-22	Contribuyente	Sí, pero no concuerda con el dueño registral.	MML

Por otro lado, el CESCO exige ciertos documentos para completar el traspaso de un vehículo. Entre ellos se encuentran: (1) el original del Permiso para Vehículo de Motor o Arrastre (si está vigente), (2) el Certificado de Título y (3) la Juramentación del Traspaso. Este último documento requiere que conste el historial de traspasos en el dorso del título del vehículo. Sin embargo, los títulos entregados al CESCO para su validación no incluyen dicho historial. Tampoco aparece el nombre del importador ni el de la persona que intenta registrar el vehículo. Es importante recalcar que este historial es un requisito fundamental para el traspaso del vehículo.

El historial de traspasos proporciona un registro claro de todas las personas que han sido propietarias del vehículo, lo que permite conocer su origen y verificar que no haya irregularidades en su cadena de propiedad. El traspaso no debería ser autorizado sin esta información. No obstante, el CESCO ha autorizado el registro de vehículos, pertinentes a esta investigación sin contar con su historial de traspasos. La omisión de este historial en los documentos presentados para validación constituye un incumplimiento directo de los requisitos establecidos por el CESCO, lo cual podría dar lugar a transacciones fraudulentas.

Efectos

Las situaciones mencionadas ocasionaron los efectos siguientes:

1. Pérdida de recaudos al erario en el DH por el registro irregular de vehículos cuyos pagos de arbitrios no fueron recibidos.
2. Fomento de desconfianza en el sistema administrativo del CESCO por deficiencias en el proceso de verificación de documentos y por la aceptación de certificados inválidos.
3. Riesgo de transacciones fraudulentas, como registros a nombre de personas no autorizadas o sin propiedad legal del vehículo.

Causas

Lo comentado obedece a las causas siguientes:

1. Los empleados del CESCO no recibieron la capacitación adecuada para identificar documentos fraudulentos en la validación de los certificados.
2. Deficiencias en los controles internos del CESCO para verificar la información contenida en el título del vehículo y en la plataforma SURI.
3. Procesamiento manual o discrecional de trámites, sin sistemas automatizados que validen de forma cruzada la información entre agencias (DTOP y DH).

POSIBLES DISPOSICIONES LEGALES INFRINGIDAS

Los hallazgos de nuestra investigación revelaron posibles infracciones a las leyes y reglamentos aplicables a las declaraciones de importación incidental de vehículos de motor en el DH y el registro de licencias de vehículos de motor en CESCO - DTOP, según detallamos a continuación:

1. **Ley Núm. 1-2011, según enmendada, conocida como *Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico* o *Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011***

Sección 3020.08. — Vehículos. (13 L.P.R.A. § 31628)

[...]

(c) Las siguientes disposiciones complementarán la aplicación y cumplimiento de esta sección:

[...]

(8) Tiempo de pago para vehículos importados para uso privativo – en el caso de vehículos de motor importados o fabricados para el uso privativo del importador o fabricante, el tiempo de pago será la fecha de introducción. No se autorizará el retiro del muelle de vehículos introducidos a Puerto Rico para uso privativo del importador hasta que este haya demostrado haber registrado la unidad en el Departamento de Transportación y Obras Públicas y demuestre, antes de retirar el automóvil del lugar donde esté depositado, que tiene efectivamente la licencia de este a nombre de la misma persona que importa el automóvil.

Sección 4060.01. — Registro de Comerciantes. (13 L.P.R.A. § 32141)

(a) Cualquier persona que desee llevar a cabo negocios en Puerto Rico como un comerciante, deberá presentar al Secretario una Solicitud de Certificado de Registro de Comerciantes para cada local comercial, indicando los nombres de las personas con interés en dicho negocio y sus residencias, la dirección de la oficina principal de negocio y toda localidad donde se lleven a cabo ventas, y cualquier otra información que el Secretario pueda requerir.

(b) La solicitud descrita en el apartado (a) de esta sección deberá someterse al Secretario antes de que la persona, empresa, sociedad o corporación comience a operar un negocio, así como aquellas que al momento de aprobación de esta Ley estuvieren operando.

[...]

Sección 4060.03. — Gestión Comercial sin Certificado de Registro. (13 L.P.R.A. § 32143)

Toda persona que lleve a cabo negocios en Puerto Rico como comerciante sin haber solicitado el certificado de registro o cuyo registro haya sido revocado, estará sujeta a las penalidades establecidas en Subtítulo F.

3. **Ley Núm. 230-1974, según enmendada, conocida como *Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico***

Artículo 2 – Declaración de Política. (3 L.P.R.A. § 283a)

La política pública del Gobierno de Puerto Rico con relación al control y la contabilidad de los fondos y propiedad públicos será:

[...]

(f) que exista el control previo de todas las operaciones del gobierno; que dicho control previo se desarrolle dentro de cada dependencia, entidad corporativa o Cuerpo Legislativo para que así sirva de arma efectiva al jefe de la dependencia, entidad corporativa o Cuerpo Legislativo en el desarrollo del programa o programas cuya dirección se le ha encomendado. Tal control interno funcionará de forma independiente del control previo general que se establezca para todas las operaciones de cada rama de gobierno;

(g) que independientemente del control previo general que se establezca para todas las operaciones de cada rama del gobierno, los jefes de dependencia, entidades corporativas y Cuerpos Legislativos sean en primera instancia responsables de la legalidad, corrección, exactitud, necesidad y propiedad de las operaciones fiscales que sean necesarias para llevar a cabo sus respectivos programas.

8. **Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como *Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico***

Artículo 2.41. — Traspaso de vehículos de motor, arrastres o semiarrastres. (9 L.P.R.A § 5041)(a) El traspaso se autorizará mediante la firma o marca del dueño del vehículo de motor, arrastre o semiarrastre y del adquirente, al dorso del certificado de título del vehículo de motor, arrastre o semiarrastre. También, deberá expresarse la dirección del adquirente y en caso de que el vehículo de motor, arrastre o semiarrastre no posea tablilla, deberá solicitar al Secretario, en el momento del traspaso, una tablilla adscrita a su nombre.

Artículo 2.43. — Casos en que se rehusará inscribir un traspaso. (9 L.P.R.A § 5043)

(a) Cuando la información suministrada en el documento o documentos de traspaso fuere falsa o insuficiente.

5. **Reglamento Núm. 7437 de 14 de diciembre de 2007, *Reglamento para implantar las disposiciones del Subtítulo B – Arbitrios* de la Ley Núm. 120 de 31 de octubre de 1994, según enmendada, conocida como *Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 1994***

Artículo 2011 (a)-2 – Tiempo y forma de pago

Sección (a) En general – Todo importador pagará los arbitrios luego de haber presentado la correspondiente declaración y antes de levantar el vehículo de los muelles de Puerto Rico...

[...]

Artículo 2011(a)-5 – Procedimiento y declaración de arbitrios en el caso de otros vehículos de motor.

[...]

Sección (c) Uso privativo.

(1) Toda persona que se proponga introducir, para uso privativo, un vehículo de motor a Puerto Rico, que no sea un automóvil, someterá al Secretario una declaración de arbitrios en la fecha más próxima a la introducción de dicho vehículo a Puerto Rico, conteniendo la siguiente información: fabricante, marca del vehículo, modelo año, tipo de vehículo, conocimiento de embarque (consignado a la persona privada) dirección, vapor y viaje, embarcador, número de identificación del vehículo (V.I.N.) certificado del título del vehículo y factura comercial.

[...]

9. (4) El importador proveerá los documentos de propiedad, incluyendo el registro y título del vehículo, valoración, identificación positiva y papeles de embarque al momento de la declaración.6. **Reglamento Núm. 8213 de 6 de julio de 2012, *Reglamento para establecer titularidad, registro, expedición, duplicado y pago de derechos vehículos todo terrenos o “four tracks” bajo la Ley Núm. 22 de Vehículos y Transito de Puerto Rico***

Artículo VII – Disposiciones Generales

[...]

2. Ninguna persona podrá introducir en Puerto Rico ni retirar de los muelles Vehículo Todoterreno o “Four Tracks”, sin el correspondiente documento que pruebe la titularidad del mismo. En todo caso el Secretario podrá autorizar el retiro de los muelles de un Vehículo Todoterreno o “Four Track”, si cumple con las pruebas de titularidad indicadas en el Art. VIII de este Reglamento.

10. [4. El dueño del Vehículo Todoterreno o “Four Track” deberá presentar el correspondiente documento de prueba de titularidad de acuerdo a lo establecido en el Artículo VIII de este reglamento. Además, deberá hacer el correspondiente pago

de arbitrio al Departamento de Hacienda (Forma SC-2042) previo al registro del mismo.

Artículo VIII – Documentos para probar titularidad

Los siguientes documentos constituirán prueba de titularidad de los Vehículos Todoterreno o “Four Tracks” y será necesaria la presentación de uno (1) de los siguientes documentos.

1. Documento de origen (manufacture’s statement of origin) endosado al comprador.
2. Factura del vendedor en original reconocida ante notario, cuya firma esté autenticada, si la transacción se efectuó fuera de Puerto Rico.
3. Título de Propiedad, para aquellos casos en que el Todoterreno o “four tracks” proviene de un estado o país que utiliza el sistema de título. Dicho documento deberá mostrar sobre su faz el nombre del solicitante, así como indicar si el título fue transferido y si existe o existía un gravamen.
4. Documento de registro, con el sello del estado y el documento de compraventa (Bill of sale) reconocido ante notario, cuya firma esté autenticada, para aquellos casos en que el Vehículo Todoterreno o “Four Track” proviene de un estado o país que no utiliza el sistema de título.
5. Documento de subasta pública que identifique debidamente al subastador autorizado.
6. Certificado de Cesión.
7. Documento de compraventa de la compañía de seguro reconocida ante notario cuya firma esté autenticada, si la transacción se efectuó fuera de Puerto Rico.
8. En casos excepcionales en que no se pueda evidenciar la titularidad con alguno de los documentos antes mencionados, el solicitante podrá registrar el Vehículo Todoterreno o “Four Track” siempre y cuando traiga a inspeccionar el Vehículo Todoterreno o “Four Track”, y además, juramente ante un representante autorizado del Secretario que hizo todas las gestiones necesarias para obtener uno (1) de los documentos requerido en este Reglamento y releve al Departamento de toda responsabilidad con respecto a la inscripción solicitada. Esto conllevará un comprobante de rentas internas por la cantidad de veinticinco (25) dólares.

CONCLUSIÓN

La evaluación y análisis de los documentos, y la información recopilada durante nuestra investigación, es relevante, significativa y suficiente para fundamentar las posibles irregularidades contenidas en el presente informe.

De la información recopilada se desprenden posibles irregularidades en el uso de la declaración incidental en la plataforma SURI, mediante la cual personas actuando como concesionarios o *dealers* no autorizados han logrado importar vehículos de manera contraria a los procedimientos establecidos. Esto evidencia deficiencias en el proceso que permiten evadir las normativas aplicables a la importación de vehículos.

Por otro lado, se identificó que funcionarios del Negociado de Impuesto al Consumo del DH, así como aquellos involucrados en el registro vehicular en el DTOP, han actuado en contravención a las disposiciones del Código de Rentas Internas de 2011. Su participación en el retiro de vehículos, sin verificar el cumplimiento de requisitos esenciales como el registro de la licencia a nombre del importador y el pago correspondiente de arbitrios, evidencia una falta de supervisión y control en la aplicación de las normas fiscales y de importación.

Los hallazgos descritos podrían conllevar consecuencias tanto económicas como legales, al afectar la recaudación de ingresos públicos y comprometer la integridad del sistema de importación y registro de vehículos. Asimismo, esta situación incrementa la vulnerabilidad del sistema ante prácticas irregulares, poniendo en riesgo la transparencia y la confianza en las instituciones responsables de su regulación. En conjunto, las deficiencias observadas reflejan irregularidades administrativas que deben ser atendidas para fortalecer los mecanismos de control y prevenir futuras incidencias similares.

Conforme a lo establecido en Artículo 17 de la Ley Núm. 15-2017 y el Reglamento Núm. 9229, la OIG remite el presente informe a la autoridad nominadora para que tome las acciones correctivas necesarias, a base de las recomendaciones incluidas en este informe y las notifique a la OIG de manera oportuna para garantizar el fiel cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables.

Esta determinación no limita las prerrogativas de la OIG de poder realizar referidos a otras agencias fiscalizadoras, así como requerir de cualquier entidad sujeta a nuestra jurisdicción cualquier acción correctiva u otras acciones delegadas. En cuanto a ello, será responsabilidad de la gerencia corregir las deficiencias señaladas para evitar que situaciones como las comentadas en el presente informe se repitan.

RECOMENDACIONES

Al Secretario del DH

1. Se asegure que los funcionarios del DH cumplan con las recomendaciones 3 a la 9, incluidas en este informe, de manera que, se protejan los intereses fiscales y se cumpla con las leyes y reglamentos aplicables a la entidad. **(Hallazgos 1 y 2)**
2. Evalúe lo comentado en este informe y considere aplicar las sanciones administrativas que correspondan a aquellos funcionarios o empleados que incumplieron con el Código de Rentas Internas del 2011. **(Hallazgos 1 y 2)**

Al Director del Área de Inteligencia y Fraude Contributivo

3. A partir de los hallazgos contenidos en este informe, evalúe la posibilidad de un referido al Departamento de Justicia ante posibles irregularidades vinculadas a la evasión de arbitrios, levantamiento de mercancía y registro de vehículos, en las que podrían estar involucrados presuntos concesionarios o “dealers” no autorizados y empleados del DH y el DTOP. **(Hallazgo 1, 2 y Comentario Especial)**

Al Director del Negociado de Impuesto al Consumo

4. Establezca controles específicos para regular la importación incidental de vehículos en Puerto Rico mediante la Declaración de Uso sobre Importación de Bienes y Servicios (No comerciantes) en SURI. Para ello, implemente las siguientes acciones:
 - a. Asegure que la declaración y la titularidad del vehículo coincidan con el importador, y no con un gestor o intermediario.
 - b. Establezca un control en SURI que impida el levantamiento de vehículos hasta que se verifique el registro del vehículo en el DTOP y el pago de arbitrios por parte del importador.
 - c. Ofrezca al menos una sesión de capacitación trimestral al personal del DH, y prepare materiales informativos accesibles para orientar a los ciudadanos sobre el uso correcto de la declaración incidental y sus limitaciones. **(Hallazgos 1 y 2)**
5. Promueva la creación de un mecanismo de coordinación entre agencias, que fomente la comunicación y colaboración entre los enlaces designados del DTOP y el DH, con el fin de asegurar que se cumplan todos los requisitos legales antes de autorizar el levantamiento de carga o mercancía de los muelles. **(Hallazgos 1 y 2)**
6. Se asegure que los controles establecidos por las compañías importadoras estén alineados a los requisitos de la Sección 3020.08 – Vehículos, Artículo (c)(8) de la Ley Núm. 1-2011. **(Hallazgos 1 y 2)**

7. Revisar y, de ser necesario, actualizar los procedimientos internos para asegurar que estén alineados con las normativas vigentes y se cumpla de manera efectiva con lo establecido en el Código de Rentas Internas de 2011. Esto ayudará a prevenir la repetición de situaciones como las comentadas en el **(Hallazgo 1)**.
8. Establecer e implementar un protocolo operacional que permita identificar e intervenir oportunamente en los casos de vehículos importados o registrados de forma irregular, deteniendo el proceso de retiro y refiriendo el caso a las autoridades competentes en un plazo no mayor de 10 días laborables desde su detección. **(Hallazgo 2)**
9. En un plazo no mayor de 30 días de notificado este informe, deberá impartir capacitación formal al personal encargado del retiro de mercancía y carga en los muelles, e implementar un sistema de monitoreo trimestral de los formularios emitidos por el DH relacionados con la importación de vehículos, a fin de asegurar su uso correcto y prevenir levantamientos sin el cumplimiento de los requisitos legales de registro y licencia. **(Hallazgo 2)**

Al Secretario del DTOP

10. Refuerce los protocolos de validación de los documentos presentados para el registro de vehículos. Esto incluye una revisión más estricta de las Certificaciones de Pago de Arbitrios y el título original del vehículo, asegurándose de que los empleados del CESCO estén verificando no sólo la existencia del documento, sino también la validez de su número en el sistema. **(Comentario Especial)**
11. Ordenar una revisión de las políticas y procedimientos del CESCO relacionados con el registro de vehículos, particularmente en cuanto a la verificación de documentos. Si es necesario, se deben actualizar estas políticas para cerrar cualquier brecha que haya permitido la aceptación de documentos falsos. **(Comentario Especial)**

El DH debe proceder con las acciones correctivas de estas recomendaciones a partir del día siguiente al recibo de la solicitud del Plan de Acción Correctiva (PAC). El incumplimiento con esta recomendación será considerado como criterio suficiente para iniciar un proceso administrativo conforme a la Ley Núm. 15-2017 y sus reglamentos. Independientemente a la documentación suministrada por el DH, en el procesamiento y seguimiento del PAC, personal de la OIG podrá realizar visitas sin aviso previo a la entidad para validar o confirmar el cumplimiento, o determinar incumplimiento con el PAC.

APROBACIÓN

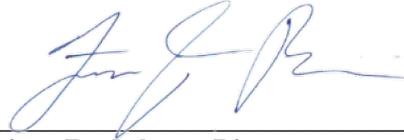
El presente informe es aprobado en virtud de los poderes conferidos por la Ley Núm. 15- 2017, antes citada. Será responsabilidad de los funcionarios, empleados o cuerpo rector del Gobierno de cada entidad gubernamental, observar y procurar que se cumpla cabalmente con la política pública.

De la misma manera, establecer los controles y mecanismos adecuados para garantizar su cumplimiento. Será el deber, además, de cada uno de estos y de los demás funcionarios y servidores públicos, el poner en vigor las normas, prácticas y estándares que promulgue la OIG, así como de las recomendaciones, medidas y planes de acción correctiva que surjan de las evaluaciones.

Hoy, 11 de septiembre de 2025, en San Juan, Puerto Rico.



Ivelisse Torres Rivera, CIG, CIA, CFE, CICA
Inspectora General



Lcdo. Francisco Rodríguez Pina, LL.M, MSIS, CIGI
Director Área de Querellas e Investigación

INFORMACIÓN GENERAL



MISIÓN

Ejecutar nuestras funciones de manera objetiva, independiente y oportuna promoviendo mejorar la eficiencia, eficacia e integridad de las entidades bajo nuestra jurisdicción y el servicio público.



VISIÓN

Fomentar una cultura de excelencia mediante la capacitación, observación, fiscalización y desarrollo de sanas prácticas administrativas. Mantener los acuerdos con entidades locales e internacionales para fomentar acciones preventivas en el monitoreo continuo de los fondos del Gobierno de Puerto Rico.



INFORMA

La Oficina del Inspector General tiene el compromiso de promover una sana administración pública. Por lo que, cualquier persona que tenga información sobre un acto irregular o falta de controles internos en las operaciones de la Rama Ejecutiva, puede comunicarse a la OIG a través de:

Línea confidencial: 787-679-7979

Correo electrónico: informa@oig.pr.gov

Página electrónica: www.oig.pr.gov/informa



Oficina del
Inspector General
Gobierno de Puerto Rico

CONTACTOS



PO Box 191733
San Juan, Puerto Rico
00919-1733



787-679-7997



Ave Arterial Hostos 249
Esquina Chardón Edificio ACAA
Piso 7, San Juan, Puerto Rico



consultas@oig.pr.gov



www.oig.pr.gov