

MAPEO Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR



UNIÓN
INDUSTRIAL
PARAGUAYA

Procomex
*Aliança Pró-Modernização Logística de
Comércio Exterior*



CNI
Confederação Nacional da Indústria
CNI. A FORÇA DO BRASIL. INDÚSTRIA

Diagnóstico del Proceso de Importación Marítima-Fluvial y Terrestre de Paraguay

4 de Noviembre de 2019

Autores

Antonella Lanfranconi Bobbio
César García Vázquez
Erika Maria Medina Barrantes

Diagramación

Rafaela Ramos

Introducción

El proyecto de Mapeo y Sistematización de Procesos de Comercio Exterior, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Confederación Nacional de las Industrias de Brasil (CNI) tiene por objetivo aumentar el comercio exterior de Paraguay por medio de la reducción de los costos y plazos aduaneros, así como la facilitación del acceso a la información sobre los procesos, procedimientos y documentación aduanera. Para la consecución de dicho objetivo, fue identificado un socio local a partir del cual fue posible convocar a los diferentes representantes de todos los eslabones la cadena logística para analizar el proceso de importación marítima y terrestre, identificar oportunidades de mejora y realizar propuestas en vista de modernizarlos. La Unión Industrial Paraguaya (UIP), ha sido el eslabón clave en el desarrollo del presente trabajo, habiendo coordinado los esfuerzos del sector privado paraguayo para la realización del presente trabajo y trabajando en conjunto con el Instituto Procomex, institución responsable por la ejecución del proyecto.

El presente documento es el resultado de 18 reuniones de trabajo realizadas en la Unión Industrial Paraguaya entre los meses de marzo y septiembre de 2019 que, con la participación de los diferentes representantes de los eslabones de la cadena logística del proceso de importación marítima y terrestre, permitieron realizar el diagnóstico de los procesos. Participaron de dichas reuniones 154 colaboradores de 93 empresas de diferentes áreas (importadores, despachantes aduaneros, terminales portuarias, transportistas terrestres y fluviales, agentes de transporte, agentes de carga, empresas de logística, sector bancario, consultores). A la vez, se contó con la participación de 4 asociaciones y gremios empresariales del sector. Por parte del sector público, participaron 65 funcionarios de 22 organismos. Este diagnóstico sistematiza las informaciones recolectadas en la reuniones de trabajo y establece una serie de propuestas que buscan contribuir con la modernización del proceso de importación.

Índice

Autores	1
Introducción	3
Índice	4
Metodología	7
¿Cómo leer este informe?	10
Glosario	11
Diagnóstico del proceso de Importación Marítima-Fluvial y Terrestre de Paraguay	13
1. Falta de integración en una Ventanilla Única de Comercio Exterior	13
2. Información de datos de forma repetida y falta de estandarización	16
3. Deficiencia en la comunicación de cambios	18
4. Comunicación de procedimientos en papel	18
5. Duplicación de presentación de informaciones, en papel y sistema	21
6. Demora en la actualización de la intervención en el sistema	21
7. Demoras en la llegada del BL intervenido en Paraguay	22
8. Necesidad de presentar copia del Despacho finiquitado para pagar tasas portuarias	23
9. Altos costos operativos para corregir el peso ante Aduana	23
10. Necesidad de autorización de Aduana para cierre de ingreso a depósito	24
11. Control del peso mediante documento en papel	24
12. Posición del camión informada mediante contacto informal	25
13. Costos extras por procesos digitales de pago	27
14. Escasez de bancos habilitados para realizar pagos electrónicos	28
15. Comprobantes de pago en papel en MRE	29
16. INTN solo admite pago en efectivo	30
17. Necesidad de retirar los comprobantes de pago en papel	30
18. Definición del peso de forma estimada	31
19. Impacto logístico y económico por falta de definición de puertos en la orden de compra	32
20. Desconocimiento de detalles operacionales afecta los costos del proceso	33
21. Dificultad para presentar la producción efectiva en el Régimen de Materia Prima	34
22. Demoras en la actualización del plan de producción	35
23. Error sistémico en la Declaración Bimensual en VUI	35
24. Tasa Municipal cobrada sin la correspondiente prestación de servicios	36
25. Municipalidades con procesos fuera de VUI incumpliendo el Decreto Nro. 3002/2015	37
26. Falta de coordinación en el control de productos alimenticios aumenta la burocracia	37
27. Alto costo para autorización de muestras sin valor comercial	39
28. Falta de definición de plazos en normativa sobre la existencia de producción nacional	39

29. Procesos manuales de recepción y consulta a la industria local por parte de UIP	40
30. La Constancia de No Producción no es compartida	40
31. Limitación en la solicitud de liberación de materia prima a una partida	42
32. Solicitud de liberación materia prima por partida obliga a pagar CONVUE en dólares	42
33. Valores elevados para legalización de documentos en VUI	43
34. Legalización de documentos en Paraguay con tasa fijada en dólares	44
35. Procedimiento adicional para consularizar documentos provenientes de Argentina	44
36. Imposibilidad de realizar la consularización en China	45
37. Consularización en origen aumenta los costos	45
38. Legalización de documentos en MRE	45
39. Consularización de documentos emitidos por empresas paraguayas	47
40. Necesidad de impresión y traslado de documentos	48
41. Impresión de informaciones que constan en el sistema SOFIA para control de Aduana	49
42. Impresión de varias copias del despacho finiquitado	49
43. Exigencia de guardar despacho finiquitado en papel	50
44. Necesidad de utilizar del papel del CDAP para imprimir el despacho	50
45. Control del MIC-DTA en papel	51
46. CRT impreso en numerosas vías para tránsito internacional	52
47. Impresión y firma del expediente de tránsito nacional	54
48. Control de tiempos de canales de selectividad desfasado	54
49. Falta de definición de plazos para la investigación en caso de Reverificación	55
50. La designación de acompañamiento y el cobro no garantiza la prestación del servicio	56
51. Interrupción del proceso aduanero por un incumplimiento de transportistas	57
52. Inexistencia de rendición de cuentas de los fondos obtenidos por el Canon SOFIA	58
53. Disponibilidad 24/7 para realizar desconsolidación documental	59
54. Normativa no adaptada a la realidad operacional	60
55. Intervención en papel de documentos por ANNP	61
56. Control y firma de documentos en papel que están en el sistema	61
57. Falta de integración regional a SINTIA	63
58. Control de las transferencias en papel por parte de Aduana	63
59. Rigidez en la pre-declaración a SEPRELAD	64
60. Re-importación sin transferencia requiere de pre-declaración a SEPRELAD	65
61. Monopolio en la operación de las mercaderías de la Partida Arancelaria 3808	66
62. Aumento de costos por obligatoriedad de pasar por la ANNP cuando no es puerto de destino final	67
63. Cobro de tasas por servicios no prestados	67
64. Transferencia de costos al importador por acuerdo firmado entre ANNP y SIF América	68
65. Tara del camión informada a viva voz	69
66. Demoras en las autorizaciones de DINAVISIA	70
67. Falta de acceso a la propia base de datos de empresas	70
68. Demoras en la autorización de DINAVISIA vía PEN online	71

69. Solicitud de No Objeción presencial	72
70. formulario de cumplimiento de llegada en papel	73
71. Falta de actualización de productos controlados	74
72. Superposición de controles de MIC y DINAVISA en el caso de domisanitarios	75
73. Sobrecostos debido a la necesidad de CRT para solicitar LPI y autorizaciones	76
74. Falta de actualización del Sistema de DINATRAAN lleva a presentar documentos en papel	77
75. Permiso por Flota lleva a transportar numerosos documentos en papel	78
76. Proceso presencial para autorización de cargas pesadas ante MOPC	79
77. Coordinación de viáticos informal con inspectores	79
78. Presentación de documentos en papel para inspección de SENAVE	80
79. Procedimiento moroso para designación de inspectores de INFONA	81
80. Formularios de toma de muestra y retención en papel	82
81. Proceso de designación de inspector presencial y en papel en SENAD	82
82. Imposibilidad de evaluar los productos a partir de los requisitos establecidos por INTN	83
83. Demora y burocracia para la emisión del informe técnico de INTN	84
84. Consularización de documentos para solicitar informe técnico	86
85. Alto costo de LPI para alambres	87
86. Inestabilidad del Sistema SAMWEB	88
87. Inestabilidad del sistema bancario impide realizar apertura de registro	89
88. Presentación de documentos en papel para renovación anual	89
89. Registro por rubro ante el MIC con informaciones repetidas	90
90. Denuncias infundadas generan competencia desleal	90
91. Imposibilidad de realizar pagos electrónicos	91
92. Controles migratorios demoran la operativa de ingreso de carga al país	92

Metodología

La identificación de las oportunidades de mejora y desafíos en el proceso de importación terrestre, así como la elaboración de propuestas para mejorar el proceso fue realizado siguiendo la metodología denominada *Procomex Process*®, la cual es una herramienta desarrollada por el Instituto Alianza Procomex para:

- Identificar los actores relevantes del sector privado que actúan en los procesos que serán estudiados y modificados.
- Movilizar e involucrar a profesionales del sector privado para participar en reuniones de trabajo.
- Lograr el compromiso de las agencias gubernamentales con el rediseño de los procesos, mediante la designación de profesionales para participar de los trabajos y la elaboración de las propuestas de soluciones consensuadas para mejorar los procesos.
- Utilizar la herramienta Kaizen de mapeo de procesos, con la participación simultánea de los diferentes actores del sector privado para:
 - Diseñar un mapa que ilustre los procesos tal como se realizan actualmente: "As Is".
 - Definir cuellos de botella y oportunidades de mejora;
 - Registrar las principales normas y legislaciones que dan soporte a los procesos;
 - Identificar los sistemas de TI existentes de los que dependen los procesos actuales y sus vínculos con otros sistemas de TI.
 - Diseñar, con los mismos participantes, un nuevo mapa ("To Be") que ilustre un nuevo flujo de proceso donde se den soluciones para las oportunidades de mejora identificadas en el mapa "As Is".
- Organizar reuniones con la participación conjunta de profesionales del sector privado y del sector público para revisar y validar los mapas y desarrollar un mapa "Conjunto To-Be", en el caso de ser necesario.

Esta metodología permitió analizar los procesos y al mismo tiempo mejorar la comunicación entre los involucrados e identificar oportunidades de mejoras. Con la participación de los representantes de las áreas operacionales de las empresas que actúan en el proceso reunidos de manera conjunta en la sala, el proceso de importación marítima y terrestre fue discutido y diseñado. La participación de estas personas fue fundamental, ya que es necesario que los participantes de la reunión tengan conocimiento profundo de las actividades y consigan describir paso a paso cómo se las realiza. De esta forma, el proceso es documentado en tiempo real a medida que su realidad va siendo presentada por los participantes de la reunión. La validación se realiza también en tiempo real en la misma reunión por todos los participantes. En la reunión fue solicitado a los participantes que describan el proceso. Cada actividad del proceso se describió detalladamente, de forma que permita el

entendimiento de todos los participantes involucrados. De la misma forma con los desafíos identificados. La participación conjunta representantes de empresas que actúan en diferentes áreas del proceso, permitió realizar un análisis profundo y holístico y que las propuestas elaboradas beneficien a la cadena logística completa.

Siguiendo la metodología descrita, fueron realizadas 18 reuniones de día completo para la elaboración de los siguientes mapas de procesos:

- **Mapa As Is del Proceso de Importación Marítimo**
 - Fechas:
 - 18 y 19 de marzo
 - 1 y 2 de abril
 - Participantes: N°: 64
 - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Asociaciones, Agentes de carga, Transportistas fluviales y terrestres, Terminales portuarias, estudiantes y docentes.

- **Mapa To Be del Proceso de Importación Marítimo**
 - Fechas:
 - 22 y 23 de abril
 - 3 de mayo
 - Participantes: N°: 51
 - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales portuarias, Asociaciones, Transportistas Fluviales, Empresas de Logística, Agente de Carga, Estudiantes y Docentes.

- **Mapa To Be Conjunto Proceso de Importación Marítima**
 - Fechas:
 - 20 y 21 de mayo
 - Participantes: N° 63
 - Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Importadores, Transportistas Fluviales, Agentes de Carga, Terminales Portuarias y Estudiantes.
 - Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Secretaria Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), Secretaria Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVIS), Instituto Forestal Nacional (INFONA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), Municipalidad de Asunción, Municipalidad de Mariano Roque Alonso, Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Dirección de Material Bélico (DIMABEL), Secretaría Nacional Antidrogas (SENAD), Subsecretaría de Estado de Tributación (SET), Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES), Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN) y Red de Inversiones y Exportaciones (REDIEX)

- **Mapa As Is del Proceso de Importación Terrestre**
 - Fechas:
 - 25 y 26 de Julio
 - 8 y 9 de Agosto
 - Participantes: N°: 75
 - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Gremios, Terminales portuarias, Agencia Marítima, Asociaciones, Agente de transporte, Agente de Carga, Transportistas terrestre y fluviales y compañía de seguros.

- **Mapa To Be del Proceso de Importación Terrestre**
 - Fechas:
 - 28 y 29 de agosto
 - 11 de Septiembre
 - Participantes: N°: 42
 - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales, Asociaciones, Gremios, Transportistas terrestres y fluviales, consultores, Agentes de Carga.

- **Mapa To Be Conjunto Proceso de Importación Terrestre**
 - Fechas:
 - 25 y 26 de septiembre
 - Participantes: N° 75
 - Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales Portuarias, Gremios, Asociaciones, Transportistas terrestre y fluviales, Agentes de Carga.
 - Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Secretaria Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Forestal Nacional (INFONA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), Municipalidad de Asunción, Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Subsecretaria de Estado de Tributación (SET), Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN), Banco Central del Paraguay, Zona Franca y Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN).

En base a base en las informaciones recopiladas en las reuniones de mapeo se elaboró el presente informe que señala las actividades en las cuales fueron identificadas oportunidades de mejora de acuerdo con el mapa elaborado, describe estos desafíos en términos de impacto en el proceso y propone soluciones orientadas a la simplificación y facilitación del proceso, ahorro de tiempo y una mejor asignación de recursos del sector público. Estas propuestas implican cambios en términos de procedimientos, sistemas de TI y/o normas y legislaciones, proporcionando las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.

¿Cómo leer este informe?

A continuación se encuentra el detalle de las oportunidades de mejora y las soluciones identificadas siguiendo la metodología descrita. Siendo que todas las informaciones que constan en el presente informe fueron aportes del sector privado paraguayo en las reuniones de mapeo, el texto fue estructurado de forma tal que permita fácilmente identificar cada uno de los desafíos en los mapas elaborados.

Título que resume el problema identificado

Modal: indica si el problema fue identificado en el proceso de importación marítima, terrestre o ambos;

Actividad: señala la actividad dentro del proceso en la cual el problema fue detectado;

Responsable: identifica el eslabón de la cadena logística responsable por ejecutar la actividad;

Descripción: explicación por extenso de la oportunidad de mejora, identificando los impactos en el proceso;

Propuesta de Solución: descripción de la solución consensuada entre el sector público y privado para superar los desafíos;

Involucrados: identifica los organismos del sector público que deberán ser involucrados para llevar adelante la solución propuesta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar todas las informaciones vinculadas a una oportunidad de mejora (problema) y su solución, facilitando la lectura. Es importante mencionar que algunas soluciones propuestas por los participantes traen beneficios a un proceso más amplio, de forma que son solucionadas varias oportunidades de mejora identificadas. Por ello, para estos casos específicos fueron descritas todas las oportunidades de mejora vinculadas y al final una *macro solución* donde se explica cómo cada uno de los desafíos pueden ser superados.

Glosario

- AFIDI - Autorización Fitosanitaria de Importación
- ANNP - Administración Nacional de Navegación y Puertos
- BL - Bill of Lading
- CAPECO - Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas
- CAPEX - Cámara Paraguaya de Exportadores
- CATEI - Cámara de Terminales y Puertos Privados del Paraguay
- CDAP - Centro de Despachantes de Aduana del Paraguay
- CDV - Dpto. de Cuarentena Vegetal de SENAVE
- CIP - Centro de Importadores del Paraguay
- CNIME- Consejo Nacional de las Industrias Maquiladoras de Exportación
- CNU - Código Numérico Único
- CONVUE - Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador VUE
- CRT - Conocimiento Rodoviario de Transporte
- DINATRAN - Dirección Nacional de Transporte
- DINAVISIA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
- DNA - Dirección Nacional de Aduanas
- INAN - Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición
- INCOTERMS- International Commercial Terms
- INFONA - Instituto Forestal Nacional
- INTN - Instituto Nacional de Tecnología Normalización y Metrología del Paraguay
- LPI- Licencia Previa de Importación
- MERCOSUR - Mercado Común del Sur
- MIC - Ministerio de Industria y Comercio
- MIC-DTA Manifiesto Internacional Carga - Declaración de Tránsito Aduanero
- MOPC - Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- MRE- Ministerio de Relaciones Exteriores
- NCM - Nomenclatura Común del Mercosur
- PyMES- Pequeñas y Medias Empresas
- RIEL -Registro Industrial en Línea
- RUC- Registro Único de Contribuyente

SAMWEB - Sistema Automatizado de Maquila en la Web

SEAM- Secretaria del Ambiente

SENAD - Secretaría Nacional Antidrogas

SEPRELAD - Secretaría de Prevención de Lavado de Dinero o Bienes

SET - Subsecretaria de Estado de Tributación

SGD - Sistema de Gestión de Depósito

SIGRA - Sistema Integrado de Gestión de Registros y Control de Alimentos

SINTIA - Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero

Sistema Informático SOFIA - Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas

SIVECA - Sistema Integral de Verificación de Carga

STEMP - Sistema de Transferencia Electrónica de Manifiesto Previo

SWIFT - Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication

TEMAFLU -Transmisión Electrónica del Manifiesto de carga Fluvial

UIP - Unión Industrial Paraguaya

VUCE - Ventanilla Única de Comercio Exterior

VUE - Ventanilla Única del Exportador

VUI - Ventanilla Única del Exportador

XML - EXtensible Markup Language

Diagnóstico del proceso de Importación Marítima-Fluvial y Terrestre de Paraguay

1. Falta de integración en una Ventanilla Única de Comercio Exterior

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Realiza despacho provisório

Responsable: Despachante de aduana

Descripción: Paraguay ha realizado grandes avances para facilitar el comercio exterior a partir de la creación de la Ventanilla Única del Importador (VUI), la Ventanilla Única del Exportador (VUE) y los continuos avances en el Sistema SOFIA. Estos portales han posibilitado realizar operaciones de forma electrónica que anteriormente requerían la presencia física para llevarse adelante. A lo largo de dos años de mapeo se han identificado numerosas oportunidades de mejora en relación a ambas plataformas, lo que debería interpretarse como una colaboración del sector privado para la modernización de los procesos. Si bien la voluntad política es fundamental para realizar los cambios necesarios, tanto institucionales como sistémicos y culturales, el aporte del sector privado aporta al análisis el punto de vista del “consumidor o cliente”. Son los diferentes actores privados los que usan estas herramientas en su día a día, es decir que son ellos los que pueden evaluar la utilidad y facilidad que estas nuevas herramientas han aportado y cómo es posible mejorarlas. Siguiendo esta línea de razonamiento y buscando la mejora continua para el aumento de la competitividad, se mencionan a continuación una serie de oportunidades de mejora identificadas por el sector privado:

- Falta de integración de organismos: Si bien el proceso de incorporación de agencias a la VUI ha sido gradual y se encuentra en continua ampliación, no se prevé que Aduana ingrese a esta plataforma para poder realizar el despacho dentro de la misma. Este dato, que a simple vista parece menor, lleva a que los despachantes deban acceder a dos sistemas (VUI y SOFIA) para realizar una única operación de importación, contradiciendo el concepto de unicidad de la ventanilla. Si bien desde el punto de vista sistémico, Aduana ha expuesto que VUI se encuentra plenamente conectada al sistema SOFIA, siendo administrada como un módulo del mismo, el usuario debe ingresar a ambas plataformas con usuarios diferentes y registrar de forma repetida informaciones catastrales y teniendo que realizar el traslado de informaciones de un sistema para el otro: por ejemplo los números de permisos y autorizaciones obtenidos a través de VUI se informan al momento del despacho en SOFIA. Esto también afecta a otros organismos vinculados a VUI, como por ejemplo Marina Mercante, la cual solicita informaciones en VUI que ya están disponibles en el despacho, tales como los datos de importador, proveedor, valores, factura, etc. Existen informaciones que solo se pueden obtener dentro de SOFIA pero que sin embargo, serán utilizadas en VUI ya que están vinculadas a los organismos de control conectados a la ventanilla del importador. Esto sucede por ejemplo, cuando se verifica si una partida arancelaria en la cual se clasifica un producto

que se desea importar, está afectada por el control de algún organismo específico. En estos casos, los despachantes deben buscar estas informaciones en SOFIA, para luego proceder a la solicitud de los permisos en VUI.

- Registro repetido de informaciones: actualmente tanto VUE como VUI son portales que conectan a los usuarios con varias agencias, sin embargo no proveen al usuario una solución integrada. No es posible presentar las informaciones una sola vez evitando duplicidades, errores y repetición de datos. Existen datos e informaciones que son proporcionadas a cada uno de los organismos que controlan ciertos productos. Siendo que cada uno de estos organismos tiene un "formulario" separado, las informaciones son registradas por separado para cada uno. Esto se debe a la falta de estandarización y armonización de datos y documentos por parte de las agencias que intervienen en comercio exterior.
- Utilización de ambas plataformas (VUE y VUI) en las operaciones de importación: en el mapeo de importación fue mencionado por los operadores el uso de la plataforma VUE para realizar trámites vinculados a la importación. Esto lleva a los importadores a tener que registrarse en en ambas plataformas y pagar por el uso de ambas, independientemente de realizar exclusivamente importaciones. Por citar algunos ejemplos, la plataforma VUE es utilizada para todos los trámites vinculados a la importación bajo el régimen de Materia Prima: presentación del plan de producción anual e informe bimensual. También, los importadores afectados por Licencias Previas de Importación, deben realizar su registro de firma en VUE. Ambos procesos, controlado por el MIC, entidad que operacionaliza VUE, deben ser realizados en esta plataforma por mas que sean vinculados a la importación. Dejando en evidencia la interconexión de procesos y la falta de concentración en una ventanilla realmente única.
- Impresión de documentos disponibles en los sistemas para control por parte de otras entidades: Aquellas entidades que no participan de cierta plataforma, como por ejemplo Aduana de la VUI, solicita la impresión de informaciones para proceder con los controles necesarios. Esto se debe a que si bien existen usuarios que permiten ver cierto tipo de informaciones, la falta de integración del proceso en un único local, lleva a realizar procesos digitales y controles manuales de documentos en papel. Esto sucede por ejemplo cuando el MIC emite el Certificado de Liberación de Materia Prima, por el cual se exime del pago de impuestos de importación a una mercadería amparada por dicho régimen, el mismo se encuentra disponible de forma electrónica en VUE. Siendo que este documento será necesario para control por parte de la Aduana, ya que no se recaudarán los impuestos de importación correspondientes a dicha mercadería, al momento de presentar los documentos relativos al despacho en Resguardo, se solicita la presentación en papel de dicho Certificado. En la reunión público-privada fue explicado por Aduana que no es posible ver en el sistema VUE dicho documento y por ese motivo se solicita la presentación del documento en papel. Esto deja en evidencia que la falta de integración entre los

sistemas y la concentración de todos los organismos de control en un único portal, lleva a la necesidad de imprimir documentos y presentarlos en papel, siendo que los mismos están disponibles en formato electrónico.

Propuesta de Solución: Para solucionar los problemas citados anteriormente, se propone una solución que requieren cambios en tres niveles: procedimientos, legislación y sistemas: creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior -VUCE¹. Los principios sobre los que se basó el sector privado para realizar esta propuesta fueron políticas públicas vigentes del gobierno como lo son: gestión con Cero Papel, el refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de importación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos. En este nuevo portal, todas las informaciones necesarias para realizar los controles pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana así como de los otros órganos de control estarán disponibles electrónicamente en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Para ello, todos los órganos que intervienen en el proceso de importación, incluyendo a la Aduana, deberán estar integrados en el mismo portal. De esta forma, esta Ventanilla será configurada como un punto de entrada único de informaciones y/o documentos para el control por parte de las autoridades. De esta forma, y siguiendo lo establecido en el Artículo 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, en los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o información exigidas a través de la Ventanilla Única, ninguna autoridad u organismo solicitará esa misma documentación y/o información². Las informaciones registradas serán visibles para todas las unidades de la Aduana y de los órganos de control, independientemente de su localización. A la vez, a partir del registro de los usuarios se propone que las informaciones catastrales de los mismos sean vinculadas al usuario, no siendo necesario informarlas en los diferentes formularios que deberán ser llenados a lo largo del proceso: el número de RUC, los registros disponibles, nombre comercial, etc. A los fines de brindar informaciones para las autoridades, todos los organismos estarán integrados en un único portal, es decir que los despachantes, importadores y cualquier otro actor de la cadena logística vinculado al proceso brindarán todas las informaciones una única vez y en un único sitio. Sin embargo, para los fines de control de cada una de las entidades, este portal podrá funcionar como una interfaz para el envío de informaciones a los actuales sistemas de control de cada uno de los organismos aprovechando de esta forma las herramientas disponibles.

La VUCE integrará todas las operaciones de comercio exterior, es decir importación, exportación, tránsito y otros regímenes especiales. De esta forma, los usuarios que realicen operaciones utilizando diversos regímenes, podrán registrarse una única vez garantizando la uniformidad de las informaciones prestadas para todas las autoridades nacionales. Se propone que todas las herramientas actualmente disponibles para realizar los controles en VUI, VUE, SOFIA sean integradas a la VUCE. Esta solución busca partir de los avances ya realizados por cada una de las entidades e integrarlos a los

¹ Este nombre será utilizado a lo largo del documento de forma genérica, refiriéndose a una plataforma/portal único donde todas las entidades de gobierno que controlan los procesos de comercio exterior se encuentren integradas

² <https://www.tfafacility.org/es/article-10>

finés de potencializar sus beneficios en favor del comercio exterior. En este sentido, las herramientas desarrolladas por cada una de las entidades que estarán vinculadas a la VUCE, por ejemplo la Carpeta Documental de la Aduana, será un recurso de la Ventanilla Única donde todos los actores podrán acceder para verificar las informaciones completas del proceso. Para que esta realidad sea posible, las disposiciones legales vigentes como por ejemplo la Resolución DNA N°704 de 2017 donde se establece el despacho electrónico de importación, deberán ser actualizadas para establecer a VUCE como el único local para la realización de todos los trámites de comercio exterior. Dentro de los beneficios para el sector público de esta propuesta se destacan:

- Coordinación de los sistemas gubernamentales existentes y sus procesos;
- Aumento coordinación de las entidades gubernamentales a partir de la estandarización y armonización de datos;
- Mejora de los procesos de gestión de riesgo a partir de la recolección de datos manera sistémica aumentando la seguridad y eficiencia;
- Intercambio de buenas prácticas entre diferentes entidades;
- Disminución del trabajo a partir de la extinción de errores de tipeo en el traspaso de informaciones entre diferentes sistemas;
- Uso más eficiente y efectivo de recursos humanos;
- Mejora en la satisfacción del usuario;

Involucrados: VUI-VUE-SOFIA y Organismos de control

NOTA: Esta solución es uno de los pilares del presente informe y es por ello que estaremos hablando de VUCE a lo largo del mismo en las futuras soluciones ya que las mismas están pensadas para funcionar de manera integrada. En aquellos problemas que existan soluciones de corto y medio plazo, se especificarán en cada caso. Para todas las propuestas en las cuales la existencia de VUCE es parte de las soluciones, serán identificados los organismos involucrados en la implementación como VUI-VUE-SOFIA.

2. Información de datos de forma repetida y falta de estandarización

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Proceso General

Responsable: Importador

Descripción: Si bien VUI es la forma de solicitar los permisos y autorizaciones de importación, la forma de realizarlo no es de una única vez ni de forma coordinada en los casos en que existe la intervención de varios organismos de control. Por citar un ejemplo, en el caso de ciertos productos químicos el despachante debe solicitar en primer lugar la autorización a la DINAVISA que es la institución que controla las informaciones cualitativas y cuantitativas de los productos. Para ello, se debe llenar un formulario específico para este organismo y se debe adjuntar la factura que debe tener el nombre técnico del producto y el CAS (Chemical Abstracts Service, el cual es el número de identificación de los productos químicos universal), ficha técnica y ficha de

seguridad. Una vez que se obtiene esta autorización se puede proseguir a solicitar la autorización del MIC, el cual posee otro formulario donde existen informaciones repetidas a las ya informadas para la DINAVISA pero que sin embargo las informaciones solicitadas en relación al producto difieren. En este caso se solicita el nombre comercial traducido al español y la partida arancelaria. Esto muestra que existe una falta de aprovechamiento de las informaciones lo que contradice uno de los principios fundamentales de las Ventanillas Únicas establecido en el Acuerdo de Facilitación del Comercio, el cual dice que se deberán cargar los datos una única vez para que todos los organismos conectados puedan ver las informaciones.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de facilitar el cumplimiento de las formalidades vinculadas a la importación utilizando los recursos institucionales disponibles, se propone llevar la discusión sobre aprovechamiento de informaciones y registro único de datos al Comité de Facilitación de Comercio. Este Comité, que cuenta con la participación de todos los organismos que intervienen en el comercio exterior paraguayo, es el local donde DINAVISA y MIC podrían llegar a un acuerdo sobre los datos necesarios para realizar sus controles y simplificar de esta forma en un único formulario todas las informaciones pertinentes. Esta solución es complementar a las medidas que están siendo desarrolladas por Aduana en la VUI y que fueron expuestas en la reunión conjunta. Los formularios que se completan en VUI y son iguales para todas las instituciones se podrán interrelacionar en base a una integración de los diversos órganos de control que hará posible insertar una única vez aquellos datos que se repiten para diversos órganos de control y, en función del órgano de control que intervenga se abrirán los campos específicos necesarios exigidos por dicho órgano. Con el uso de tecnología de la información y con la colaboración de las diferentes entidades en la determinación de criterios, el sistema podrá de manera inteligente discriminar solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Si bien el ejemplo utilizado vincula solamente a la DINAVISA y MIC, esta propuesta puede ampliarse a todos los organismos de control de forma de facilitar el comercio como un todo. De esta forma, se propone que en la VUCE, los formularios para la solicitud de licencias y autorizaciones tengan campos compartidos por todas las entidades y que dependiendo el producto y análisis específico del organismo que controla dicha mercadería, se agreguen campos especiales. Esta propuesta contribuye con la aplicación del Artículo 10.1 y 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, que se refieren a Formalidades y Requisitos de Documentación y Ventanillas Únicas respectivamente:

Artículo 10.1: Los Miembros deberán examinar periódicamente sus formalidades y requisitos de documentación con miras a simplificarlos o reducirlos.

Artículo 10.4: En los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o información exigidas a través de la ventanilla única, ninguna autoridad u organismo participante solicitará esa misma documentación y/o información, salvo en circunstancias de urgencia y otras excepciones limitadas que se pongan en conocimiento público.

Involucrados: Organismos de control, VUI-VUE-SOFIA

3. Deficiencia en la comunicación de cambios

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: General

Responsable: Aduana

Descripción: La falta de antecendencia con la que se comunican los cambios impulsados por el gobierno que afectan a la forma de llevar adelante las operaciones ocasiona numerosos inconvenientes tanto para los importadores como sus prestadores de servicio que deben adaptar sus procesos internos. A la vez, para las autoridades que implementan dichos cambios también es perjudicial ya que por más que los mismos, a medio plazo traigan beneficios, en el corto plazo demandan la necesidad de atención a la comunidad importadora en relación a dudas que surgen y necesidad de controlar y corregir errores involuntarios en los nuevos sistemas y procesos. Este es el caso de SIVECA - Sistema Integral de Verificación de Cargas- el cual es un sistema informático para el suministro de información online China - Paraguay. Este sistema surgió como necesidad de controlar a la subvaloración de productos importados de China y lo que busca es que la Aduana tenga informaciones anticipadas que permitan realizar una gestión del riesgo. Si bien dicho sistema es útil, la falta de conocimiento sobre cómo utilizarlo tanto por parte de los operadores nacionales como por parte de los proveedores chinos, ha generado complicaciones imposibilitando su uso. Hasta el momento de elaboración del presente documento (octubre 2019), las operaciones se están realizando sin utilizar el sistema, el cual requirió una inversión que no está pudiendo ser aprovechada. De la misma forma sucedió en la implementación de TEMAFLU para la cual fueron contactadas las principales asociaciones empresariales vinculadas al transporte marítimo, pero no se les hizo participar a los los agentes de carga. El desconocimiento general del sistema, tanto de algunos actores privados como dentro de la misma Aduana, generó en el comienzo grandes inconvenientes en la implementación y utilización de esta herramienta.

4. Comunicación de procedimientos en papel

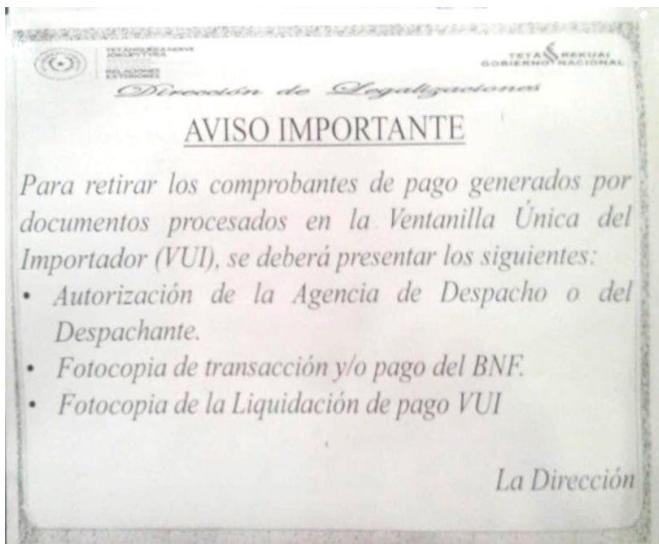
Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: General

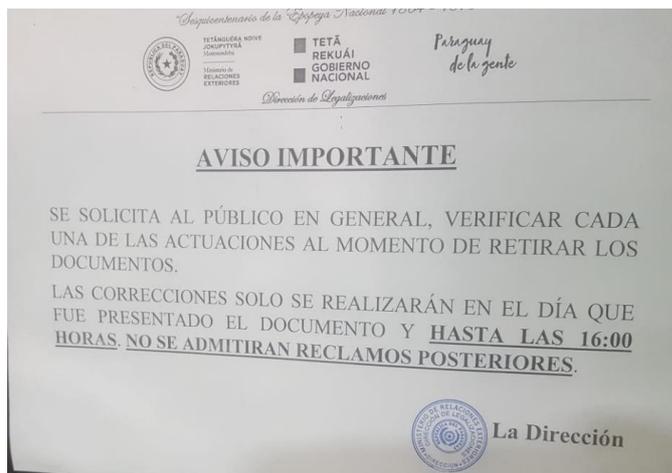
Responsable: Otros organismos de control

Descripción: Debido a la coexistencia de procesos digitales y procesos burocráticos en papel, en el día a día quienes realizan operaciones de comercio exterior deben dirigirse a la sede de los organismos de control para retirar comprobantes, actuaciones, realizar pagos, etc. Las inversiones en tecnología para digitalizar procedimientos, cuando no son acompañadas de un cambio en la cultura organizacional resultan en una simple digitalización de burocracias y no una modernización de los procedimientos. Esta realidad, sumada al establecimiento de procedimientos internos de cada organismo y publicados en las oficinas en papel dificulta aún más la ejecución eficiente de los procesos. El conocimiento de las reglas tan solo a través de la lectura de carteles, sin existir la posibilidad de conocer los mismos de antemano impide la planificación. A la

vez cada uno de estos procedimientos, implican un doble trabajo como se puede ver en las fotos a continuación:

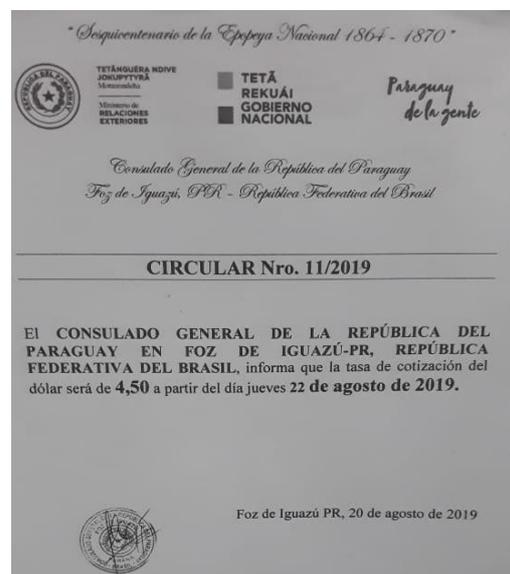


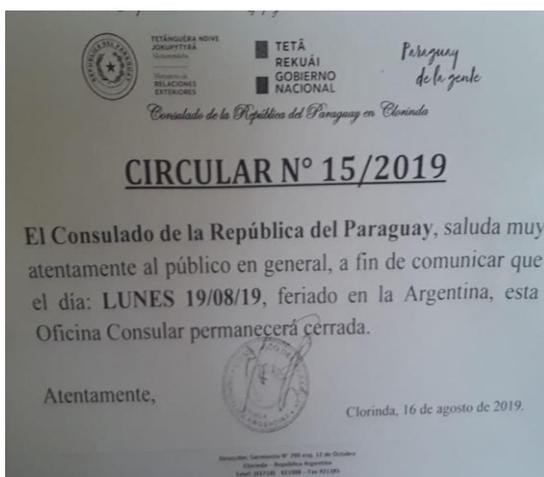
En la foto a la izquierda, en el MRE se establece que para retirar comprobantes de pagos generados de manera digital es necesario presentar tres documentos en papel. Ante esta situación, los despachantes optan por realizar el trámite directamente en la sede del MRE para poder concluir el procedimiento en un único momento, sin necesidad de documentación extra ya que la digitalización del proceso no trae beneficios para ellos.



En el caso de que la empresa haya sido actuada, es necesario retirar los documentos en papel y verificar los mismos manualmente en ese momento para identificar posibles errores. Los mismos requieren la nueva emisión de dicho documento, con los consecuentes tiempos de espera.

El pago de la visación consular es realizado en dólares estadounidenses en los Consulados de Paraguay. El valor al cual se toma dicha moneda extranjera es definido por el Consulado en cuestión y comunicada a los responsables por realizar el proceso de visación consular mediante circulares colocadas en las oficinas de dichos Consulados. La imposibilidad de conocer este valor con antelación a la llegada a la oficina y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa.





Los días y horarios de atención ante feriados en los países donde el Consulado se encuentra, son informados mediante circulares pegadas en las oficinas. Esto quiere decir que en días laborales en Paraguay, puede no ser posible realizar procesos ante las autoridades nacionales localizadas en el extranjero. Las personas responsables por llevar los documentos para realizar las visaciones consulares, solo tienen esta información consultando personalmente o en el local mediante la lectura de la Circular correspondiente.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 3 y 4: Con el objetivo de mejorar el acceso a la información y brindarle al sector privado la oportunidad de formular observaciones antes de la entrega en vigor de leyes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio se propone el establecimiento de un plazo de 30 días para comunicar al sector privado cualquier modificación legislativa, sistémica o procedimental que tenga impacto en los procesos de comercio exterior. Se sugiere que se publique una normativa/decreto que establezca dicho plazo para que Aduana, como organismos de implementación, pueda comunicar los cambios propios, así como de otros organismos. En los casos en que existan partidas arancelarias que serán afectadas por las nuevas disposiciones, al momento de realizar el despacho provisorio se genere un alerta para los importadores, contemplando los días que quedan vigentes hasta que deban cumplir una nueva disposición. Este tipo de avisos, permitirá a la comunidad de comercio exterior realizar la búsqueda de información correspondiente para conocer la nueva disposición y cómo cumplirla. Complementariamente se propone que sea VUCE el local de difusión de estos cambios, así como de todos los procedimientos internos de los organismos vinculados a ella. Siendo la plataforma donde se encontrarán todos los organismos de control, el portal mediante el cual se podrán realizar todas las formalidades que requiere la importación y todos los eslabones de la cadena logística tendrán usuarios para realizar sus funciones, su alcance para la comunidad de comercio exterior es inigualable. Todos los actores vinculados a VUCE, deberán recibir una alerta desde el momento en que se publica una nueva disposición anticipándolos de los cambios, el local donde buscar informaciones complementares y el plazo hasta su efectiva implementación. Estos avisos automáticos facilitarán la difusión masiva de las informaciones. De esta forma, los procedimientos serán transparentes y se podrán identificar con mayor claridad aquellos que necesitan ser revisados para el aprovechamiento integral de la herramienta. La comunicación de horarios de atención de Consulados, así como otras informaciones vinculadas a la presentación de servicios vinculados al comercio exterior, también deberán ser informadas mediante esta plataforma. La concentración de todas las informaciones vinculadas al comercio exterior en un único local es uno de los principios de la facilitación del comercio.

Involucrados: VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Organismos de Control

5. Duplicación de presentación de informaciones, en papel y sistema

Modal: Marítimo

Actividad: Solicita intervención a ANNP y Aduana presentando documentos

Responsable: Transportista fluvial

Descripción: En el proceso de importación marítima de Paraguay, luego de que la carga llega en el puerto de transbordo, se realiza el trasbordo fluvial para continuar hasta algún puerto nacional. Esto lleva a que estas operaciones tengan un conocimiento de embarque marítimo y uno fluvial. La línea marítima da la instrucción de embarque para que el transportista fluvial pueda realizar el conocimiento de embarque fluvial. Para que este documento pueda ser utilizado en el proceso de importación en Paraguay es necesario que el mismo sea visado por el Consulado paraguayo e intervenido por las delegaciones de la ANNP y Aduana en el puerto de transbordo. Esto permite que se pueda proceder posteriormente con el canje de documentos y los procesos subsecuentes de nacionalización de la mercadería. El agente fluvial debe llevar personalmente el Manifiesto de Carga y el Conocimiento de Embarque fluvial al Consulado en el país de transbordo para la visación. Este procedimiento, por el cual se sellan los documentos y se coloca una hoja de seguridad con los datos del documento intervenido (emitida por el sistema de MRE), puede demorar un día hábil o dos. Solo después de la consularización se puede continuar con la presentación, nuevamente en papel, de los documentos a ANNP para su intervención. Para que ANNP realice su intervención, es necesario presentar el Conocimiento de Embarque Fluvial, Conocimiento de Embarque Marítimo, Manifiesto de Carga fluvial en papel en la oficina que tiene en el puerto de transbordo y esperar recibir el Conocimiento de Embarque fluvial y Manifiesto de Carga fluvial nuevamente con firma y sello. Este procedimiento por su parte también tiene su tiempo de ejecución de 1 a 2 días, ya que es manual y depende de la disponibilidad del funcionario de ANNP. Ambos organismos tienen su horario de atención tan solo hasta las 13:00hs, teniendo que presentar y retirar los documentos en estos horarios. Con todos los documentos en papel sellados, se da inicio al proceso digital, escaneando los documentos y realizando la declaración en el TEMAFLU (Módulo del Sistema SOFIA). Esto quiere decir que la falta de integración de los intervinientes en el proceso al Sistema TEMAFLU lleva a que la mayor parte de los trámites sean en papel, presencial y demorados. Desde la perspectiva del sector privado, la falta de integración entre las autoridades y el intercambio de datos, lleva que las mismas informaciones que deben ser analizadas por tres entidades diferentes, demandan procesos separados, consecutivos (es decir no se pueden realizar de manera conjunta para ahorrar tiempo) y llevan a la presentación repetida de la información.

6. Demora en la actualización de la intervención en el sistema

Modal: Marítimo

Actividad: Interviene

Responsable: Aduana

Descripción: Para poder realizar el canje documental, es decir del BL Marítimo al BL Fluvial, es necesario que todos los documentos lleguen a Paraguay con las

intervenciones del consulado y la ANNP. La llegada de los documentos físicos visados por el Consulado en el país de trasbordo e intervenidos por ANNP es un requisito indispensable para dar continuidad al proceso, sin embargo también es necesario que el sistema de Aduana (TEMAFLU) se encuentre actualizado con la intervención de la Delegación de Aduana. La coexistencia de procesos manuales y digitales, obliga a los operadores a tener que realizar un acompañamiento de ambos, ya que en el caso de que el sistema no se actualice con la última intervención, no se puede oficializar el despacho, dejando mercadería parada en el puerto y corriendo los días para el pago de demurrage. La falta de actualización del sistema ocurre cuando la delegación de Aduana en Buenos Aires o Montevideo recibe la información para control y no interviene, o lo hace pero no informa los documentos rechazados y/o no intervenidos en el sistema. En estos casos, se debe entrar en contacto con la delegación para descubrir los motivos y soluciones.

7. Demoras en la Llegada del BL intervenido en Paraguay

Modal: Marítimo

Actividad: Envía el BL fluvial y manifiesto de carga a Paraguay en papel (interempresa)

Responsable: Transportista fluvial

Descripción: Para realizar el canje de documentos es necesario tener los documentos físicos en Paraguay. Siendo que desde la llegada de la mercadería en el puerto de trasbordo, los procesos documentales y la logística de la carga siguen caminos separados, puede ocurrir que la carga llegue a destino sin los documentos que permiten proceder con el despacho de importación. Estas demoras suelen ocurrir por dos motivos: el transportista fluvial no es diligente o las delegaciones (Consulados, ANNP y Aduana) tienen procesos demorados. Si bien en ambos casos la operación se ve momentáneamente paralizada, el importador no tiene posibilidad de conocer esta situación y tomar las acciones necesarias para mejorar su proceso. En el caso que su prestador de servicios, en este caso el transportista fluvial, no sea diligente, la falta de un sistema donde todos los intervinientes en el proceso pueden acceder y donde queden registrados los diferentes momentos por los que pasa la mercadería hasta llegar a sus manos, impide que el importador pueda evaluar el desempeño y realizar los reclamos y cambios necesarios. Por otra parte, cuando existen feriados en el país de trasbordo, los funcionarios paraguayos alocados en el país de trasbordo no trabajan y debido a que sus procesos son manuales y locales, es imposible dar continuidad al proceso, ya que no existen guardias mínimas que permitan acompañar las operaciones de comercio exterior. La demora en la llegada del BL fluvial impacta en sobrecostos portuarios, estadías y disponibilidad de la mercadería. Poniendo como ejemplo una mercadería que está siendo transportada en un contenedor refrigerado, el mismo suele tener un plazo de 5 días para vaciarse. Sin embargo, dicho proceso no puede comenzar hasta que no se dispongan de los documentos necesarios. El impacto de esta demora termina perjudicando al importador, encareciendo su operación.

8. Necesidad de presentar copia del Despacho finiquitado para pagar tasas portuarias

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Pago de Servicios a la Terminal

Responsable: Despachante

Descripción: Una vez que no existen más pendientes administrativos y/o aduaneros, es necesario pagar los servicios a la terminal para poder proceder con el transporte nacional. Como las terminales no tienen acceso al Sistema Informático SOFIA, para poder acceder al despacho, liquidar los servicios y liberar el transporte, solicitan la presentación de una copia del despacho finiquitado en papel para poder obtener el valor CIF de la mercadería y todos los detalles del contenedor para saber si hubo servicios adicionales. De esta forma, se garantizan también que ninguna carga saldrá de la terminal con un despacho sin finiquitar. Esta situación deja en evidencia un control basado en documentos en papel debido a la falta de acceso a informaciones relevantes disponibles en los sistemas de control de las autoridades por parte de las Terminales.

9. Altos costos operativos para corregir el peso ante Aduana

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Realiza cierre de ingreso a depósito

Responsable: Operador portuario/ depositario

Descripción: Cuando las mercaderías ingresan a un puerto de destino final, las mismas deben ser pesadas para realizar el cierre de ingreso a depósito para luego proceder con los demás procedimientos aduaneros. Cuando el peso en báscula tiene una variación, sea a más o menos del 4% en relación al peso declarado en el Manifiesto de Carga, se debe proceder con la corrección del mismo de acuerdo al Artículo 84 del Código Aduanero. El procedimiento establecido para esta corrección indica que el agente de transporte debe realizar una nota de corrección consularizada en origen. Para realizar dicha nota, es necesario contar con el documento original del MIC-DTA, el cual debe ser enviado nuevamente a origen y luego que es emitida la nota, aguardar los tiempos del Consulado para la realización de la visación consular, llegando en promedio a demorar 10 días y con un costo aproximado del servicio total de 500 dólares. La imposibilidad de continuar con el proceso, lleva a que el medio de transporte quede parado en el puerto, incrementando también los costos logísticos del proceso. Ante esta situación, son ofrecidos acuerdos fuera de la ley que permiten agilizar los tiempos. El monto de dicho acuerdo es transferido al importador, el cual no tiene ningún control sobre el proceso, ya que no tiene acceso al peso de báscula ni puede verificar esta diferencia.

10. Necesidad de autorización de Aduana para cierre de ingreso a depósito

Modal: Marítimo

Actividad: Realiza cierre de ingreso a depósito

Responsable: Operador portuario

Descripción: El cierre de ingreso a depósito es una actividad que debe realizar el operador portuario cuando las mercaderías importadas llegan al país e ingresan en el depósito. Si bien la responsabilidad es del operador portuario, en la práctica la Aduana (Resguardo) interviene en esta actividad. De esta forma, una vez que el buque arriba en el puerto y el contenedor pasa por la báscula, se genera una planilla que el puerto debe presentar a Aduana y esta establece cuáles son las mercaderías que se puede realizar el cierre. Esta situación, normalmente se encuentra vinculada a divergencias de más/menos 4% del peso en relación a lo declarado en el Manifiesto. Siendo que el cierre de ingreso a depósito es necesario para proceder con el despacho de importación, estas demoras impactan en los tiempos del proceso y en la disponibilidad de la mercadería. Cuando suceden estas situaciones, los importadores a través de sus despachantes aduaneros, demandan del puerto mayor agilidad en el desempeño de sus funciones, por más que éstos no puedan ejercer de forma autónoma las mismas. Esta falta de transparencia sobre la determinación de responsabilidades y autonomía en la ejecución de los procesos, impide al importador realizar una evaluación adecuada de sus prestadores de servicios y a la vez perjudica la imagen de los puertos en relación a sus clientes.

11. Control del peso mediante documento en papel

Modal: Terrestre

Actividad: Pesa y realiza informe de báscula

Responsable: operador portuario/ depositario

Descripción: Al momento de pesar el camión en el puerto de destino final, se emite un ticket de báscula el cual debe adicionarse al MIC-DTA para presentarse ante Resguardo junto con los demás documentos. Siendo que los puertos privados no disponen de acceso a ningún sistema oficial donde pueda ser declarada esta información, al momento de realizar el pesaje, envían vía e-mail a Aduana la información del peso de la carga. De esta forma, a pesar de que dicha información ya se encuentra en poder de la Aduana, se sigue solicitando la presentación del ticket. Esto deja en evidencia que la falta de un sistema que permita el registro de las informaciones de la carga por parte de los actores del sector privado que intervienen en el proceso, así como la integración de las autoridades responsables por el control de dichas informaciones, lleva a mantener prácticas de presentación de informaciones en papel.

12. Posición del camión informada mediante contacto informal

Modal: Terrestre

Actividad: Solicita el puerto la posición del camión

Responsable: Despachante

Descripción: Las cargas que de acuerdo al sistema de gestión de riesgo de la Aduana fueron seleccionadas en el canal rojo, deben ser inspeccionadas por un vista de Aduana para poder ser liberadas. Para proceder con la inspección, el despachante debe informar personalmente la posición del camión al vista seleccionado en el sistema. Esta información no se encuentra registrada en ningún sistema donde participe el puerto, el despachante y Aduana. Frente a esta situación, la información se brinda a partir de un contacto informal, sea telefónico o presencial y se combinan los horarios de inspección. Dependiendo de la trayectoria de los despachantes y el conocimiento personal de funcionarios, esta actividad puede ser extremadamente simple y ágil o muy demorada. Los procesos informales adicionan discrecionalidad en el proceso.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12: Se propone la creación de un Módulo de Carga dentro de VUCE con el objetivo de que todas las informaciones de carga, tránsito y transporte sean registradas en un único local y que este alimente todos los sistemas de control. Este Módulo de Carga integrará todas las herramientas hoy existentes de diferentes organismos, como son las de Aduana (TEMAFLU-STEMP-SGD). Esta propuesta busca la concentración de todas las informaciones en un único lugar, donde todo lo referido a la carga y el tránsito de la misma estén centralizadas y todos los actores y autoridades puedan brindar las informaciones necesarias y realizar los controles pertinentes de forma electrónica, prescindiendo del uso de documentos en papel. Este Módulo deberá ser un componente de la VUCE y se accederá con el mismo usuario y contraseña. Todas las informaciones registradas en este Módulo estarán vinculadas a una operación de Importación/Exportación. Para ello, los operadores del sector privado que hoy no disponen de usuario en VUI-VUE, (como lo son los operadores portuarios, los agentes de transporte, agentes de carga etc.) deberán estar habilitados para crear su usuario y el sistema les permitirá acceder solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Lo mismo deberá ocurrir con los órganos de gobierno que realizan controles en el tránsito de mercaderías internacional y en los documentos necesarios para realizarlo, como es el caso de DINATRAN, Aduana, MRE y ANNP para los cuales no será más necesario presentar los documentos en papel. Al igual que sucede actualmente con el despachante aduanero como prestador de servicios para el importador, los demás prestadores de servicios estarán vinculados a una operación específica en VUCE mediante el uso de *token*, pudiendo ser realizada una evaluación eficiente de prestadores de servicios y hacer el seguimiento del estatus del proceso teniendo en un único local todas las informaciones sobre cuáles organismos intervinieron. A su vez, este Módulo de Carga integrará todas las informaciones vinculadas a la carga y su transporte, posibilitado por ejemplo que las terminales portuarias puedan facturar sus servicios sin necesidad de solicitar informaciones extras ni documentos en papel. VUCE incorporará en su sistema el envío alertas automáticas para todos los involucrados en la operación, una vez que las

solicitudes han sido atendidas por las autoridades, así como también cuando son realizadas observaciones sobre los pedidos. Utilizando los correos electrónicos de los usuarios, se enviará un mail cada vez que sean actualizados los estados de las solicitudes. De la misma forma, los organismos de gobierno recibirán un aviso automático cada vez que es solicitado un servicio. Esta función permitirá hacer un uso más eficiente de los tiempos.

- En relación al ticket de báscula, se propone que el cierre de ingreso a depósito sea realizado por el puerto en el Módulo de Carga y en los casos de diferencia de peso, será informado a la Aduana y al importador/despachante. El software de las básculas donde se pesan los camiones deberá estar conectado al Módulo de Carga y la transferencia automática de estas informaciones.
- Se propone un cambio en el procedimiento realizado para realizar el control de ingreso de mercaderías en los puertos cuando las mismas presenten un variación superior o inferior al 4% en relación a lo declarado en el manifiesto. Siendo que la información de báscula será informada de forma automática dentro del Módulo de Carga de VUCE, el cierre se realizará con el peso de la llegada, quedando de esta forma este dato disponible para todos los intervinientes y aumentando la transparencia en el proceso. Ante la superación de la tolerancia de variación de peso, el agente de transporte podrá solicitar rectificar en el Módulo de Carga de VUCE el peso, generando un histórico de esta modificación que podrá ser utilizado por la Aduana para su gestión de riesgo, así como para el importador para accionar a su seguro. Esta propuesta trae transparencia al proceso, permitiendo una clara identificación de los actores responsables por ejecutar cada una de las actividades dentro del proceso.
- En relación al modal terrestre, cuando los camiones estén estacionados en el puerto, este informará a través del módulo el local en el cual deben aguardar para la inspección sea de los organismos de control o de Aduana. Esta información estará disponible tanto para los transportistas, despachantes como para las autoridades responsables por realizar las inspecciones.
- Para el transporte marítimo/fluviál, con la integración de la herramienta TEMAFLU será posible transferir el manifiesto e informar todos los datos del conocimiento de embarque. Los transportistas estarán integrados dentro de este Módulo, de esta forma podrán tener acceso a la información del estado del proceso, pudiendo transmitir la información del manifiesto de carga para que los diferentes organismos intervinientes puedan realizar sus controles. Esta herramienta posibilitará así la rastreabilidad del proceso por parte de cada uno de los actores involucrados en el proceso de importación. Al realizar el manifiesto, el sistema genera una orden de trabajo a Aduana y ANNP, lo que va a agilizar el proceso. Se propone que ambas entidades tengan 48 horas para realizar la intervención y al hacerla en forma electrónica los dos organismos podrán realizar sus análisis concomitantemente. El análisis de los documentos digitales y la intervención electrónica, permitirá al importador y su despachante tener los documentos antes del arribo de la mercadería en Paraguay, pudiendo en un futuro realizar un despacho anticipado.

Siendo que algunos de los cambios propuestos demandarán un tiempo para ser realizados, fue pensado un escenario superador de la situación actual, en conjunto con el sector público. La siguientes sugerencia fue pensada para un corto plazo:

Solución a corto plazo:

1. Posibilitar que la ANNP tenga acceso a TEMAFLU para análisis de los conocimientos de embarque y manifiestos de carga eliminando la necesidad de presentar documentos en papel;
2. Habilitación de usuarios a las terminales públicas y privadas para ver el estado de despacho en el Sistema Informático SOFIA y quede esa forma se elimine la necesidad de presentar el despacho en papel.

Involucrados: VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Organismos de control, Despachantes, MRE, ANNP, Representantes del Sector Privado de todos los eslabones de la cadena logística

13. Costos extras por procesos digitales de pago

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita licencia previa de importación post embarque

Responsable: Despachante

Descripción: El camino hacia la digitalización procesos por parte de diferentes organismos de gobierno de Paraguay ha facilitado el trabajo diario de quien opera en comercio exterior, disminuyendo tiempos pero en muchos casos aumentando los costos. Si bien cada una de las entidades que controlan y regulan el comercio exterior tiene su presupuesto, todos los operadores del sector privado pagan sus impuestos y se encuentran habilitados para realizar sus operaciones y existe una Política de Estado de llegar a un Gobierno Digital, el costo de la digitalización termina siendo asumido por los usuarios del sector privado. En la página web del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación referida al Gobierno Digital³, se explica de forma detallada, tomando como base un trámite que todo paraguayo debe realizar (renovación de la Cédula de Identidad) como los tramites digitales implican un ahorro de tiempo y recursos para el gobierno y los ciudadanos, afirmando que *"la eficiencia del estado, debe permitir disminuir costos haciendo innecesario el cobro por los trámites y servicios en línea que sean 100% digitalizados (automatizados)"*.

En lo que refiere específicamente al comercio exterior, para el pago de tasas para los organismos que controlan ciertos productos como INAN, DINAVISA, MIC, SENACSA, SENAVE cada entidad ha realizado acuerdos con uno o varios bancos para posibilitar el pago de los servicios, siendo posible realizarlo presencialmente o por medio electrónico, pero siempre incurriendo en costos. Tomando como ejemplo el caso de INAN específicamente, una vez aprobada la autorización previa de importación se debe realizar el pago y este puede ser realizado: de forma presencial en el Banco Nacional de Fomento pagando una comisión de 5.500 guaraníes más IVA; de forma digital utilizando la Red Bancaria del Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay (CDAP), el cual cobra una comisión de 10.000 guaraníes por operación o por Red Bancaria (homebanking) 2.750 guaraníes, solo si el despachante posee cuenta en el

³ www.mitic.gov.py/agenda-digital/gobierno-digital

mismo banco que la institución ha habilitado para recibir el pago. De esta forma, se deja en evidencia que el costo de la digitalización está siendo asumido por los usuarios, no concordando con el principio del Gobierno Digital de ser eficientes en la atención al ciudadano, por medio del ahorro de tiempo y dinero, tanto del Estado como de las personas. Solo a modo de ejemplo, podríamos citar el caso de una empresa importadora que realiza 1.000 operaciones de importación por año con intervención por parte de diversos organismos de control. Siendo que cada una de estas entidades puede tener habilitados diferentes bancos, la solución para agilizar los pagos de las tasas podría pensar en utilizar el sistema del CDAP, sin embargo a nivel de costos, esto implicaría un sobre costo de 10.000.000 Guaraníes o U\$S 1.650 tan solo pagando la comisión. Lo mismo sucede por ejemplo, con el pago por los controles realizados por ANNP, los cuales desde que estos son electrónicos, ha aumentado el costo para los usuarios, tanto por el pago al CDAP que presta el servicio de transferencia como por el pago a la empresa que desarrolló la herramienta, SIF América. Este tipo de situaciones se repiten en las más diversas instituciones y actividades desarrolladas a lo largo del proceso de importación.

14. Escasez de bancos habilitados para realizar pagos electrónicos

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Paga liquidación

Responsable: Despachante de aduanas

Descripción: Para realizar el pago a los organismos de control responsables por la emisión de los licencias y autorizaciones de importación existen numerosas restricciones relacionadas a la falta de bancos habilitados y modalidades de pago. Cada uno de los organismos de control que intervienen en el proceso de importación ha habilitado uno o varios bancos para poder cobrar dicho servicio. No es permitido realizar pagos desde diferentes bancos por parte de los usuarios, sin tener que recurrir a servicios extras como por ejemplo la Red Bancaria del CDAP con sus consecuentes costos. De esta forma, los despachantes aduaneros deben tener una cuenta en dicho banco, cumpliendo los requisitos específicos de dicha entidad (por ejemplo tener un capital mínimo disponible inmovilizado), para poder realizar pagos por homebanking, de lo contrario, es necesario realizar el pago de forma presencial, respetando nuevamente los horarios de cada entidad. Siendo que los pagos presenciales solo pueden ser realizados en efectivo, esto demanda la presencia física del despachante o un auxiliar, que lleve el valor correspondiente con los peligros derivados de movilizarse con sumas elevadas de dinero, realice las filas correspondientes y espere la emisión de los comprobantes.

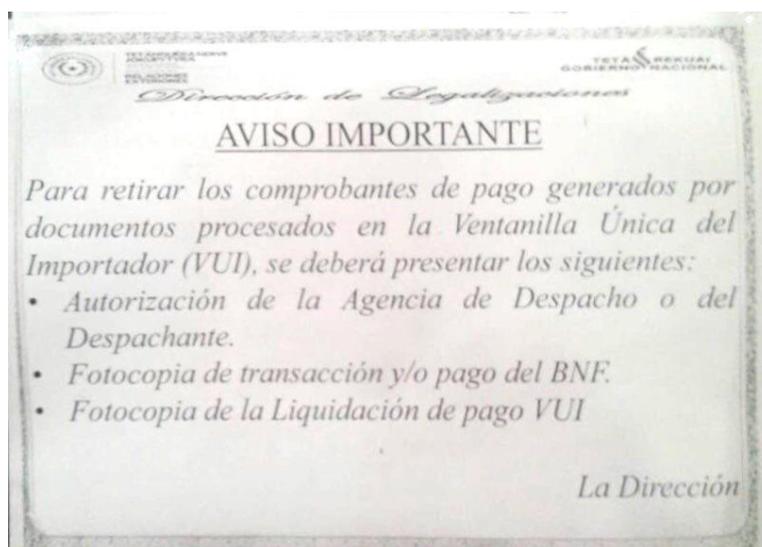
15. Comprobantes de pago en papel en MRE

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Paga liquidación

Responsable: Despachante de aduanas

Descripción: Los importadores solicitan a sus despachantes los comprobantes de los pagos efectuados por la Red Bancaria del CDAP o por homebanking en papel. Esta demanda deviene de los controles contables y administrativos que la empresa debe realizar y de las auditorías a las cuales está sujeta la empresa por un plazo de 5 años, cumpliendo con la Ley 1034/83 conocida como Ley del Comerciante. Para retirar los comprobantes, los despachantes deben dirigirse a los diferentes organismos de control que tienen intervención en el proceso y solicitar el mismo, lo cual demanda tiempo ya que en la mayoría de las veces se enfrentan grandes filas y dichos comprobantes no están disponibles, teniendo que buscarse la información e imprimirse. Tomando como ejemplo el caso del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), durante la elaboración del presente informe, fue dispuesto en su sede un comunicado en formato papel donde se establece el procedimiento para el retiro de comprobantes⁴:



Este tipo de procedimientos deja en evidencia la falta de modernización de los procesos y de adopción de la lógica del gobierno digital. La utilización de la plataforma VUI para que los pagos sean digitales, no se condice con la realidad digital si la conclusión de dicho trámite es realizada presencialmente, teniendo que presentar tres documentos en papel para retirar un comprobante de pago. Ante esta situación y con la necesidad de cumplir con los plazos de las operaciones, los despachantes optan por realizar el proceso completo de forma presencial evitando doble trabajo. Esto demuestra una ineficiencia y la falta de aprovechamiento de las herramientas existentes por no representar una verdadera solución al uso de documentos en papel.

⁴ Foto del comunicado disponible en el Ministerio de Relaciones Exteriores, tomada el día 15/07/2019

16. INTN solo admite pago en efectivo

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: Despachante

Descripción: INTN es una de las entidades que participa del control de importaciones de ciertos productos y que tiene hasta el día de la fecha todos sus procedimientos de solicitud de autorizaciones previas en papel y pago en efectivo. Esto demanda el traslado del despachante de aduana con los documentos requeridos por el organismo hasta la oficina central en Asunción, junto con cuantías significativas de dinero en efectivo para el pago de los Informes Técnicos. Esta gestión basada en papel es contraria a la política del Gobierno Digital, además de poner en riesgo la integridad física de las personas que deben realizar los trámites ante INTN transportando dinero.

17. Necesidad de retirar los comprobantes de pago en papel

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Paga liquidación

Responsable: Despachante de aduana

Descripción: Las autorizaciones previas de importación de algunos organismos de control pueden ser pagadas de forma electrónica, como por ejemplo SENAVE, INAN, DINAVISA, INFONA sin embargo el comprobante emitido electrónicamente no tiene validez al momento de los controles contables realizado por parte de la SET a la empresa importadora (Ley 125/91 y Ley 2421/04). De esta forma, la mayoría de las empresas importadoras exigen a sus despachantes que posterior al pago electrónico de la autorización, el comprobante sea impreso y llevado a la sede del organismo para que este emita el recibo/factura oficial. Esta actividad, puede ser realizada por la empresa importadora también. Esta situación deja en evidencia que los avances para los pagos electrónicos, si no están acompañados de una revisión de los procesos de control, continúan imponiendo la necesidad de realizar gestiones presenciales y demandando servicios a las entidades de emitir documentos en papel para controles posteriores, con sus consecuentes costos.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 13, 14, 15, 16 y 17: Para solucionar los problemas descritos se propone la creación de una Plataforma de Facturación y Pagos dentro de VUCE que arroje transparencia, trazabilidad, eficiencia y control digital de todos los procedimientos realizados a lo largo del proceso de importación. Para que esto sea posible, será necesario:

- 1) Crear una amplia red de cobranza de bancos vinculados a la VUCE y de todos los organismos vinculados a ella, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay. De esta forma, no será necesario que los despachantes aduaneros tengan necesariamente que abrir cuentas en bancos determinados y tener inmovilizado un capital

- determinado, además de facilitar el control de los recursos, las transferencias y pagos;
- 2) Generación de facturas en VUCE por los servicios prestados por los organismos vinculados a VUCE. Estas facturas, se generarán automáticamente una vez solicitado el servicio y podrá ser posible pagarlas en los bancos asociados a VUCE. Esta solución trae transparencia al proceso, ya que tanto el importador como el despachante aduanero y cualquier otro prestador de servicio dentro del proceso, podrán tener acceso a la información dentro de la plataforma;
 - 3) Posibilitar la generación de comprobantes de pago por medio de VUCE a los que la Aduana y SET podrán acceder para el control de pendencias al momento de oficializar el despacho, así como otros organismos de control para emitir sus correspondientes certificados, análisis, etc. También los despachantes e importadores, podrán descargar estos comprobantes para sus controles posteriores. De esta forma, no será necesario la presentación de ningún tipo de comprobante en formato papel para la Aduana y esta podrá ver a través del número de despacho, las pendencias y/o cumplimientos realizados.
 - 4) Realizar junto al Ministerio de Hacienda el procedimiento correspondiente para que todos los organismos de gobierno, así como entidades del sector privado que prestan servicios en el proceso de importación (laboratorios, certificadoras, etc) sean entidades autoimpresoras. De esta forma, todas ellas podrán emitir sus comprobantes digitales para los controles pertinentes a lo largo del proceso.

En relación a INTN, el problema mencionado está en vías de resolverse según lo expuesto por parte del representante de VUI que participó de la reunión público-privada, ya que está pendiente la firma del acuerdo con el Banco de Fomento para habilitar el pago electrónico. Esta situación representa una mejora en relación a la situación actual, sin embargo la Plataforma de Facturación y Pagos de VUCE es una propuesta que aborda esta situación de forma más profunda y amplia, pensando en el fortalecimiento de la Ventanilla Única y la facilitación del comercio.

Involucrados: VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Ministerio de Hacienda, SET, Órganos de Control, Prestadores de servicios que emiten comprobantes a lo largo del proceso de importación (laboratorios, terminales portuarias, certificadoras, etc)

18. Definición del peso de forma estimada

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Emisión de documentos en borrador

Responsable: Exportador

Descripción: Luego de cerrada la operación compra-venta, el exportador es el responsable por emitir los documentos con los que dará inicio al proceso de exportación en origen. Estos documentos deben ser enviados al importador en un formato borrador para que pueda analizarlos y eventualmente corregirlos en el caso que no se adapten a los requerimientos nacionales y al pedido realizado. La falta de correspondencia entre las informaciones de estos documentos y la carga que

efectivamente llega en Paraguay, genera problemas para el importador. Sucede con frecuencia que la información del peso de la mercadería, informada en el BL, muchas veces no se corresponde con el peso de la mercadería al momento de ingreso a depósito en Paraguay. En la mayoría de los casos, la divergencia se debe a que no son considerados los materiales utilizados para el transporte internacional de la mercadería, como pallets, placas de contención, espuma, etc. Siendo que el importador utiliza las informaciones enviadas por el exportador para el registro de la operación de importación en Paraguay, esta diferencia en el peso, cuando supera el 4%, ocasiona una serie de problemas, entre ellos la necesidad de solicitar una corrección de los documentos que pueden demorar hasta 10 días e incrementar los costos de la operación hasta en 500 dólares. Siendo que muchas veces estas demoras y costos extras pueden generar un impacto aún mayor en las líneas de producción o en los compromisos asumidos por los importadores con sus clientes. Esta vulnerabilidad por parte de los importadores puede generar arreglos fuera de la ley.

Propuesta de Solución: Siendo que la raíz del problema es entre privados, la solución implica un cambio de procedimiento por parte del importador al momento de verificar las informaciones enviadas por el exportador. Se sugiere que el importador adopte dentro de su empresa un mecanismo para el control de las informaciones enviadas, en formato de Check List, que permita verificar que el peso informado en el BL sea el peso de la carga más el peso de los elementos necesarios para el transporte internacional. Para favorecer la difusión de esta buena práctica entre los importadores, especialmente para las pequeñas y media empresas que inician sus operaciones de comercio exterior, se sugiere que el Centro de Importadores incorpore estas informaciones dentro de sus manuales destinados a los importadores.

Involucrados: Importador, Centro de Importadores

19. Impacto logístico y económico por falta de definición de puertos en la orden de compra

Modal: Marítimo

Actividad: Emite Orden de Compra

Responsable: Despachante

Descripción: Al momento de emitir la orden de compra, cuando la venta será CIF (Cost, Insurance and Freight/Coste, Seguro y Flete), quiere decir que se cierra el flete en origen. En muchas ocasiones, importador desconoce detalles operacionales como por ejemplo la línea marítima que será utilizada y el puerto en Paraguay dónde se realizará la descarga. Los tiempos acotados, la necesidad de dar inicio al proceso y la falta de acceso a la información, hacen que los importadores se enfoquen en las mercaderías que van a ser adquiridas y no en los detalles logísticos. Cuando este tipo de informaciones no son definidas antes de cerrar el embarque, cualquier tipo de cambio posterior es difícil de ejecutar, por ejemplo una vez que es emitido el BL cualquier tipo de cambio que desea realizarse tiene un costo asociado, encareciendo la operación. La falta de definición del puerto y el correcto planeamiento de la logística puede impactar en costos extras de transporte interno debido a que las mercaderías llegan en puertos

que se encuentren distantes de la planta o fábrica del importador. Este problema afecta principalmente a PyMES e importadores esporádicos.

20. Desconocimiento de detalles operacionales afecta los costos del proceso

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: General

Responsable: Importador

Descripción: A lo largo de las actividades de mapeo, fueron mencionados numerosos aspectos vinculados a la falta de información por parte de los importadores sobre la operativa y logística del comercio internacional. Esto sin dudas afecta no solo a ellos, sino también a todos los eslabones de la cadena logística que se ven en la necesidad por ejemplo de realizar ajustes de última hora o atender a reclamos desmedidos. Los principales puntos identificados son:

- Negociación de plazos para devolución de contenedores: el momento de negociar el los días libres del contenedor es cuando se contrata el flete, indistintamente este sea CIF o FOB. Cuando el importador desconoce los días libres que tiene, se entera al momento de retirar la carga y puede suceder que estos sean escasos en relación a su proceso logístico local, impactando en sobre costos vinculados a la sobreestadía del contenedor. Una vez que la carga llega, no es posible alterar los días libres.
- Procedimiento de devolución de contenedores: ante el desconocimiento del importador, al momento de llegar la carga el transportista informa al cliente el procedimiento, el cual normalmente requiere la presentación de un cheque de garantía, el cual es devuelto cuando se entrega nuevamente el contenedor. Si el importador no puede cumplir con los requisitos, no es posible retirar el contenedor del puerto. Todos estos detalles deben ser coordinados antes de la llegada del contenedor a Paraguay para que el proceso sea más expeditivo.
- Plazos mínimos para la cotización del flete y manejo de tiempo de las navieras: En los casos que la condición de venta acordada es FOB, el importador es quien cierra el booking. Por desconocimiento de los plazos, cuando se deja esto para último momento piden la tarifa sobre la hora o pedir una tarifa para China o Europa cuando estos países no se encuentran en horario comercial de trabajo, imposibilitando consultar en origen los montos.
- Desglose de los servicios prestados por el puerto: si el importador no conoce la terminología y los detalles de la operación, puede ser cobrado otros servicios adicionales por maniobras comerciales de algunas terminales que actúen de mala fe. Los conceptos que se deben cobrar por cualquier operación de importación que están directamente vinculados a un despacho son: la tasa portuaria, pesaje de báscula, PBIP (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias), y enlace SOFIA (para contenedores full). Existen servicios adicionales, los cuales están vinculados a servicios que el puerto presta vinculados a cargas específicas como puede ser: verificaciones físicas, corte de precinto, vaciamiento a depósito, camión u otro contenedor, etc.

- Condiciones de flete e INCOTERMS: Dependiendo de la condición de venta acordada entre el importador y el exportador, estos asumen diferentes responsabilidades y sus costos asociados. El desconocimiento de los INCOTERMS puede implicar costos extras no planeados.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 19 y 20: Con el objetivo de mejorar el acceso a la información sobre los diferentes aspectos logísticos y estratégicos de las importaciones, se sugiere la creación de un Manual para los Importadores, realizado por parte del Centro de Importadores del Paraguay (CIP). Este manual, además de abordar los principales aspectos de las importaciones, deberá hacer especial hincapié en los puntos identificados en el trabajo de diagnóstico, ya que los mismos presentan dificultades del día a día para los operadores. Para que dicho Manual sea completo, se sugiere la colaboración de otras entidades públicas y privadas vinculadas a la importación.

Involucrados: CIP, Entidades empresariales y organismos gubernamentales.

21. Dificultad para presentar la producción efectiva en el Régimen de Materia Prima

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita liberación de Materia Prima

Responsable: Despachante de Aduana

Descripción: La importación bajo el Régimen de Materia Prima, permite la importación de ciertas mercaderías que cumplan con requisitos específicos, sin el pago de impuestos de importación. La Resolución 1516/2017 del Ministerio de Industria y Comercio (MIC), que complementa el Decreto 11.771/2000 trajo nuevas disposiciones que generan cuellos de botellas en los procedimientos de las industrias que producen gran cantidad de productos y que utilizan el Régimen. La solicitud de importación se realiza en base a la finalidad de la materia prima y por ello se debe justificar su uso para que sea otorgada la exoneración del MIC con el certificado y la misma debe estar contemplada en el Plan de Producción Anual. Además de los procedimientos requeridos por cada importación, las industrias que utilizan dicho Régimen, deben realizar un informe bimensual y presentarlo al MIC, el cual debe coincidir con el plan de producción anual. Cuando la materia prima importada es utilizada como insumo de varios productos (en la industria química se puede llegar a usar una materia prima hasta en 3500 productos), la reglamentación actual solo permite declarar para un tipo específico, con una marca, una presentación y la cantidad resultante. Al momento de presentar la declaración bimensual, debe coincidir la cantidad utilizada con lo declarado, para ello las empresas se ven en la obligación de respetar el Plan de Producción Anual y no necesariamente la producción efectiva. Esto se debe a que el Plan de Producción Anual se presenta antes de comenzar las importaciones en dicho año calendario y cualquier alteración del mercado (aumento de demanda, demanda de nuevos productos o formatos) que no está contemplada en el plan de producción, la empresa debería solicitar una actualización. Sin embargo, para grandes industrias, dichas actualizaciones serían constantes, debiendo esperar que sea aceptado por el

MIC para continuar con sus procesos de importación y pudiendo resultar en un Plan de Producción Anual completamente alterado en relación a aquel aprobado inicialmente o que no refleja la producción efectiva. Esto deja en evidencia que la Resolución 1516/2017, en su afán de aumentar el control por parte del MIC, causa grandes dificultades a la industria local sin conseguir un control efectivo.

22. Demoras en la actualización del plan de producción

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita liberación de Materia Prima

Responsable: Despachante de Aduana

Descripción: Ante eventuales modificaciones en las cantidades de materia prima importada, ya sea por la producción de nuevas mercaderías, nuevas formas de presentación de las mercaderías o nuevas fórmulas, es necesario que las empresas realicen un ajuste en el Plan de Producción Anual aprobado por el MIC en el inicio del año calendario. Las actualizaciones del Plan de Producción demoran hasta 10 días en ser aprobadas por el MIC, llevando a las empresas a pagar el arancel integral en el caso de tener que importar un nuevo insumo antes de la aprobación o demoras con las líneas marítimas (demurrage) y sus consiguientes costos extras.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 21 y 22: Como forma de superar los problemas ocasionados, facilitando la presentación de informaciones por parte de las industrias y el control efectivo por parte del MIC, se propone la revisión en conjunto con el sector privado de la Resolución 1516/17 del MIC. La apertura de una consulta pública o la creación de un grupo de revisión mixto (público-privado), tendría el objetivo de que el control se encuentre más cerca de la realidad de las empresas que utilizan dicho régimen, pudiendo llegar a una nueva Resolución que permita a las empresas declarar la producción efectiva, sin restringir o limitar el uso de insumos para la producción de una cartera de productos registrados por las empresas y al mismo tiempo, controlando efectivamente el uso de los insumos importados bajo dicho Régimen especial. A la vez, se propone que a partir de la discusión público-privada se pueda llegar a una nueva forma de actualización del Plan de Producción ante la existencia de nuevos productos que requieren insumos importados, que sea más expeditiva para que contribuya al desarrollo e innovación de las empresas paraguayas.

Involucrados: MIC, Sector privado usuario del Régimen de Materia Prima

23. Error sistémico en la Declaración Bimensual en VUI

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita liberación de Materia Prima

Responsable: Despachante de Aduana

Descripción: Debido a la necesidad de realizar un Informe Bimensual donde se vincule el insumo importado y el producto en el cual se utilizó, se disponibilizó en VUE un formulario para que las empresas registren las informaciones. Sin embargo, dicho

sistema posee un error sistémico que al momento de informar los insumos y productos, el resultado no es correcto. Esto lleva a que las empresas tengan que ser sumamente cuidadosas con las informaciones resultantes y realizar un control minucioso para evitar problemas de declaración. A la vez, por más que fue creado el sistema a los fines de realizar la declaración vía formulario, las empresas colocan los valores correctos en las observaciones y en el documento denominado “Resumen de Stock” que se adjunta en el sistema en formato excel de manera complementar, dejando en evidencia la falta de utilidad del mismo a los fines del control. Estos campos, al no ser padronizados, no permiten un análisis inteligente de datos.

Propuesta de Solución: Revisión de los cálculos y parámetros dentro del sistema VUI en lo que respecta a la declaración de utilización de Materia Prima para generar de forma correcta los resultados de los informes bimensuales de las industrias sin generar trabajo adicional para las empresas. Incorporar esta herramienta en la VUCE al momento de su creación.

Involucrados: MIC, VUI-VUE-SOFIA

24. Tasa Municipal cobrada sin la correspondiente prestación de servicios

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Paga tasa municipal

Responsable: Despachante de Aduana

Descripción: En el proceso de importación de productos alimenticios y de consumo humano, en cumplimiento de las leyes 838/26 parte C y 881/81 Art. 115, las empresas deben solicitar a la Municipalidad un análisis laboratorial de los productos extranjeros. Este análisis, que debería ser realizado en un laboratorio en base a la mercadería, es en el 90% de los casos aprobado en base a documentos que respaldan la mercadería y pago por el despachante aduanero antes de la oficialización del despacho, ya que el comprobante de dicho pago debe ser presentado a Aduana. El valor de cada tasa es establecido por cada Municipalidad. A excepción de la Municipalidad de Asunción, la cual se encuentra dentro de VUI desde agosto de 2018, todas las municipalidades de Paraguay exigen el pago del trámite presencialmente, presentando documentos en papel (factura y conocimiento de embarque) y debiendo retirar el comprobante en papel. La toma de muestras, que no sucede con frecuencia si no es a pedido de las empresas, es realizada a posteriori de la nacionalización de la carga, es decir, cuando la misma se encuentra en el depósito de la empresa o en el caso de materia prima, el resultado del análisis demora más de 15 días, siendo necesario retirarlo por más que la mercadería ya ha sido utilizada. El procedimiento para realizar este análisis requiere que las empresas se dirijan a la Municipalidad presencialmente, llenen un formulario en papel, entreguen la mercadería y luego esperar el resultado de dicho análisis. De esta forma, queda evidenciado que las legislaciones vigentes no se adecuan a la realidad operativa ni garantizan algún tipo de control o seguridad sobre estos productos, siendo pagado un análisis tan sólo a fines formales de proceder presentar un comprobante a la Aduana y creándose una situación donde se deja a los importadores y sus despachantes aduaneros vulnerables ante la solicitud por parte de funcionarios

públicos de pago de comisiones fuera de la ley para agilizar el procedimiento. A la vez, la Municipalidad de Asunción, que ingresó a VUI para realizar sus procesos de forma digital, esto solo se aplica al pago del servicio, siendo los demás realizados en papel y de forma presencial. Este procedimiento, además de contrariar la política Cero Papel, solo implica un costo para los importadores, ya que, en la mayoría de los casos no son elaborados informes, siendo cobrado de esta forma una tasa sin ninguna prestación de servicio.

25. Municipalidades con procesos fuera de VUI incumpliendo el Decreto Nro. 3002/2015

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Proceso general

Responsable: Despachante de aduanas

Descripción: En la reunión conjunta público-privada fue mencionado que solo la Municipalidad de Asunción realizó la modernización y digitalización de los procesos necesarios para incorporar los trámites vinculados a la importación dentro de VUI. A la vez, fue mencionado por parte del sector privado, que solo esta Municipalidad presta efectivamente el servicio de realizar dicho análisis, siempre que las empresas insistan en la obtención del certificado de análisis. Por su parte la Aduana afirmó que las demás Municipalidades, en descumplimiento del Decreto Nro. 3002/2015 el cual dispone la obligatoriedad de la utilización de la herramienta VUI a todas las instituciones, no están dispuestas a entrar en VUI y que no existe un mecanismo legal para obligar a adaptarse a los nuevos sistemas vigentes. Toda esta situación lleva a que los importadores tengan que continuar realizando trámites presenciales y demorados en la mayoría de las Municipalidades, ya que el procedimiento debe realizarse en la Municipalidad donde será el destino final de la mercadería.

26. Falta de coordinación en el control de productos alimenticios aumenta la burocracia

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: ¿Es un producto alimenticio?

Responsable: Despachante

Descripción: Todos los productos alimenticios que deben pasar por este procedimiento de pagar el análisis laboratorial en las Municipalidades de destino final, han tenido que solicitar previa a la llegada de la mercadería una autorización de importación a INAN. Este organismo es quien tiene la capacidad técnica para realizar los controles pertinentes, siendo las Municipalidades vinculadas al proceso mediante una ley que antecede la creación del INAN. En los casos de materia prima, en el momento de realizar el registro del producto, es necesario entregar una muestra al INAN para que este lo apruebe y el mismo pueda estar dentro del plan de producción y obtener los beneficios del programa. Estas informaciones no son utilizadas por las municipalidades, quienes cobran el servicio de una nueva muestra, y en el 90% de los casos, sin que este procedimiento suceda.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 24, 25 y 26: Con el objetivo de que el proceso sea transparente, eliminando sobrecostos innecesarios y garantizando el control efectivo de los productos que ingresan al país, se propone que se centralice el control de los productos alimenticios en un único organismo, el INAN. Cuando los importadores han registrado el producto ante esta institución y poseen la autorización de importación de una mercadería específica, se propone que no sea necesario pasar por ningún otro control de entidades públicas. Para que esto sea posible, deberá eliminarse la Ley 838/26 y la Ley 881/81 que establece el control Municipal de productos alimenticios. Los controles municipales, dentro del éjido correspondiente, se realizarán “in situ” y mediante el intercambio de información entre las Municipalidades e INAN, estas podrán tener acceso a los registros y aprobaciones de los productos respectivos. De esta forma se garantiza el real control de los productos alimenticios antes de su llegada y uso, y posteriormente en su circulación en los distritos correspondientes. Siendo que la modificación de este procedimiento puede demorar, se llegó en la reunión conjunta a un escenario superior de la situación actual en el corto plazo hasta que la solución principal descrita sea aplicada:

- Siendo que el análisis realizado por la Municipalidad tiene validez para todo el territorio paraguayo ya que la comercialización de los productos importados no está restringida a una determinada área municipal, se propone una modificación y actualización de las normativas vigentes, con el objetivo de que las mismas se adecuen a la realidad operacional y que a la vez dicho análisis pueda ser realizado independiente de la jurisdicción de ingreso de la mercadería. De esta forma, independientemente del local de ingreso de la mercadería, podrá ser solicitado el análisis laboratorial a aquella Municipalidad que se encuentre en condiciones de prestar el servicio de calidad correspondiente. Para ello, se propone de forma complementaria que todo el procedimiento sea realizado utilizando la plataforma VUCE, desde la solicitud de la toma de muestras, la carga de las informaciones pertinentes sobre la mercadería (cantidad, volumen, producto, marca, lote, etc), el pago de dicho servicio y finalmente la emisión del certificado de análisis. De esta forma, tan solo debería llevarse las muestras al laboratorio de la municipalidad siendo las demás actividades del proceso realizadas de forma digital, eficiente y permitiendo el control por todos los organismos. Estas dos soluciones aportarán transparencia al proceso, reforzarán los beneficios del uso de la plataforma VUCE. Siendo que todo el proceso estará registrado y podrá ser acompañado por parte del despachante, importador y autoridades públicas correspondientes, se evitará el pago de comisiones fuera de la ley, se podrán evaluar tiempos para la elaboración de los análisis y se evitará el pago de tasas sin la correspondiente prestación del servicio.

Involucrados: INAN, Aduana, Municipalidades, VUI-VUE-SOFIA

27. Alto costo para autorización de muestras sin valor comercial

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Proceso general

Responsable: Otros organismos de control – INAN

Descripción: Cuando las empresas están realizando procesos de prueba de nuevos productos o de nuevos proveedores, es común realizar la importación de muestras. Estas no tiene valor comercial y los importadores asumen los costos del proceso logístico para su importación. Cuando estos productos son controlados por algún organismo de control, existe un aumento exponencial en el costo de importación de muestras lo que muchas veces lleva a los importadores a replantearse la decisión. Por citar solo un ejemplo, INAN cobra 700 mil guaraníes por autorizar el ingreso de hasta 5 muestras. Para proceder con la autorización de importación de muestras ante el INAN es necesario presentar el Certificado de Libre Venta emitido en el país de origen de la mercadería, la ficha técnica del producto y la etiqueta de la caja o producto. En base a este análisis documental, es emitida la autorización para la importación de la muestra. Estos costos elevados impactan negativamente en la innovación y desarrollo de las empresas, así como en la búsqueda eficiente de exportadores de calidad.

Propuesta de Solución: Siendo que las muestras son utilizadas para evaluar la calidad de productos, así como la evaluación de los materiales y la adecuación a las necesidades de las empresas y el mercado, los altos valores para la importación de las mismas, repercuten en estas actividades las cuales son fundamentales para ofrecer productos de calidad en el mercado interno. Con el objetivo que la búsqueda de proveedores internacionales sea eficiente, se propone reducir la tasa cobrada por INAN para la importación de muestras sin valor comercial a 1 Jornal Diario. Esta disminución permitirá a las empresas poder hacer uso del régimen de importación de muestras para evaluar a varios proveedores y poder elegir en base a la calidad de los mismos, sin que esto impacte en las finanzas. En la reunión público-privada, la representante del INAN mencionó que como medida complementaria, se podría realizar una categorización de muestras dentro del organismo, diferenciando aquellas que no tienen valor comercial de aquellas que serán utilizadas para estudios de mercado.

Involucrados: INAN

28. Falta de definición de plazos en normativa sobre la existencia de producción nacional

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Solicita liberación de materia prima

Responsable: Despachante

Descripción: Para realizar una importación bajo el Régimen de Materia Prima, se debe solicitar la liberación de la misma ante el MIC. Si bien la solicitud es realizada al MIC, el primer paso de dicho proceso es la solicitud a la Unión Industrial Paraguaya (UIP) de una Constancia de No Producción. Este es un procedimiento interno realizado por el

MIC con la UIP. Dicha Constancia es una nota expedida por la Unión Industrial Paraguaya donde consta la no producción nacional de la materia prima a importar. El procedimiento interno realizado por la UIP cuando recibe el pedido del MIC, es consultar a sus asociados y a otras asociaciones empresariales para poder emitir dicha constancia. En este proceso, debido a la falta de establecimiento de plazos para las respuestas por parte de la industria local, UIP debe aguardar la respuesta y realizar un acompañamiento personalizado para obtener respuestas. Esta situación deja a la institución en una posición compleja, ya que realizar presión sobre los asociados o otros gremios para obtener una respuesta rápida puede afectar su relación con los mismos y en caso de no tener una respuesta y emitir la Nota corre riesgo de estar incumpliendo con su deber de constatar la producción nacional. Por último, toda demora es percibida por los importadores como propia de su accionar. De esta forma se puede ver como la inexistencia de plazos definidos por normativa para obtener una respuesta complejiza el proceso y lo hace más demorado.

29. Procesos manuales de recepción y consulta a la industria local por parte de UIP

Modal: marítimo y terrestre

Actividad: Solicita liberación de materia prima

Responsable: Despachante

Descripción: El proceso de consulta de producción nacional realizado por UIP es manual y personalizado. Una vez que existe una solicitud, en la UIP solo una persona es responsable por procesar dichas solicitudes de forma manual, la cual debe entrar en contacto con asociados y gremios, enviar notas en papel y aguardar la respuestas. No existe dentro de la UIP un sistema que permita procesar la solicitud, consultando de forma automatizada al Registro Industrial en Línea (RIEL) y tampoco que identifique por tipo de producto empresas y entidades para consultar. No existen históricos disponibles por tipo de producto para realizar estas consultas de forma más ágil. Esta situación sumada a la demora en las respuestas de la industria nacional, lleva a que el proceso de liberación de materia prima sea demorado.

30. La Constancia de No Producción no es compartida

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Solicita liberación de materia prima

Responsable: Despachante de aduana

Descripción: La constancia de no producción solicitada por el MIC en el momento de una importación de materia prima y realizada por UIP es de uso exclusivo para realizar una determinada operación, esto quiere decir que un mismo importador que desea realizar una importación de materia prima a cada 15 días, debe realizar este proceso cada vez, sin poder aprovechar la constancia emitida anteriormente. A la vez, en el caso que otra empresa desee importar la misma materia prima, debe realizar todo el proceso nuevamente y esperar los tiempos mencionados anteriormente. Siendo que la información que consta en dichas notas se refiere a un producto específico y es una

consulta a la industria local como un todo, la falta de publicación abierta de dicha información impide que otras empresas que desean realizar la importación del mismo producto de acuerdo a lo establecido en su Plan de Producción Anual puedan utilizarla. La falta de publicación en un sitio oficial (por ejemplo en el MIC) lleva a que deba realizarse el procedimiento innumeradas veces sin poder hacer uso de las constancias disponibles y vigentes.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 28, 29 y 30: Con el objetivo de solucionar los problemas anteriormente descritos, en la reunión conjunta público-privado se llegó a un acuerdo en una serie de medidas para mejorar el proceso:

- 1) Integración del procedimiento de solicitud de liberación de materia prima a VUCE
- 2) Aviso automático a UIP cuando el despachante solicita vía VUCE la liberación de materia prima para consultar a la industria local. Eso permitirá evitar problemas de atrasos en los envíos de información debido a procesos manuales.
- 3) Establecimiento de un procedimiento de consulta a la industria local: UIP deberá crear un sistema que permita realizar la consulta a la industria local, evitando los procedimientos manuales, demorados y personalizados. Con la información disponible de RIEL, automáticamente el sistema deberá identificar las empresas que producen dicho producto o similar y las asociaciones del sector. Este sistema deberá integrar las bases de datos disponibles dentro de UIP, así como el histórico de las búsquedas realizadas hasta el momento. De esta forma, el proceso no será manual ni personalizado, otorgando mayor agilidad al proceso.
- 4) El MIC deberá emitir una resolución que complemente las disposiciones de materia prima, estableciendo plazos para obtener respuestas de la industria local a partir de la solicitud por parte del despachante o importador vía VUCE. De esta forma el procedimiento será transparente y despersonalizado y UIP podrá comunicar estos plazos y poder realizar su parecer en un tiempo determinado.
- 5) Establecimiento de criterios sobre la evaluación de UIP de las respuestas de la industria local que permitan establecer si además de la existencia de un producto nacional con el mismo NCM, la empresa nacional tiene capacidad productiva de acuerdo a la demanda, calidad equivalente al producto extranjero y precio. Para ello, se propone trabajar en conjunto con el Grupo del Sector Privado creado en UIP y los asociados de la organización.
- 6) Establecer un plazo de validez de 6 meses para las constancias de no producción y publicar las mismas en la página del MIC y VUCE con el objetivo que puedan ser utilizadas por empresas que desean realizar la importación de dicho producto de acuerdo al plan de producción aprobado por el MIC.

Siendo que la creación de VUCE demandará un tiempo para ser realizada, fue pensado un escenario superador de la situación actual en el corto plazo, en el cual todo el proceso de importación pueda ser realizado en VUI (ya que esta es la plataforma de para realizar importaciones).

Involucrados: UIP, Grupo del Sector Privado, MIC, VUI-VUE-SOFIA

31. Limitación en la solicitud de liberación de materia prima a una partida

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: solicita liberación de materia prima

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: El análisis que realiza el MIC para la liberación de materia prima está vinculado a cada partida arancelaria en que dicho producto se encuentra y su relación al plan de producción anual. Eso demanda que dicho organismos realice un análisis específico por partida arancelaria, a partir de los documentos adjuntados en la VUE. La VUE cobra por cada envío de información realizado en su plataforma (tasa CONVUE). Si bien la VUE permite realizar una única transferencia de información con todas las partidas arancelarias que se encuentran en una factura, especificando cuales son afectadas por el Régimen de Materia Prima, el MIC no admite estos envíos de varios productos contenidos en una misma factura. Esta realidad obliga a los importadores/despachantes a pagar la tasa CONVUE por cada envío vía VUE de cada partida arancelaria.

Propuesta de Solución: Para superar este desafío y reducir los costos del proceso, se propone que sean aceptadas las solicitudes realizadas por los importadores/despachantes al MIC donde se contemplen más de una partida arancelaria, en concordancia a lo que figura en la factura. De esta forma, se reducirá el costo por la utilización del sistema que en la actualidad pagan los importadores. En la reunión Público-Privada, representantes del MIC informaron que el desafío de esta propuesta están en obtener de manera clara las informaciones para realizar el análisis para la liberación de materia prima. En ese sentido, para facilitar el análisis del MIC, se propone que se realicen alteraciones en el formulario utilizado en la actualidad, de forma que sea más simple discriminar dentro de una factura cuales son afectadas por el Régimen y cuáles no. Para ello, se propone trabajar en conjunto con el sector privado usuario de este Régimen para identificar, en conjunto, la mejor forma de suministrar informaciones inteligibles para análisis más expeditivos. Por último, siendo que este procedimiento está vinculado a la Importación, se propone que el mismo sea en el corto plazo una herramienta dentro de la VUI, funcionando esta como la Ventanilla Única del Importador, sin necesidad de ingresar a la VUE tan solo para realizar una parte del proceso de importación.

Involucrados: MIC, VUI

32. Solicitud de liberación materia prima por partida obliga a pagar CONVUE en dólares

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Paga tasa

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: Por la utilización de la Ventanilla Única del Exportador para la solicitud de liberación de materia prima es cobrada una tasa de 25 dólares estadounidenses. Esta

tasa, denominada “Tasa CONVUE” es paga al Consorcio de VUE (CONVUE) conformado por el Centro de Despachantes de Aduanas de Paraguay (CDAP), la Cámara Paraguaya de Exportadores (CAPEX), y la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO). Siendo que dicha tasa se paga a entidades locales, no existe justificación para que la misma sea fijada en moneda extranjera. Las variaciones en los tipos de cambio y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa.

Propuesta de Solución: Modificar la moneda en la cual es cobrada la “Tasa CONVUE”, para que la misma sea fijada en jornales diarios en Guaraníes . De esa forma, los importadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.

Involucrados: Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador

33. Valores elevados para legalización de documentos en VUI

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: Consulariza documentos en MRE

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: La visación de documentos en la VUI es un trámite por medio del cual se le coloca un código a ciertos documentos extranjeros que tendrán uso dentro del territorio nacional para efectuar una importación. Este número, que por mucho tiempo se materializó en un sello, no está vinculado a un procedimiento de control de la originalidad de dicho documento ni de la emisión del mismo y se realiza de forma automática en la VUI. Es una práctica que se ha mantenido en el tiempo imponiendo costos extras al proceso y demorando en muchos casos las operaciones. Ante esta situación y el reclamo de la comunidad importadora, el MRE decidió digitalizar su proceso ingresando a la VUI pero para sorpresa y disgusto de los importadores, estableciendo costos aún más elevados de los que se paga por realizar el procedimiento personalmente. Siendo un proceso automatizado y estandarizado, por el que solo se le asigna un código a ciertos documentos, sin depender de análisis de funcionarios públicos ni tiempos de control, el alto costo de la tramitación digital no tiene justificativo. Esto contraría lo establecido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación referida al Gobierno Digital⁵, se explica de forma detallada, tomando como base un trámite que todo paraguayo debe realizar (renovación de la Cédula de Identidad) como los tramites digitales implican un ahorro de tiempo y recursos para el gobierno y los ciudadanos, afirmando que *“la eficiencia del estado, debe permitir disminuir costos haciendo innecesario el cobro por los trámites y servicios en línea que sean 100% digitalizados (automatizados)”*. El resultado de esta medida de colocar valores extremadamente elevados para la visación de documentos en VUI desencadena otro tipo de problemas, como lo es por ejemplo la necesidad de imprimir una factura digital, para la cual la Aduana ya ha desarrollado su capacidad de

⁵ www.mitic.gov.py/agenda-digital/gobierno-digital

control en este formato, pero que para realizar la consularización presencial y no ser impactados por costos extras, los importadores optan por imprimir adicionando un documento en papel al proceso que podría ser claramente evitado.

- Costo de tramitación presencial de documentos en el origen/forntera: USD 100 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA).
- Costo de tramitación presencial de documentos en el origen/forntera: USD 100 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA) mas USD 22,50 en concepto de multa por cada documento, al cambio del día que se pague.
- Costo de tramitación digital de documentos en VUI: USD 286 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA).

34. Legalización de documentos en Paraguay con tasa fijada en dólares

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Consulariza en MRE

Responsable: Importador

Descripción: La tasa cobrada por el MRE en Paraguay está fijada en dólares, pero debe ser paga en guaraníes en la sede de dicha entidad al tipo de cambio del día. Siendo que dicha tasa es paga a una entidad local, no existe justificación para que la misma sea fijada en moneda extranjera. Las variaciones en los tipos de cambio y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa. Siendo que este pago es presencial, el desconocimiento del valor exacto lleva a transportar más cantidad de dinero con los riesgos que esto conlleva.

35. Procedimiento adicional para consularizar documentos provenientes de Argentina

Modal: Terrestre

Actividad: Consulariza en frontera?

Responsable: Empresa de transporte/ agente de carga

Descripción: Para el caso de las importaciones provenientes de Argentina, ya sea de mercadería originaria argentina o amparada por Certificado de Origen, la consularización se puede realizar en Clorinda. Para proceder con la consularización, el Consulado paraguayo exige que se solicite un Certificado de Origen en la Cámara de Comercio Argentina de dicha localidad, por el cual se cobra 550 pesos argentinos. Este requisito, que solo es solicitado si se realiza el procedimiento en Clorinda, adiciona un costo extra al proceso y un procedimiento presencial más. Sin este documento, no es posible solicitar la consularización de los demás documentos, ya que el Consulado sólo realiza la visación por el juego de documentos completo. En los casos que el importador decide no ampararse bajo un Certificado de Origen para obtener los beneficios de la integración regional en una determinada importación, de cualquier forma es necesario realizar este procedimiento ante la Cámara de Comercio para poder proceder con la visación consular de los restantes documentos.

36. Imposibilidad de realizar la consularización en China

Modal: Marítimo

Actividad: Consulariza en el consulado de PY y envía al importador

Responsable: Exportador

Descripción: China es el principal origen de las importaciones de Paraguay, representando aproximadamente el 28%⁶ del total de las importaciones. Sin embargo, Paraguay no tiene relaciones diplomáticas con este país, motivo por el cual no es posible realizar la consularización de documentos en origen ya que no hay Consulados en China. Esto lleva a los importadores a tener que realizar el proceso de consularización/legalización de documentos en Paraguay, aumentando así los costos del proceso, sea por realizarlo en VUI (ver oportunidad de mejora 33) o por tener que pagar la multa en el MRE. Dicha multa, cobrada debido al incumplimiento de la Ley del Arancel Consultar 4033/10 es contraria a los principios del derecho, ya que en vistas de la falta de Consulados para realizar el procedimiento de acuerdo a lo establecido en la ley, es imposible su cumplimiento. Debido a la relevancia comercial de este país en relación a Paraguay, el cobro de dicha multa afecta a gran parte de los importadores paraguayos.

37. Consularización en origen aumenta los costos

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Consulariza en el consulado de Paraguay y envía al importador

Responsable: Exportador

Descripción: El cumplimiento de la Ley 4033 sobre Arancel Consultar, demanda la tramitación presencial de la consularización en los Consulados paraguayos en país de origen de la mercadería. De esta forma, quien realiza el trámite es el exportador (o quien este designe) a pedido del importador. Este procedimiento, demanda el traslado hasta el Consulado más cercano al local de la empresa exportadora, la presentación de los documentos, el pago de la tasa del servicio y posteriormente, en el tiempo establecido por dicha entidad, el retiro presencial de los documentos consularizados. Para realizar esta diligencia, los exportadores cobran a los importadores paraguayos un valor por dicho servicio que en ciertas ocasiones llega a ser mayor a la consularización en sí. Siendo que este procedimiento es una formalidad para proceder con el despacho de importación en Paraguay, representa un aumento en los costos de la operación. A la vez, el hecho de que Paraguay sea prácticamente el único país en solicitar este tipo de procedimientos, afecta a la competitividad de los importadores, encareciendo en definitiva los productos que llegan al mercado local.

38. Legalización de documentos en MRE

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Consulariza documentos en el MRE

⁶ Trade MAP. Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Paraguay en 2018. <https://www.trademap.org/>

Responsable: Despachante de aduana Hugo

Descripción: Debido a los altos costos de realizar el proceso de consularización en origen o la imposibilidad de realizarlo (como en el caso de China), los importadores pueden optar por realizar dicho procedimiento en Asunción, en la sede del MRE. En estos casos, la gestión es presencial y el pago del mismo es solo en dinero. Las personas que realizan esta operación deben presentarse ante el MRE, esperar en la fila hasta ser atendidos, luego presentar los documentos y realizar el pago. Dependiendo de la demanda de trabajo del día, es posible retirar los documentos ese mismo día, luego de 2 a 4 horas de iniciado el procedimiento. Esto demanda el regreso de a dicha entidad para retirar los documentos. Todo este procedimiento genera costos extras al proceso ya que es necesario disponibilizar una persona para realizar el trámite. A la vez, el pago exclusivamente en efectivo pone en riesgo la integridad física de la persona que realiza dicho procedimiento, ya que es necesario presentarse ante el MRE con importantes sumas de dinero para poder pagar tanto la legalización del documento como la multa que se aplica por realizarlo en Paraguay.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38: Para solucionar estos problemas es necesario tomar una serie de medidas que no solo colocarán a Paraguay en igualdad de condiciones que el resto de sus socios comerciales, sino que también simplificará el proceso. Las propuestas que se encuentran a continuación requieren además del compromiso y la voluntad política de las autoridades con la facilitación del comercio, realizar cambios en las legislaciones y procedimientos. Se propone la derogación de la Ley 4033 de 2010 y la Ley 5254 de 2014, siendo así derogadas todas las leyes anteriores referidas al Arancel Consultar (desde su creación, a partir del Decreto Ley 46 de 1972). La derogación de estas leyes tiene por objetivo que no sea obligatorio para las empresas, ni requerido por las autoridades nacionales realizar la consularización de documentos para los fines de despachos de importación, siendo todos los problemas ocasionados por ella eliminados, dando mayor agilidad a las operaciones y disminuyendo el “costo país” ocasionado por la misma. Actualmente, la visación consular puede ser tramitada de forma automática, no estando así vinculada a la prestación de un servicio de control de la originalidad de dichos documentos por parte del MRE, siendo este el principal motivo por el cual se propone la derogación sin querer en ningún momento disminuir los controles reales y efectivos realizados por las autoridades nacionales. Siendo conscientes de que en la actualidad una parte significativa del presupuesto del MRE está vinculado a esta práctica y que la eliminación de la misma requiere una reasignación de recursos para este Ministerio lo cual deberá solucionarse antes de la derogación de las leyes citadas, se plantean a continuación una serie de medidas para aplicar en un corto plazo de forma de solucionar parcialmente los problemas mencionados:

- Modificación de la Ley 4033 y el Decreto 741/18 de diciembre de 2018 donde se establecen los montos para el pago de la consularización de documentos en VUI. Siendo el procesamiento automático dentro de la VUI, se propone que el valor máximo sea el mismo aplicado para realizar los trámites presenciales, sin el cobro actual de la multa.

- Modificar la moneda en la cual está establecida la tasa de la visación consular, para que la misma sea fijada en jornales diarios en Guaraníes. De esa forma, los importadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.
- Alteración del artículo 15 de la Ley 4033 de 2010 para la eliminación de la multa aplicada por realizar la consularización de forma presencial en el MRE en Asunción. Siendo que el MRE ha establecido la posibilidad de realizar estos procedimientos en Paraguay de forma digital ingresando a la VUI y que dichos documentos tienen valor dentro del territorio nacional, la multa establecida en el artículo N°15 se encuentra desfasada. La eliminación de la multa en la tramitación electrónica y presencial en el MRE, tendrá un impacto significativo en la disminución de costos de este procedimiento.
- Emisión de comprobantes electrónicos de pagos por medio de la VUI con validez para los controles posteriores.

Involucrados: MRE, VUI, Aduana

39. Consularización de documentos emitidos por empresas paraguayas

Modal: Marítimo

Actividad: Emite BL fluvial y manifiesto de carga

Responsable: Transportista Fluvial - Marítimo

Descripción: En las importaciones marítimas, las cargas transbordan a medios fluviales para su arribo a Paraguay. Para realizar este transporte desde el puerto de trasbordo a un puerto paraguayo, se debe realizar un conocimiento de embarque fluvial, es decir un BL fluvial. Este documento es realizado por empresas paraguayas y será utilizado para controles de las autoridades competentes al momento del despacho aduanero. Siendo que son las empresas paraguayas las que deben emitir este documento localmente para su uso, no sería necesaria la consularización del BL Fluvial. Sin embargo, la Aduana exige que este documento sea consularizado. Este procedimiento adiciona costos y tiempos al proceso de importación fluvial. La visación de dicho documento requiere el pago de 15 dólares.

Propuesta de Solución: Para resolver esta situación, se propone un cambio a nivel de procedimiento. En la reunión público-privada, se propuso crear una mesa de discusión entre el MRE, Aduana y los transportistas fluviales con el objetivo de evaluar la posibilidad de eliminar la obligatoriedad de realizar la consularización de los BL Fluviales realizados por empresas paraguayas y que serán utilizados exclusivamente en territorio paraguayo. Esta propuesta tiene por objetivo eliminar costos extras del proceso que encarecen las importaciones paraguayas.

Involucrados: MRE, Aduana y los transportistas fluviales.

40. Necesidad de impresión y traslado de documentos

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Presenta todos los documentos en papel

Responsable: Despachante

Descripción: Para realizar el despacho de importación, el despachante o un gestor designado por éste, deben presentar todos los documentos referentes a la operación en la oficina de Registro. Aquellos documentos que han sido recibidos de forma digital o electrónica y que ya se encuentran en los sistemas VUI, VUE o SOFIA, deben ser impresos para presentarlos en esta instancia. Esto sucede por ejemplo, con las facturas electrónicas recibidas por los clientes extranjeros, las cuales han debido pasar por el proceso de consularización/legalización. Por más que la legalización/consularización se realice en VUI y las mismas estén en la Carpeta Documental de forma electrónica, así como en VUI porque han sido utilizadas para solicitar las autorizaciones y licencias previas, deben ser impresas para presentar a Aduana. Esta gestión en papel, aún cuando los documentos se encuentran de forma electrónica o digital en los sistemas de control oficiales, demanda el traslado de los despachantes al puerto de destino final donde se realizará el despacho de importación de la mercadería, el cual puede estar a una distancia de más de 300km de distancia de sus oficinas. Esta realidad sumada al volumen de las operaciones que se llevan a cabo, ha creado la necesidad de contar con auxiliares para trasladarse y presentar los documentos. Tanto trabajar con auxiliares, como trasladarse para las más diversas localidades de despacho de la mercadería, son costos extras que tiene el proceso de importación en Paraguay que encarecen la operativa como un todo y derivan del mantenimiento de controles basado en papel.

Propuesta de Solución: La situación mencionada será solucionada mediante un cambio de procedimiento. Con la creación de la VUCE y la plena integración de todos los organismos de control, será posible realizar el control de las operaciones a partir de los documentos disponibles en el sistema. Para que esto sea posible, todas las entidades vinculadas a la VUCE deberán adecuar sus procedimientos para eliminar la necesidad de presentación de documentos en papel. Todas las informaciones necesarias para realizar los controles pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana así como de los otros órganos de control, serán solicitadas por medio de VUCE y estarán disponibles electrónicamente en ella. Así la Ventanilla será configurada como un punto de entrada único de informaciones y/o documentos para el control por parte de todas las autoridades y se estará cumpliendo con lo establecido en el Artículo 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio: "En los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o información exigidas a través de la Ventanilla Única, ninguna autoridad u organismo solicitará esa misma documentación y/o información".

Involucrados: Aduana, Organismos de Control, VUI-VUE-SOFIA

41. Impresión de informaciones que constan en el sistema SOFIA para control de Aduana

Modal: Terrestre

Actividad: Realiza apertura de registro

Responsable: Agente de carga

Descripción: Cuando el agente de transporte realiza la Apertura de Registro en el Sistema SOFIA, se crea el Manifiesto de la Carga. Este documento generado en el sistema se debe imprimir en tres vías y firmar, para entregar en la sección de Resguardo de Aduana, al puerto y a la empresa de transporte. Siendo que estas informaciones se encuentran dentro del Sistema SOFIA, la impresión de los documentos acaba por pasar a papel la gestión de este proceso realizado completamente en el sistema. En la reunión público-privada, los representantes de Aduana informaron que el puerto puede ver este documento dentro del sistema, con lo cual la exigencia de la impresión y entrega para los operadores portuarios refiere a práctica y no a imposibilidad de acceso al documento electrónico. La impresión de documentos e informaciones que se encuentran dentro del Sistema SOFIA para ser entregados a diferentes áreas de Aduana representa una falta de utilización de las herramientas de control digital existentes, no siendo aprovechados los avances realizados en términos de desarrollo y modernización

Propuesta de Solución: Para solucionar la situación anteriormente descrita, se propone un cambio de procedimiento y sistemas. La integración de todos los actores a VUCE y el registro de informaciones en el Módulo de Carga (Ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12) eliminará la necesidad de imprimir el Manifiesto ya que el mismo estará disponible para control por parte de todos los involucrados (públicos y privados) de forma electrónica. Para que esta solución sea factible de implementación, deberán adecuarse los procedimientos de las diferentes áreas vinculadas, así como de los operadores portuarios mediante capacitación y manuales.

Involucrados: Aduana, Operadores Portuarios, Transportistas

42. Impresión de varias copias del despacho finiquitado

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Saca 5 copias del despacho

Responsable: despachante de aduana

Descripción: A partir de la impresión de despacho realizada por Contraloría, el despachante debe imprimir 5 juegos más del mismo para el control de diferentes participantes del proceso: Importador, Despachante, Depositario, Resguardo, Chofer y MIC. Este procedimiento, además de contrariar la política Cero Papel, deja en evidencia que los controles posteriores a la operación son realizados a partir de informaciones exclusivamente en papel. No existe en la actualidad un sistema en el cual el despacho finiquitado se encuentre de forma electrónica y disponible para control por parte de

todos los intervinientes y actores. Esta situación también sucede dentro de la misma Aduana ya que si bien es quien cierra dicho procedimiento en el Sistema SOFIA, también solicita una copia en papel del proceso concluido.

43. Exigencia de guardar despacho finiquitado en papel

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Contraloría imprime el despacho

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: La necesidad de llevar a papel la conclusión del trámite de importación que se encuentra 100% disponible de forma electrónica en SOFIA, se debe a que los procedimientos de control posteriores, ya sea por la SET o por la Aduana en la revisión aduanera, exigen la presentación de este documento en papel. La política Cero Papel se ve afectada por este tipo de prácticas que no se adecuan a los avances ya realizados por el país y que permitirían realizar un control más eficiente por parte de las autoridades sin tener que recurrir al papel.

44. Necesidad de utilizar del papel del CDAP para imprimir el despacho

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: ¿Es canal verde?

Responsable: Aduana

Descripción: Cuando pasados los canales de selectividad y el control pertinente, para finiquitar el despacho y liberar la mercadería, es necesario imprimir el despacho que se encuentra electrónicamente en Contraloría. Si bien el despachante tiene un usuario dentro del Sistema SOFIA que le permite visualizar y eventualmente imprimir dicho documento, solo Contraloría puede realizar esta actividad debido a que las liquidaciones y reliquidaciones solo aparecen cuando se ingresa con el usuario de Aduana. La impresión debe ser hecha por Contraloría utilizando el papel del CDAP, el cual tiene un valor de 30.000 guaraníes por 50 hojas. Esta actividad, además de no generar ningún control adicional al proceso y pasar a papel documentos electrónicos válidos, representa un costo adicional para el proceso. Ejemplo: un despacho donde se utilizó una factura con varios productos diferentes puede llegar a tener 200 hojas.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 42, 43 y 44: Para solucionar el problema citados anteriormente, se propone llevar adelante cambios en dos niveles: procedimientos y sistemas. Los principios sobre los que se basó el sector privado para mejorar el proceso fueron políticas públicas del gobierno como lo son: gestión con cero papel, el refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de importación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos. Con la plena implementación de la VUCE, todas las informaciones del despacho finiquitado estarán disponibles para todos los organismos vinculados a ella e incluso para la SET para los controles posteriores. El número de despacho cancelado podrá ser informado a la SET para sus controles y

mediante el mismo, tendrá acceso en la Ventanilla al despacho. Para que esto sea posible, se deberá crear un perfil para los funcionarios de la SET dentro de la VUCE que permita acceder a estas informaciones. Esto eliminará la necesidad de impresión de documentos, tanto para la conclusión del proceso como para los cierres de las auditorías contables de las empresas. A la vez, la integración de todos los eslabones de la cadena logística dentro de VUCE (ver solución del Módulo de Carga), permitirá que el puerto tenga acceso a estas informaciones para facturar y autorizar la salida del camión. Para que estas propuestas puedan llevarse a cabo, en la reunión público-privada, las autoridades mencionaron que deberá realizarse una revisión de las normativas vigentes, como el Código Aduanero, donde consta la exigencia de guardar los documentos en papel. Siendo que llegar a esta plena integración de todas las entidades en VUCE demandará tiempo, se llegó a una solución parcial de corto plazo, mediante la cual deja de ser obligatorio el uso del papel del CDAP. Para la aplicación homogénea de esta medida, deberá ser emitida una resolución de la Aduana mediante la cual se establezca este nuevo procedimiento.

Involucrados: Aduana, SET, Despachantes Aduaneros.

45. Control del MIC-DTA en papel

Modal: Terrestre

Actividad: Emite MIC/DTA

Responsable: Agente de carga

Descripción: Los avances de los países en la región en relación a la utilización del SINTIA y el intercambio de información electrónica referente al tránsito se encuentran en diferentes niveles. Con Argentina se utiliza SINTIA para la transferencia electrónica del MIC-DTA, sin embargo dicho documento continúa siendo necesario en papel para realizar el tránsito, ya que es solicitado por numerosos organismos de control durante el trayecto. Aduana, Gendarmería Argentina, Migraciones en Paraguay, DINATRA y el puerto de destino final controlan el MIC-DTA exclusivamente en papel. En el caso de las importaciones provenientes de Chile, el documento del MIC-DTA tiene como encabezado que es electrónico, siendo utilizado exclusivamente en papel. Si bien el Sistema SINTIA ayudaría en la implementación de la política Cero Papel y controles sin papel, la falta de integración de todas las entidades que controlan dicho documento al sistema SINTIA, por lo menos a los fines de su lectura, impide eliminar el papel y el mismo acompaña la emisión electrónica, duplicando el trabajo. Este sistema es de uso exclusivo de Aduana, no pudiendo ser utilizado por otros controladores.

Propuesta de Solución: El MIC-DTA para las importaciones paraguayas es un documento generado en origen. Siendo así, la solución propuesta está vinculada un cambio de procedimiento derivado de la integración regional en SINTIA de los países de la región y al desarrollo de VUCE para el control por parte de las autoridades nacionales en el país. Con la plena integración de todos los países de la región a SINTIA y con una VUCE plenamente operativa con su Módulo específico para carga, el MIC-DTA podrá ser controlado digitalmente por todas las entidades que se encuentren vinculadas a la operación. La forma de realizar esto a nivel interno en Paraguay,

demandará el control aduanero y la actualización de las informaciones de forma electrónica en VUCE. Una vez que se emite el MIC-DTA y es controlado por Aduana en el país de origen, ésta transfiere en SINTIA las informaciones a la Aduana en Paraguay. A partir de este momento, se propone que la Aduana paraguaya vincule dicho documento en el Módulo de Carga al puerto de destino final que figura en el documento, quedando de esta forma visible para todos los intervinientes en la operación, sean los mismos del sector público o privado. Para ello, se requiere la integración de todas las entidades responsables por controlar el tránsito internacional de mercaderías. Esta integración será fundamental e indispensable para reforzar la Ventanilla Única así como para que no sea necesaria la utilización de papel en ninguna instancia de control del tránsito. Siendo que el camión ingresará dentro del territorio paraguayo, previo control aduanero de los documentos habilitantes, se propone que dicho control quede registrado en el sistema VUCE con firma digital del funcionario responsable, no siendo necesario sellar ningún documento en papel para certificar el control. Para ello, cada funcionario de Aduana que ingrese al sistema deberá tener su usuario específico, lo que le posibilitará podrá realizar el control y el sistema identificará automáticamente quien lo realizó. Este tipo de medidas aporta transparencia y trazabilidad a los controles en el proceso. Siendo que el país con cual Paraguay se encuentra más avanzado en términos de transferencia de documentos vía SINTIA, se propone realizar un proyecto piloto siguiendo la modalidad descrita para prescindir de la utilización del papel. A los fines de facilitar el control durante el tránsito, se propone que el MIC/DTA electrónico este codificado con el objetivo de garantizar el resguardo de las informaciones referente a las cargas transportadas así como la inviolabilidad del documento. Esto será posible con la utilización de un código QR o código de barra, que permita la lectura de las informaciones en los pasos de control mediante el uso de tecnología celular o similar. En el corto plazo, se propone que coexista a este desarrollo, el transporte con una copia del MIC-DTA para que el mismo pueda ser visualizado y actualizado en el sistema en los puntos en los que no exista conectividad o infraestructura suficiente para los controles vía sistema. A partir de la discusión de esta propuesta en la reunión conjunta, Aduana mencionó que para que sea posible el control 100% digital, deberá actualizarse la normativa a nivel MERCOSUR que regula el transporte en la región y los documentos para realizar el mismo. Se propone que una vez que Paraguay haya realizado todo su desarrollo interno para control por parte de todas las autoridades del MIC-DTA, lleve este caso de éxito como una buena práctica a nivel MERCOSUR para avanzar en la integración regional.

Involucrados: Aduana, Organismos de control, Operadores Portuarios, VUI-VUE-SOFIA

46. CRT impreso en numerosas vías para tránsito internacional

Modal: Terrestre

Actividad: Emite CRT original

Responsable: Agente de carga

Descripción: El transporte terrestre se materializa mediante el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Este documento cumple con diversas funciones: representa el contrato de transporte conteniendo las condiciones bajo las cuales se

desarrollará el mismo; prueba que la mercadería ha sido entregada para su transporte; demuestra la titularidad de la mercadería determinando que aquel que se encuentre nominado en el mismo podrá presentarse ante la Aduana de destino a retirar la mercadería. Siendo un documento que acompaña la carga y que es controlado tanto dentro del país de origen como de destino, son realizadas 5 vías originales y 10 copias, todas ellas firmadas por el exportador (o su despachante) y el transportista (o su agente de transporte) las cuales son entregadas a lo largo del tránsito en el país de origen y destino. En el caso de una operación de *Crossborder*, es decir donde la carga llega a un puerto marítimo y será desconsolidada para su transporte terrestre hasta Paraguay, se realiza un CRT madre y uno por cada destinatario, teniendo que realizarse el transporte con originales y copias de cada uno de ellos. El CRT es controlado junto al MIC-DTA al momento de ingresar a Paraguay por parte de la Aduana, presentándose en Registro. De dicho documento se extraen las informaciones necesarias para verificar que la empresa de transporte esté registrada y que efectivamente se esté transportando la carga mencionada. A la vez, el documento original deberá ser entregado al despachante para que el mismo pueda asumir la carga para proceder con el despacho de importación. Este documento no se encuentra en ningún sistema para control y en la práctica, son solicitadas copias del CRT por numerosos intervinientes lo cual lleva a sacar copias de este documento en cantidad.

Propuesta de Solución: Esta situación será resuelta con un cambio de procedimiento y sistemas. Siguiendo el procedimiento actual, luego de aprobada la cotización del transporte terrestre y que se envían todas las informaciones sobre la carga a la empresa de transporte para la emisión del CRT, el mismo es enviado por e-mail para control por parte del importador y el exportador. Con la aprobación de ambos, se genera el CRT original. Se propone que dicho documento sea un documento digital, firmado digitalmente por las partes y que sea obligatorio adjuntarlo a la Carpeta Documental por parte del importador/despachante. De esta forma, todas las autoridades nacionales vinculadas a la Ventanilla Única podrán realizar el control pertinente. El transportista llevará una copia de dicho documento junto con la carga para que la misma sea entregada al despachante, para poder asumir la titularidad de la carga. En la reunión público-privada se estableció que el CRT debería ser codificado mediante un código QR que permita la lectura por diferentes autoridades nacionales para el control digital o basado solo en una copia. Siendo que el documento original digital estará dentro de la Ventanilla Única, todos los intervinientes en esa operación (desde el importador, agente de transporte, agente de carga, puerto y autoridades nacionales) podrán acompañar el proceso, garantizando la trazabilidad de la carga. Se propone que cada entidad que ingrese a la VUCE para el control del CRT, quede registrada en el histórico de esta operación para que no sea necesario utilizar copias del documento en papel. Una vez que el número del CRT sea informado dentro del Módulo de Carga, el mismo no podrá utilizarse nuevamente, impidiendo el fraude con mercadería destinada a contrabando u otros fines.

Involucrados: Aduana, Organismos de Control, VUI-VUE-SOFIA

47. Impresión y firma del expediente de tránsito nacional

Modal: Terrestre

Actividad: Solicita Traslado Nacional

Responsable: Empresa de transporte/ agente de carga

Descripción: Cuando la carga realiza un tránsito nacional desde la frontera de ingreso a Paraguay hasta la Aduana de destino final, el agente de transporte debe realizar un expediente de traslado en el Sistema SOFIA. Dicho documento electrónico generado debe ser impreso y firmado por él, un agente de resguardo y el administrador del puerto. Este documento se solicita al momento de la llegada del camión al puerto de destino final por la sección de Registro para poder proceder con la oficialización del despacho. Esta situación deja en evidencia la falta de utilización de informaciones electrónicas disponibles.

Propuesta de Solución: Para solucionar este problema se propone un cambio en el procedimiento para que este sea más eficiente y permita aprovechar los recursos tecnológicos disponibles. Se propone que la solicitud el traslado en SOFIA pueda realizarse desde el momento en que se está en posesión del MIC-DTA. De esta forma, siguiendo la solución a la oportunidad de mejora 45, cuando el puerto de destino final esté vinculado a dicho documento, este podrá por medio del Módulo de Carga vincularlo al despachante responsable por dicha operación y el tránsito se solicitará de forma anticipada. Cuando el país de origen o destino informe a la Aduana de Paraguay a salida del camión de su país, la Aduana de Paraguay dará entrada del camión en territorio paraguayo y el camión podrá continuar hasta el puerto de destino final. Se propone que el control sea realizado por sistema, sin necesidad de firmar documentos en papel para entregar en la Aduana de destino final. Tanto el ingreso del camión a Paraguay como el ingreso al puerto de destino final, serán registrados en el Módulo de Carga de VUCE. Siendo que cada funcionario aduanero tendrá su login dentro de VUCE, este sistema permitirá que quede registrado su control y todos los intervinientes podrán acompañar el proceso garantizando su trazabilidad y control.

Involucrados: Aduana

48. Control de tiempos de canales de selectividad desfasado

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Registro controla todos los documentos

Responsable: Aduana

Descripción: A partir de la certificación de la Aduana del Paraguay con las Normas de Calidad ISO, existe una medición de tiempo para los diferentes canales de selectividad. Los tiempos establecidos en cada uno de los canales son aplicados al procedimiento de despacho de importación definitiva (IC04) el cual está dentro del alcance del Sistema de Gestión de Calidad. Los tiempos de los canales verde y naranja son registrados y auditados interna y externamente. Según las informaciones de la Aduana, los tiempos son los siguientes:

- Canal Verde: Sin control físico ni documental, trámite administrativo de despacho en 30 minutos
- Canal Naranja: Control documental, trámite administrativo de despacho en 45 minutos
- Canal Rojo: Control físico y documental, sin límite de tiempo.

Siguiendo los pasos actuales para proceder con el despacho de importación, luego de oficializar el despacho en el Sistema SOFIA, se presentan los documentos en la oficina de Registro y a partir de allí, es informado el canal de selectividad. El control de los tiempos como está establecido en el control de calidad de Aduana, no representa un fiel reflejo de los mismos ya que éstos sólo comienzan a ser contados desde que el funcionario de registro carga ésta operación en el sistema. El desfase entre la presentación de documentos y el inicio de control de los tiempos, no ofrece una estimativa real sobre el proceso actual en Paraguay.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de que la medición de los tiempos sea un fiel reflejo de los procesos de importación en Paraguay y en vistas de la solución 1 referente a la creación de la VUCE y la realización del despacho 100% digital utilizando las herramientas de la Carpeta Documental, se propone un cambio en el procedimiento para que desde el momento de ingreso de las informaciones por parte del Despachante en VUCE para la generación del despacho de importación, se dé inicio al registro de los tiempos. De esta forma, la medición reflejará exactamente el proceso. En el corto plazo, hasta que la presentación de documentos en papel no sea más obligatoria, se propone que a partir de la generación del número del despacho se contabilicen los tiempos.

Involucrados: Aduana, VUI-VUE-SOFIA

49. Falta de definición de plazos para la investigación en caso de Reverificación

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Actualiza el estado del despacho a cancelado (resguardo)

Responsable: Aduana

Descripción: El procedimiento de reverificación, establecido en el artículo 46 del Código Aduanero, establece que “las autoridades aduaneras competentes, cuando estimen necesario, podrán disponer durante el trámite del despacho una nueva verificación de la mercadería”. Cuando esto sucede, tanto la mercadería como el medio de transporte quedan inmovilizados, y se procede con una investigación respecto a las declaraciones del despacho, mercadería y documentos. En el caso que, a partir de dicho procedimiento, se detecte que se está incumpliendo alguna normativa aduanera, se realiza una contraliquidación y se aplican multas por declaración inexacta con perjuicio al Fisco. Siendo que, mientras se procede a la investigación, la cual no tiene plazos establecidos para su conclusión, el medio de transporte está inmovilizado en el puerto, los costos de la operación aumentan dejando a los importadores susceptibles de soportar sobrecostos de manipuleo de la carga, sobreestadía del camión y el costo del

servicio portuario, aún cuando el proceso concluya sin resultados negativos (se autoriza el libramiento sin reclamación aduanera alguna).

Propuesta de Solución: Con el objetivo de aportar mayor previsibilidad y transparencia al proceso que permita al sector privado realizar sus previsiones de costos y al mismo tiempo permita un control eficiente por parte de las autoridades, se propone una modificación normativa que permita que se establezcan plazos mediante Resolución Aduanera para la ejecución de la investigación dentro del proceso de reverificación. En la reunión conjunta pública-privada, los representantes de Aduana mencionaron que sería importante realizar un estudio sobre los tiempos del proceso actual de investigación con el objetivo de definir plazos operacionales que permitan realizar una investigación adecuada sin demoras innecesarias.

Involucrados: Aduana

50. La designación de acompañamiento y el cobro no garantiza la prestación del servicio

Modal: Terrestre

Actividad: Inicia traslado

Responsable: Aduana

Descripción: La Resolución DNA N° 256/2018 - Consolidación de Tránsito Aduanero Nacional - establece el acompañamiento de funcionarios de la Aduana a los camiones que se encuentran en tránsito desde la Aduana de entrada hasta la Aduana de destino final. El valor de dicho servicio varía dependiendo la Aduana de ingreso y destino (por ejemplo: Falcon 126.510 Guaraníes; Ciudad del Este 210.820 Guaraníes). El pago del mismo es realizado por el puerto privado o el transportista terrestre, sin embargo estos costos son transferidos al importador. En la práctica, queda registrado en el sistema SGT las operaciones de Tránsito Aduanero Nacional autorizadas por el Administrador de la Aduana de Entrada con o sin Acompañamiento del Funcionario Oficial Guarda de Aduana. En los casos que tiene acompañamiento, el sistema menciona quien es el responsable de acuerdo al registro de funcionarios y disponibilidad. Concluido el tránsito, este guarda queda liberado nuevamente por el sistema para poder ser asignado nuevamente. Si bien el sistema está pensado para hacer eficiente el control, la realidad difiere de este objetivo. La mayoría de las veces el guarda de la Aduana que se asignó no acompaña las cargas, si bien en el sistema queda establecido lo contrario. Existen casos en que el guarda se encuentra aún en Asunción no puede llegar todavía al lugar de donde salió de frontera y como en el sistema ya cerró su acompañamiento, este guarda aparece liberado para asignársele nuevamente, aunque no esté en frontera. En otros casos, estos guardas están disponibles en la frontera pero no realizan el acompañamiento, siendo esta situación constatada cuando el camión llega al puerto sin acompañamiento. El sistema es abierto por Aduana en frontera y cerrado por el puerto privado cuando se confirma la llegada del camión, de esta forma no existe un control fehaciente de la prestación del servicio. Si no se procede con el pago de este servicio, no es posible liberar los camiones. En estos casos, el servicio es cobrado sin que se realice el efectivo acompañamiento, aumentando los costos del proceso.

Propuesta de Solución: Considerando los avances en las negociaciones regionales en relación a la utilización de precintos electrónicos, la propuesta para solucionar esta situación se encuentra alineada con dicha medida y demanda un cambio en el procedimiento y en la normativa que lo regula. Siendo que los precintos tiene por objetivo ofrecer una mayor seguridad sobre los tránsitos de la carga, la Aduana dispondrá de las informaciones provistas por estos dispositivos para el control de aquellas que tengan como destino final un puerto que no se encuentra en la frontera. De esta forma y siendo que será el sector privado quien asumirá el costo de la utilización de los precintos y que será posible el rastreamiento de las cargas, se propone alterar la Resolución DNA N° 256/2018 en lo que respecta al acompañamiento de las cargas para eliminar la figura del acompañamiento por parte de un guarda y los costos derivados de la misma. Por otra parte, siguiendo otra política del gobierno actual establecida en la Resolución 94 de 2018, por medio de la cual se crea el Operador Económico Autorizado, se propone ampliar la habilitación del mismo para otros eslabones de la cadena logística, como lo son los transportistas, puertos y despachantes aduaneros. De esta forma, garantizando una cadena confiable, se propone que el uso del precinto electrónico no sea una exigencia para los operadores autorizados, estableciendo este como uno de los beneficios para las empresas transportadoras que redundará en una disminución de los costos en la operatoria general.

Involucrados: Aduana

51. Interrupción del proceso aduanero por un incumplimiento de transportistas

Modal: Terrestre

Actividad: Cierra traslado

Responsable: Aduana

Descripción: Existe un tiempo establecido para que los camiones realicen el tránsito interno entre los puertos de frontera y los puertos de destino final (ejemplo Falcon de 2 horas a 6 horas; Ciudad del Este de 6 horas a 18 horas). Cuando los camiones no llegan en la ventana de tiempo establecida, sea a más o a menos, se genera una multa. Hasta que dicha multa sea pagada, se imposibilita realizar la conclusión del traslado ya que no se puede realizar en el Sistema SOFIA la apertura de registro. De esta forma, la oficialización del despacho queda condicionada al pago de esta multa aplicada al transportista, impidiendo dar continuidad al proceso. El agente de transporte, responsable por el pago de la multa, solo se entera de la existencia de la misma cuando ingresa al Sistema SOFIA para realizar la apertura del registro. La interrupción del proceso aduanero por un incumplimiento formal por parte del transportista tiene consecuencias para toda la cadena, atrasando el proceso.

Propuesta de Solución: Con el objetivo que el flujo de la carga no tenga interrupciones por las faltas ocasionadas por un eslabón de la cadena logísticas y queriendo al mismo tiempo garantizar el pago efectivo de las multas por infracciones en el proceso, se propone extender el plazo para el pago de dicha multa a 48h.

Excedido este plazo, el agente de transporte no podrá proceder con la apertura de registro para la empresa que ocasionó la infracción. Se propone a la vez, la generación de todas las facturas del proceso en VUCE (VUI en el corto plazo) de forma automática, una vez que sucede una infracción, para que todos los intervinientes en el proceso puedan tener acceso a esta información. Estas facturas, se generarán automáticamente y podrá ser posible pagarlas en los bancos asociados a VUCE. Esta herramienta, permitirá, por ejemplo para el caso de multas, cobrar por las mismas, sin necesidad de parar la carga y haciendo el proceso ágil y transparente.

Involucrados: Aduana, VUI-VUE-SOFIA

52. Inexistencia de rendición de cuentas de los fondos obtenidos por el Canon SOFIA

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Proceso general

Responsable: Aduana

Descripción: El Canon SOFIA es un valor pago por la utilización del Sistema SOFIA a los fines de realizar una operación de comercio exterior. En el caso de la importación terrestre, es pagado por el agente de transporte al momento de realizar la apertura de registro y por el despachante aduanero al momento de Oficializar el despacho. El valor de dicho Canon para los despachos varía, siendo 84.340 Guaraníes (1 Jornal) en operaciones de comercio exterior por valor hasta 5.000 dólares y superando ese monto, el Canon es de 203.130 Guaraníes (2,5 Jornales). Para el caso de la apertura de registro, el valor del Canon SOFIA es de 1 jornal, 84.340 guaraníes. Los fondos públicos obtenidos a partir del pago del Canon SOFIA son administrados por una entidad privada, el Centro de Despachantes Aduaneros del Paraguay, a partir de un acuerdo firmado con la Aduana. Los despachantes aduaneros quienes pagan dicho Canon, así como los importadores quienes en definitiva son los aportan el dinero para el pago, no tienen acceso a la información respecto del destino de dichos fondos. Existe una mesa de seguimiento de la cual participa SIF America, CDAP y Aduana, donde se toman las decisiones respecto al uso de estos recursos pero las mismas no son compartidas con la comunidad de comercio exterior que aporta los recursos. Considerando solamente el pago de dicho Canon para oficializar un despacho y que que son realizadas 55 mil operaciones de exportación por año y 215 mil operaciones de importación por año, eso arroja un valor aproximado de 9 millones de dólares por año.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de aumentar la transparencia del destino de los fondos pagos por los operadores de comercio exterior a las autoridades nacionales, se propone:

1) Rendición de cuentas del destino de los fondos del Canon SOFIA de forma anual en portal informático de acceso abierto, pudiendo ser la página web de la Aduana. Esta propuesta se enmarca en la política nacional vigente referida al acceso a la información pública y transparencia gubernamental que se plasman en el Acuerdo y Sentencia N° 1.306 de la Corte Suprema de Justicia, del 15 de octubre de 2013, que sentó jurisprudencia sobre el derecho humano de acceso a la información pública,

consagrado en el Artículo 28 de la Constitución Nacional y en especial a la Ley N° 5189/14, "Que establece la obligatoriedad de la provisión de informaciones en el uso de los recursos públicos sobre remuneraciones y otras retribuciones asignadas al servidor público de la República del Paraguay".

2) Destinación de parte de estos fondos a la integración de Aduana a la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Siendo que la principal propuesta realizada por el sector privado es la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior y que ello requerirá la integración de numerosas herramientas e informaciones que actualmente se encuentran en el Sistema Informático SOFIA, parte de estos recursos públicos deberán destinarse a dicho fin.

En el largo plazo, ya habiendo conseguido la plena integración de todas las autoridades nacionales responsables por el control del comercio exterior a la VUCE, se propone la reducción de dicho Canon en conformidad a los costos del servicio prestado.

Involucrados: CDAP, Grupo del Sector Privado de la UIP, Aduana

53. Disponibilidad 24/7 para realizar desconsolidación documental

Modal: Marítimo

Actividad: Desconsolida documentos/ carga

Responsable: Línea marítima/ agente de carga

Descripción: Las empresas de transporte fluvial realizan la declaración anticipada del manifiesto al TEMAFLU. El trayecto desde el puerto de trasbordo hasta los puertos de Paraguay tiene un plazo estimado y declarado a la Aduana, siendo que por numerosas causas naturales y operacionales este pueden variar. Al momento del arribo, el cual puede suceder en cualquier momento del día, en cumplimiento de la Resolución 139/2019 de la Aduana, el Agente de Transporte debe registrar el manifiesto de carga para confirmar el arribo de la embarcación en el primer puerto paraguayo en hasta 24 horas. A partir de este registro, el Agente de Carga debe realizar su declaración al TEMAFLU para realizar la desconsolidación de la carga a los importadores correspondientes. El tiempo con el que cuentan para este procedimiento es de 2 horas posteriores al registro por parte del Agente de Transporte. Este procedimiento demanda la disponibilidad de los Agentes de Carga en cualquier día de la semana y horario. Por ejemplo, un embarcación que fue registrada un domingo a las 00:00 horas, demanda del agente de carga su declaración hasta las 02:00 horas de ese mismo día. Esa Resolución no se adecua a los horarios comerciales habituales y no permite un gestión de riesgo eficiente, siendo que las declaraciones de los Agentes de Carga son las que complementan los datos finales de las cargas que ingresan al país, como por ejemplo el importador final de la mercadería.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de brindar las informaciones anticipadas para una gestión de riesgo eficiente por parte de la Aduana, se propone un nuevo procedimiento por medio de modificar la Resolución 139/19 para que se permita al Agente de Carga realizar su declaración al TEMAFLU a partir de la salida de la carga de origen, posibilitando la obtención de todos los datos de la importación antes del arribo

de la embarcación en el primer puerto paraguayo. Para que sea posible vincular las declaraciones de los Agentes de Carga con las de los transportistas fluviales/Agentes de Transporte, se propone que se utilice el número de contenedor informado en el BL Marítimo y en el BL Fluvial como un factor común que permite la vinculación de los embarques. De esta forma, deberán llevarse adelante modificaciones en el Sistema TEMAFLU que posibiliten esta declaración.

Involucrados: Aduana, Agentes de Carga y Agentes de Transportes

54. Normativa no adaptada a la realidad operacional

Modal: Marítimo

Actividad: Descarga el buque

Responsable: Operador Portuario

Descripción: Para proceder con la descarga de la embarcación en el puerto paraguayo, se debe cumplir con lo establecido en el Código Aduanero, requiriendo la presencia de un funcionario del servicio aduanero en ese momento. Resolución de Aduana 424/2016, establece el procedimiento de solicitud del acompañamiento en horario extraordinario. Para poder solicitar la presencia de la Aduana, es necesario informar un horario preciso de inicio y finalización de la operación en la cual se demanda la permanencia del funcionario. Esto no se corresponde con la realidad operacional de este medio de transporte, ya que los barcos están sujetos a retrasos por regulaciones de navegación, condiciones climáticas adversas e inconvenientes operacionales en terminales portuarias previas. Debido a la imposibilidad de informar horarios precisos, en la práctica se informa a la administración aduanera del puerto en el que se va a operar, por medio de una nota en papel, el día en el cual se realizará la operación y esta es autorizada sin acompañamiento real de un funcionario de la Aduana. Luego, a partir de las informaciones ofrecidas por el operador portuario, se realiza el cobro del acompañamiento siguiendo lo establecido en la Resolución 424/2016.

Propuesta de Solución: La situación descrita podrá ser resuelta mediante un cambio en el procedimiento. Con el objetivo de que mejorar el control de las descargas sin que esto implique un aumento de costos en la operación de importación se propone que se utilicen las informaciones de los operadores portuarios (que por su vez cumplen el rol de depositarios de las cargas) sobre las operativas de las embarcaciones. Siendo que los puertos fluviales tienen funcionarios que trabajan 24 horas los 7 días de la semana, todas las informaciones de la descarga podrán ser informadas por el puerto en el Módulo de Carga. A partir de estas informaciones, la Aduana podrá realizar los controles pertinentes. Esta solución busca aumentar la transparencia en el proceso, acercando los controles a la realidad operacional. Para que esto sea posible, todas las informaciones relevantes para la Aduana deberán plasmarse en un formulario dentro del Módulo de Carga (SOFIA en el corto plazo) y deberán ser completadas por la persona responsable del puerto por el acompañamiento de la descarga. Se deberá modificar el Código Aduanero en lo que respecta al acompañamiento de descarga de transportes fluviales para que esta nueva operativa sea posible.

Involucrados: Aduana, Operadores Portuarios

55. Intervención en papel de documentos por ANNP

Modal: Marítimo

Actividad: Solicita intervención a ANNP y Aduana presentando documentos

Responsable: Transportista Fluvial – martin

Descripción: La herramienta para la Transmisión Electrónica del Manifiesto de Carga Fluvial - TEMAFLU, del Sistema SOFIA permite transferir e intervenir las informaciones del Conocimiento de Carga marítimo y fluvial sin la necesidad de presentación de documentos en papel en las delegaciones aduaneras en el exterior. Estos documentos deben ser intervenidos también por funcionarios de ANNP. Esta intervención debe suceder en primera instancia para que Aduana pueda ver los conocimientos en el TEMAFLU. A pesar de que esta entidad se encuentra ya vinculada al TEMAFLU, pudiendo acceder a las informaciones electrónicas, solicita la presentación de documentos en papel para ser intervenidos. Para que se realice la intervención, se debe presentar el Conocimiento de Embarque Fluvial consularizado. Realizar este procedimiento ante ANNP demanda de 1 a 2 días hábiles, además de los tiempos del consulado en el puerto de trasbordo para realizar la consularización la cual lleva un tiempo similar.

Propuesta de Solución: Esta situación será resuelta por medio de un cambio en la utilización de los sistemas. Con el objetivo de hacer un uso eficiente de las herramientas disponibles y facilitar el comercio exterior, se propone que tanto Aduana como ANNP realicen la intervención de los documentos mediante el TEMAFLU. Para que esto sea posible, se deberá realizar una Resolución de ANNP por medio de la cual se establezca el nuevo procedimiento de intervención electrónica de documentos, reemplazando el procedimiento actual. Esta solución dará fluidez al proceso, sin incrementar los costos de ninguna de las partes siendo que el sistema ya se encuentra disponible. En medio/largo plazo, con la creación de la VUCE, se propone la integración de la herramienta del TEMAFLU al módulo de carga de la Ventanilla, para aprovechar estas facilidades.

Involucrados: ANNP, Aduana, VUI-VUE-SOFIA

56. Control y firma de documentos en papel que están en el sistema

Modal: Terrestre

Actividad: firma y sella

Responsable: Aduana

Descripción: Cuando se realiza una importación multimodal, es decir que su tránsito internacional inicia de forma marítima y su conclusión es mediante el transporte terrestre, es necesario solicitar el tránsito aduanero, pasando por un tercer país, hasta el ingreso a territorio paraguayo. Este es el caso, por ejemplo, de las importaciones que llegan a los puertos chilenos con destino final Paraguay. En estos casos es necesario que una copia de la factura comercial, el packing list, MIC-DTA y CRT en papel sean firmados por Aduana en el país de trasbordo, con un costo de 50 dólares por juego de

documentos de acuerdo a lo establecido en el artículo 8 de la Resolución de Aduana 484 de 2015. Estos documentos serán solicitados por los funcionarios de la Aduana en territorio paraguayo para autorizar la liberación la importación. El procedimiento para firmar estos documentos es demorado, pudiendo incluso retrasar el transporte internacional en su cruce al Paraguay. En los casos de exportaciones que llegan al puerto de San Antonio (Chile), los documentos emitidos en origen deben llevarse hacia Iquique (distancia de 180km.) donde se encuentran los funcionarios paraguayos. La obtención de los documentos firmados suele demorar en media 5 días más que el tránsito del camión, impidiendo proceder con la nacionalización de la mercadería por la necesidad de contar con documentos en papel firmados. Además de la firma, el funcionario de la Aduana en Iquique debe cargar manualmente las informaciones al STEMP (Módulo del Sistema SOFIA), dentro del Sistema SOFIA. Estas informaciones no están disponibles para la visualización por parte del el agente de transporte hasta el cruce de frontera, momento en el que si existen errores deben corregirse, demorando aún más el proceso. Por más que dicha información se encuentre en el sistema SOFIA, no es posible dar continuidad en el proceso si no se tiene en mano los documentos con la firma en papel. Además de los costos asociados a las copias, traslados y las demoras, existe una duplicidad al momento de controlar las informaciones las cuales están en el sistema pero son requeridas en formato físico. El control de estos documentos también es realizado por parte de ANNP cuando dicha entidad tiene presencia física en el punto de frontera (no siendo el caso del ejemplo mencionado en esta oportunidad). Para realizar este control por parte de ANNP también se solicitan los documentos en papel y se firman y sellan, con el costo de 50 dólares.

Propuesta de Solución: Siendo que este control es referente a cargas en tránsito internacional, se propone que sea utilizado el Módulo de Carga dentro de VUCE para el control de dichos documentos de forma digital por parte de las autoridades nacionales. Con la integración de Aduana a la Ventanilla Única, todas las herramientas digitales disponibles estarán dentro de la VUCE, como por ejemplo el sistema STEMP. Actualmente, en el sistema STEMP los documentos ya se encuentran disponibles en formato digital, siendo posible realizar cualquier control sobre los mismos en este formato evitando el uso de papel. En este sentido, se propone la alteración de la Resolución 484 de 2015 de Aduana para eliminar el procedimiento de control en papel y el cobro respectivo a la intervención. El uso del Sistema SINTIA será la base para que la Aduana paraguaya tenga la información al cruce de la frontera del tercer país de mercaderías con destino a Paraguay, ya que las Aduanas actualizarán las informaciones de tránsito en el mismo. Una vez que esto sucede, el control se realizará a partir de los documentos registrados en la VUCE. Siendo que las informaciones estarán disponibles en el sistema, cualquier funcionario público de Aduana y ANNP podrán realizar este control independientemente de su localización.

Involucrados: Aduana, ANNP, VUI-VUE-SOFIA.

57. Falta de integración regional a SINTIA

Modal: Terrestre

Actividad: Realiza Apertura de Registro

Responsable: Agente de carga

Descripción: La apertura de registro se realiza en el Sistema SOFIA al momento de la llegada de la carga en el puerto de destino final. En esta apertura, agente de transporte informa los detalles de la mercadería y del medio de transporte (número de la carreta o camión), peso, cantidad de bultos, etc. Las informaciones a partir de las cuales se realiza este registro en SOFIA, son las que componen el MIC-DTA. De esta forma, se transcriben manualmente informaciones pudiendo ocasionar errores de tipeo. La imposibilidad de utilizar 100% el MIC-DTA digital para las operaciones en la región por la falta de integración de los países a SINTIA, lleva a realizar este procedimiento de cargar datos de un documento manualmente en el sistema. Si bien este documento forma parte de la Carpeta Documental, el mismo es digitalizado y no electrónico, imposibilitando la extracción de datos y generando la necesidad de transcribir los mismos.

Propuesta de Solución: La solución al presente problema requiere avanzar en el camino de la integración de los países de la región al Sistema SINTIA, así como una adaptación de los procesos actuales de control para que las informaciones en dicho sistema sean la base de los análisis y controles. La posibilidad de cargar las informaciones del MIC-DTA de forma anticipada dentro de una plataforma donde ambas Aduanas puedan realizar sus controles, facilita el proceso eliminando la necesidad de pasar documentos en papel a datos dentro de un sistema con plazos acotados. A la vez, la anticipación en las informaciones, agiliza los controles y el flujo de la carga, siendo que la misma no queda condicionada a las necesidades de llegada física y presentación de documentos.

Involucrados: Aduana

58. Control de las transferencias en papel por parte de Aduana

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Registro controla todos los documentos

Responsable: Aduana

Descripción: La nueva disposición de SEPRELAD para el control de las transferencias internacionales demanda la declaración del valor de factura para mejorar la trazabilidad de los pagos. El sistema implementado permite generar un código el cual se informa en el Sistema SOFIA para poder oficializar el despacho. Esta información, disponible de forma electrónica para el control de las operaciones no es aprovechada por parte de Aduana ya que Valoración, solicita presentar el SWIFT en papel con el sello del banco que lo ha emitido. Este documento determina los códigos bancarios que son necesarios para realizar o recibir una transferencia internacional. El SWIFT sirve para identificar al banco beneficiario de una transferencia (o banco destino). Siendo que la

iniciativa de realizar los controles de transferencias por medio de la predeclaración tiene como objetivo un control electrónico de los movimientos internacionales y que dicho código es informado luego en el Sistema SOFIA, la necesidad de presentación del SWIFT en papel termina cerrando el proceso de control de transferencias forma manual y en papel por parte de las autoridades.

Propuesta de Solución: Para solucionar esta situación y eliminar el control basado en papel, se propone hacer un uso eficiente de los recursos tecnológicos disponibles, como lo es la declaración electrónica a SEPRELAD y la Carpeta Documental. De esta forma, todas las informaciones referentes al pago estarán en la declaración a SEPRELAD y todo documento necesario para control por parte de valoración necesario, podrá adjuntarse a la carpeta documental. Para ello será necesario modificar el Decreto 13721 del año 2001, específicamente a lo referente al artículo 15 inciso B, donde está establecido que el comprobante bancario certificado, sea un documento que acompañe los documentos del despacho de importación. La modificación del presente decreto deberá adaptarse a la nueva realidad operacional donde las informaciones son electrónicas sin necesidad de papel.

Involucrados: Aduana y SEPRELAD

59. Rigidez en la pre-declaración a SEPRELAD

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: realiza pré-declaración

Responsable: Importador

Descripción: Cuando se realiza una operación con pago anticipado, la declaración para la SEPRELAD se realiza con la factura proforma. Siendo este documento un documento provisorio, puede sufrir modificaciones en relación a la factura comercial. Esto ocurre, por ejemplo, si el exportador tuvo una merma en la producción en relación a la esperada llevando a que la factura comercial sea por un valor menor al establecido en la factura pro-forma. En el caso que existiesen este tipo de modificaciones, en la reunión de presentación de la nueva medida de control de transferencias internacionales realizada en el Centro de Importadores del Paraguay las autoridades presentes (Aduana y SEPRELAD) informaron que ciertos campos de la predeclaración serían editables. Sin embargo, actualmente cuando existe una variación entre la factura proforma y la factura comercial, dado la imposibilidad de editar el monto de la declaración, debe procederse a realizar una nueva pre-declaración demostrando las diferencias (a más nota de crédito o a menos nota de débito). El registro a partir de los datos de la factura proforma, llevan a que la SEPRELAD realice sus análisis y controles con informaciones preliminares y no definitivas. Esta situación deja en evidencia que la rigidez no aporta un mayor control para el organismo, ya que luego se deberá adicionar las informaciones de la segunda predeclaración a su control y registro. A la vez, lleva a los importadores a tener que realizar dos pre-declaraciones, duplicando informaciones ya prestadas.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de evitar el doble trabajo para los importadores/despachantes, así como facilitar el control por parte de SEPRELAD, se propone que el campo “monto origen” de la pre-declaración sea editable. De esta forma, una vez que el importador/despachante tiene la factura comercial, en el caso de que la misma tenga una variación en relación a la factura proforma, pueda corregirse y que todas las informaciones queden bajo un mismo número de declaración. Una vez que dicha edición fue realizada, se propone que el formulario de la SEPRELAD genere automáticamente un histórico que deje constancia del valor informado inicialmente y el cambio realizado. De esta forma, existirá una única pre-declaración por operación, lo que facilitará el control por parte de las autoridades, así como por parte de las administraciones de las empresas. En la reunión público-privada, el representante de la SEPRELAD informó que la entidad ya estaba trabajando en una reestructuración del formulario en este sentido.

Involucrados: SEPRELAD, Aduana

60. Re-importación sin transferencia requiere de pre-declaración a SEPRELAD

Modal: Marítimo y terrestre

Actividad: realiza pré-declaración

Responsable: Importador

Descripción: Existen mercaderías que son exportadas de forma temporaria para luego ser reimportadas al Paraguay. Para ello, se utiliza el Régimen Especial de Importación IC01 (Re-Importación de exportación temporal), por el cual el tratamiento de dicha mercadería ante la Aduana es diferencial. Este es el caso, por ejemplo, de la exportación de recipientes específicos que son enviados a un productor en el extranjero para luego ser reimportados con un contenido específico. Cuando estos productos ingresan nuevamente al país, no tienen valor comercial motivo por el cual no se realiza una transferencia internacional de divisas por ellos. Sin embargo, es necesario realizar una pre-declaración a la SEPRELAD. Siendo que la finalidad de la medida implementada por este organismo es el control de las transferencias al extranjero, la obligatoriedad de realizar la pre-declaración para todo tipo de operación de importación sin considerar estas situaciones particulares, agrega pasos al proceso sin aportar informaciones factibles de ser controladas.

Propuesta de Solución: En la reunión público-privada, la Aduana informó que estaban evaluando esta situación con el objetivo de desarrollar un régimen especial que contemple las re-importaciones sin valor comercial. La propuesta del sector privado, es que ante estas importaciones donde no existe transferencia internacional, no sea obligatorio realizar la declaración a SEPRELAD y que el campo dentro del Sistema SOFIA donde se debe informar el código, cuando se utilice esta destinación específica, no sea obligatorio. De esta forma, será posible proceder con el despacho de importación sin adicionar pasos al proceso.

Involucrados: SEPRELAD, Aduana

61. Monopolio en la operación de las mercaderías de la Partida Arancelaria 3808

Modal: Marítimo

Actividad: General

Responsable: ANNP

Descripción: En el año 2013, mediante el Decreto N° 10250, el Presidente Horacio Cartes estableció que todos los productos agroquímicos clasificados en las Partidas Arancelarias 3808 de la Nomenclatura Común del Mercosur, tendrán como único punto de ingreso fluvial la Unidad Portuaria de Villeta de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP). Esta medida fue tomada visando de tener un mejor control de productos considerados peligrosos para la salud y el medio ambiente. En el Decreto se establece que el Puerto de Villeta cuenta con la infraestructura y equipamiento necesarios para recibir, manipular, almacenar y entregar posteriormente los agroquímicos a los importadores del país. En la reunión público-privada, el representante de ANNP informó que también esta medida se tomó ya que debido a la peligrosidad de dichos productos, no sería recomendable que los mismos transiten por las ciudades una vez nacionalizados. Este Decreto estableció un monopolio para la operación de estos productos dejando disconforme al sector privado por varios motivos. En primer lugar, en época de baja del Río, se imposibilita llegar a dicho puerto generando numerosos inconvenientes en las importaciones, lo que llevó a tener que revisar el decreto para realizar una modificación que permitiese habilitar excepcionalmente la operación en el Puerto de Pilar (Decreto N° 1.195/14). Esto deja en evidencia de que existen otros puertos que pueden operar dicha carga y que al momento de realizar el Decreto no fue considerada la realidad operacional. En segundo lugar, las tasas cobradas por dicho puerto son mayores a las del mercado aumentando el costo de la operación. Basada en la información publicada en Régimen de Tasas Portuarias A.N.N.P. establecidas en el Decreto 12.297/08, la tasa más baja cobrada es la que se aplica para mercaderías con un valor imponible establecido por la Dirección Nacional de Aduanas, a partir de US\$ 200,001 es de 0,35% ad valorem. De acuerdo a la consulta realizada a los puertos fluviales privados, dicha tasa se corresponde con el máximo valor establecido por ellos, siendo las mismas negociadas con los clientes. En tercer lugar, los importadores alegan que la infraestructura es deficitaria, así como la atención de los funcionarios de ANNP los cuales no cumplen con los horarios establecidos. Entre los principales puntos mencionados se encuentran la falta de depósito para almacenar las mercaderías y las grúas sin mantenimiento adecuado, lo que pone en riesgo las cargas. Por último, el Decreto por el cual se impuso el monopolio afectó a los puertos privados que habían realizado millonarias inversiones en tecnología y espacios de almacenaje cumpliendo con los requisitos necesarios para recibir dichas cargas, los cuales no pudieron ser utilizados debido a la restricción al Puerto de Villeta.

Propuesta de Solución: Esta situación requiere cambios a nivel de legislación y procedimiento para ser resuelta. Se sugiere la alteración del Decreto N° 10.250 de 2013 para que se permita que todas las destinaciones portuarias que se encuentren fuera de la ciudad y que cumplan con las estándares de calidad y seguridad establecidos,

puedan recibir las mercaderías contenidas en las Partidas Arancelarias 3808 de la Nomenclatura Común del Mercosur. Esta medida garantiza la seguridad y el control de las mercaderías, el aprovechamiento de la infraestructura disponible y posibles inversiones en capacidad portuaria por parte del sector privado, la eliminación del monopolio y su consecuente impacto en la reducción de los costos. A la vez, no perjudica a ANNP, la cual podrá continuar prestando sus servicios para aquellos clientes que consideren libremente que dicho puerto cumple con sus necesidades en términos de seguridad, precio y control.

Intervinientes: ANNP, Poder Ejecutivo.

62. Aumento de costos por obligatoriedad de pasar por la ANNP cuando no es puerto de destino final

Modal: Terrestre

Actividad: Pasa por ANNP y paga tasas

Responsable: ANNP

Descripción: La Resolución de Aduana 153 de 2007 establece la obligatoriedad a todos los camiones que transportan mercadería para Paraguay a pasar por el puerto público de Ciudad del Este para el pesaje de la mercadería. Cuando los camiones entran a los puertos administrados por ANNP, está cobra el estacionamiento y el pesaje del camión. Luego de cumplir con este requisito, los camiones se dirigen a puerto de destino final a donde se realizará el despacho de importación, donde nuevamente deberán abonar el pesaje de la mercadería y el estacionamiento. Siendo que el peso que será utilizado a los fines de controles realizados por Aduana, para la liberación de la mercadería es el de ticket de báscula del puerto de destino final, la obligatoriedad de pasar por puertos de administración pública genera netamente un sobre costo y demoras en la operación. El documento emitido por la ANNP con el peso, en papel, se debe adicionar a la carpeta de documentos del transporte sin embargo no forma parte del proceso de control aduanero. Al momento de realizar el Mapeo As Is (julio y agosto de 2019) el sector privado mencionó que cuando existe congestión en los puertos administrados por la ANNP para realizar el pesaje de la mercadería, los camiones son liberados para proseguir con su ruta establecida hasta el puerto de destino final, sin necesidad de pasar por la ANNP, dejando en evidencia que este procedimiento es prescindible existiendo un control fehaciente por parte del puerto de destino final.

63. Cobro de tasas por servicios no prestados

Modal: Terrestre

Actividad: Pasa por ANNP y paga tasas

Responsable: ANNP

Descripción: Hasta la denuncia realizada por el Sr. Ricardo Daniel dos Santos, presidente de CATERPRA (Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados) en el mes de Agosto de 2019, en los momentos donde los camiones que ingresaban con mercadería a Paraguay por Ciudad del Este superaban la capacidad del

estacionamiento del puerto administrado por ANNP, los funcionarios de Aduana y ANNP que se encontraban en el puente pedían al chofer una copia del MIC/DTA y dejaban a los camiones continuar hasta el puerto de destino final. En estos casos los camiones pasaban por encima del puente sin tener que realizar el pesaje en el puerto público. En estas situaciones, que se repetían numerosas veces en el año, los camiones continuaban con su ruta hasta puerto de destino final y allí, debían pagar el pesaje de ANNP por más que el mismo no había realizado, para poder proseguir con los trámites para finalizar el tránsito. El pago de ANNP se genera de forma electrónica a través de la aplicación del Centro de Despachantes Aduaneros del Paraguay. Esta situación deja en evidencia que la Resolución de Aduana 153 de 2007, genera pérdida de competitividad por aumento de costos y tiempos, sin adaptarse a la realidad operacional ni aportar un mayor control en el proceso. En la reunión conjunta público-privada (septiembre 2019) el representante de ANNP mencionó que luego de la denuncia realizada por el Sr. Ricardo Daniel dos Santos, no se autoriza a ningún camión a pasar por el puente sin antes pasar por ANNP y que para evitar la congestión del puerto en Paraguay, se solicita no liberar los camiones del lado brasilero o argentino para atravesar la frontera. Esta realidad, lejos de mejorar la situación aumenta los costos del transporte.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 62 y 63: Para solucionar esta situación y eliminar los costos extras en el transporte terrestre que impactan en la competitividad del comercio exterior paraguayo, se propone un cambio en el procedimiento permitiendo que aquellos camiones que tengan establecido en su MIC-DTA un puerto de destino final que no sea de administración pública, puedan continuar hasta el mismo sin necesidad de tener que pasar por el estacionamiento de ANNP. De esta forma, el cobro de tasas referidas a estacionamiento y pesaje no será realizado dos veces, siendo solamente pago en el puerto donde se realizará el despacho. Para que esto sea posible, deberá derogarse la Resolución de Aduana 153 de 2007.

Involucrados: ANNP, Aduana

64. Transferencia de costos al importador por acuerdo firmado entre ANNP y SIF América

Modal: Terrestre

Actividad: Pasa por ANNP y paga tasas

Responsable: ANNP

Descripción: A partir de la firma del acuerdo en enero de 2019 entre ANNP y SIF América, para la provisión del servicio de facturación electrónica, se pueden pagar las tasas a ANNP de forma electrónica utilizando la aplicación del CDAP. En el acuerdo se estableció que ANNP pagará un 2,5% a SIF América por cada transferencia realizada utilizando esta modalidad y que el CDAP cobrará 1 dólar por cada liquidación paga en su plataforma. Si bien dicho acuerdo entre ANNP y SIF América tuvo como finalidad la modernización de dicha entidad en términos del pago, en la práctica el 2,5% es cobrado del Importador, no siendo asumido por ANNP. La digitalización de los procesos de ANNP ha resultado en el encarecimiento de la operación, impactando en costos directos para los importadores.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de reducir aquellos costos adicionales que existen en la operación de importación terrestre y que impactan en la competitividad, encareciendo los productos que finalmente consumen los ciudadanos paraguayos, se propone que la ANNP, en cumplimiento del acuerdo establecido con SIF América, asuma el 2,5% del valor de la transacción como costos referidos a su modernización sin que los mismos sean trasladados a los importadores. A la vez, se propone que ANNP, en un medio/largo plazo pueda realizar el cobro de todos sus servicios por medio de la Plataforma de Facturación y Pagos dentro de VUCE (ver Propuesta de Solución a la oportunidad de mejora 13, 14, 15, 16 y 17).

Involucrados: ANNP

65. Tara del camión informada a viva voz

Modal: Terrestre

Actividad: Pasa por annp y paga tasas

Responsable: ANNP

Descripción: Al momento de ingresar a ANNP, el transportista terrestre informa la tara del camión a viva voz para las autoridades portuarias. Esto se debe a que ANNP no tiene acceso a la base de datos de DINATRAN, impidiendo realizar el control basado en las informaciones del registro del camión ante la autoridad competente. Esto lleva a realizar este procedimiento informal y abriendo la posibilidad de errores por escuchas incorrectas o anotaciones inexactas, siendo necesario corregir posteriormente este dato, para lo cual en muchas ocasiones se solicitan tasas no fijadas por ley. La tara del camión es un valor fijo sin variación ya en manos de la autoridad competente (DINATRAN). En puertos privados se utiliza la identificación de la tara (en forma de etiqueta) del camión, ya que no se tiene acceso a esta información por parte de DINATRAN para los controles.

Propuesta de Solución: La integración y el intercambio de información son dos de las premisas bajo las cuales el sector privado entiende que se pueden resolver diversos problemas como el mencionado anteriormente. En este caso, la información que dispone DINATRAN es necesaria para el control que se realiza el operador portuario, sean estos de administración pública o privada. En este sentido, se propone utilizar el Módulo de Carga (ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12) de VUCE, para que sea el local donde se encuentre la base de datos de DINATRAN y al momento de ingreso de un camión, a partir del número de chapa del mismo, se pueda extraer esa información de forma automática. Siendo que la creación de VUCE y el Módulo de Carga dentro de la misma son propuestas para un medio plazo, en el corto plazo, la habilitación de un usuario por parte de ANNP y de los puertos privados para acceder a esta información disponible en el sistema de DINATRAN, resolvería el problema y garantizaría un control más ágil.

Involucrados: ANNP, DINATRAN, Operadores Portuarios Privados.

66. Demoras en las autorizaciones de DINAVISA

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica documentos

Responsable: DINAVISA

Descripción: El proceso de solicitud de autorización de importación a DINAVISA es demorado impactando en los tiempos del proceso de importación de los productos bajo su control. El horario de atención de los funcionarios de DINAVISA para el análisis de las solicitudes es hasta las 14h y el sistema interno del organismo no es integrado, es decir que cada una de las áreas del mismo tiene su base de datos y en los casos de controles que necesitan informaciones de otras áreas, es necesario que se realicen consultas internas. Las demoras para obtener la autorización pueden llevar hasta 5 días hábiles. Por otra parte, al momento de realizar las correcciones, muchas veces los despachantes reciben observaciones de forma y no de contenido, como por ejemplo, que la factura no es legible siendo que la misma se encuentra en perfecto estado. Ante estas situaciones son adjuntados nuevamente los mismos documentos y son aprobados por otro funcionario en el siguiente turno. Otra dificultad enfrentada por los despachantes con este organismo se refiere a que las correcciones son realizadas de forma parcial y consecutivamente, lo cual quiere decir que no se realiza una revisión completa de los documentos y datos enviados, sino que los mismos son por partes. Esta situación tiene un gran impacto en los tiempos, ya que una vez corregido el error identificado, se ingresa nuevamente en la fila y puede ser que el proceso retorne nuevamente al campo de despachante con otra corrección.

67. Falta de acceso a la propia base de datos de empresas

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica documentos

Responsable: DINAVISA

Descripción: Entre los documentos solicitados por DINAVISA para autorizar el ingreso de productos bajo su control al territorio paraguayo, se solicita adjuntar el Registro Sanitario del producto, escaneado en VUI. Este Registro es emitido por DINAVISA, pero debido a la falta de acceso a sus propios sistemas, es necesario adjuntarlo nuevamente en cada solicitud. La imposibilidad de acceder a las informaciones catastrales de las empresas, lleva a solicitar informaciones que ya deberían constar en los propios sistemas del organismo.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 66 y 67: Para agilizar el proceso de control y emisión de autorizaciones de importación por parte de DINAVISA se requiere una reestructuración interna del sistema del organismo, lo que llevará a una mejora en los procedimientos. La centralización de todas las informaciones en una única base de datos donde consten los datos sobre las empresas y productos registrados, dará la posibilidad de verificar las informaciones por empresas, así como realizar históricos que permitan agilizar los análisis y autorizaciones. Siendo que esto requerirá una inversión por parte de la entidad para el desarrollo de un sistema de

control ágil y eficiente, se propone que los recursos generados por la institución en el desarrollo de sus funciones, sean destinados en su totalidad a DINAVISA (a diferencia de lo que ocurre actualmente, donde los recursos son administrados a nivel del Ministerio de Salud). De esta forma, a partir de la administración de sus propios recursos podrá evaluarse la mejor forma de llevar esta inversión a cabo. Se propone que a partir de los documentos disponibles en la Carpeta Documental, más los datos específicos solicitados para el control del organismo, la solicitud sea analizada por un responsable del organismos en un único acto para que los importadores y despachantes puedan realizar todas las correcciones de una vez. Adicionalmente se propone que el sistema de gestión de DINAVISA tenga la posibilidad de realizar controles automatizados de datos como el registro de la empresa e históricos, para facilitar el proceso. En la reunión público-privada se propuso de forma complementar la restricción de los campos editables al momento de la corrección. De esta forma, en lugar de que el importador/despachante reciba nuevamente la solicitud de autorización para corregir con todos los campos abiertos, tan solo aquellos que necesitan ser alterados puedan ser modificados. De esta forma, DINAVISA no tendrá que realizar una revisión de todos los campos cada vez que se realiza un corrección por parte del despachante/importador, facilitando el trabajo. Para que esta solución sea posible, será necesario realizar una adaptación en el proceso de corrección actual.

Involucrados: DINAVISA, Ministerio de Salud

68. Demoras en la autorización de DINAVISA vía PEN online

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica documentos

Responsable: DINAVISA

Descripción: Para la importación de productos químicos y que en cuyo país de origen existe control por parte del organismos responsable por la Vigilancia Sanitaria, antes de poder realizar la operación de exportación es necesario que la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) autorice vía sistema PEN online esa operación. Desde el momento que el importador es avisado por el exportador que el producto que se desea importar es controlado en el país de origen, el importador solicita una autorización de importación o carta de no objeción a DINAVISA. La carta de no objeción o autorización de importación demora entre 7 y 15 días para ser emitida por el organismo y tiene un plazo de validez de 90 días (máximo 120 días). Una vez emitido, dicho documento es enviado por courier al exportador para que este comience su proceso de autorización de exportación ante la autoridad pertinente. Es en este momento que el organismo homónimo realiza una consulta vía PEN online a DINAVISA para asegurarse de la validez del documento presentado por el exportador. Solo a partir del momento en que DINAVISA autoriza la entrada de dicho producto en territorio paraguayo, el país de origen emite un Certificado de Exportación y se puede dar inicio a la importación junto a las autoridades paraguayas. La autorización vía PEN online en Paraguay solamente puede ser realizada por una persona dentro de dicho organismo, lo que genera demoras de hasta 2 meses para obtener la aprobación. La ausencia de dicha persona de su puesto de trabajo, sea por capacitaciones externas,

reuniones, vacaciones o licencia, detiene completamente el proceso. La falta de previsibilidad, decorrente de la dependencia de una persona específica para realizar el procedimiento imposibilita iniciar la importación, pudiendo impactar en la capacidad productiva de las empresas locales o la pérdida de negocios. A la vez, debido a los tiempos de autorización de la exportación y los plazos de preparación de la mercadería y tránsito internacional, puede ocurrir que la autorización de importación caduque, teniendo que realizar nuevamente un procedimiento administrativo ante dicho organismo.

Propuesta de Solución: Como parte de la mejora de procesos de DINAVISA, se propone la creación de procedimientos internos de control estandarizados para que las operaciones que requieran de autorización vía PEN online no dependan de una persona específica y sí forme parte de un procedimiento de control. Estos procedimientos deberán permitir la automatización de los análisis, hoy realizados de forma manual. Para ello, se deberá crear una herramienta tecnológica que permita el análisis de datos de forma estandarizada. Estableciendo procedimientos internos, se espera que la autorización pueda ser realizada en un día hábil desde su solicitud dando agilidad y previsibilidad al proceso.

Involucrados: DINAVISA

69. Solicitud de No Objeción presencial

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita al organismo homólogo una carta de no objeción

Responsable: despachante

Descripción: La Carta/Certificado de no objeción es un documento que establece que un producto controlado en el país de origen por algún órgano de control, no es controlado dentro del territorio paraguayo por el organismos homólogo. Desde el momento que el importador es avisado por el exportador que el producto que se desea importar es controlado en el país de origen, el importador solicita una carta de No Objeción al organismo correspondiente. Esto se realiza mediante el llenado de un formulario que debe estar firmado en papel por el regente de la empresa y un apoderado legal. La Carta de No Objeción demora entre 3 a 5 días para ser emitida por el organismo y debe retirarse en papel en la sede de dicho organismos para posteriormente ser enviado por courier al exportador para que este comience su proceso de autorización de exportación ante la autoridad pertinente. En el caso de DINAVISA, por mas que esta entidad se encuentra dentro de VUI, este procedimiento no es posible realizarlo de forma digital.

Propuesta de Solución: Para solucionar esta situación se propone un cambio a nivel de sistemas que permita crear un formulario en VUCE (VUI en el corto plazo) para permitir solicitar la no objeción de forma digital. De esta forma, todas las informaciones necesarias para emitir el documento serán solicitadas en el formulario y podrán adjuntarse los documentos necesarios que sean pertinentes para el análisis. Se sugiere que este formulario extraiga automáticamente todas las informaciones de la empresa

registradas en el sistema, para que solo sean requeridas aquellas informaciones referentes a la operación específica que se está llevando adelante. Esto evitará la repetición de datos informados por los despachantes a lo largo del proceso de importación. Esta propuesta resuelve parcialmente el problema descrito, ya que solo se refiere al procedimiento de solicitud. Siendo que este documento debe ser aceptado por entidades homólogas a las paraguayas en terceros países, por ejemplo el caso de DINAVISA, estas entidades deberán realizar los procedimientos internacionales correspondientes para que la emisión de dicho documento en formato electrónico, cumpla con los requisitos internacionales correspondientes. De esta forma, tanto la solicitud como la emisión estarán alineados con la política Cero Papel.

Involucrados: DINAVISA y VUI-VUE-SOFIA

70. Formulario de cumplimiento de llegada en papel

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Realiza el formulario de cumplimiento de llegada y lo presenta DINAVISA y SENAD

Responsable: Importador

Descripción: Para aquellas importaciones de productos controlados por DINAVISA, una vez que la mercadería ha llegado a la planta/empresa del importados, es necesario informar al organismo. Para ello, se debe descargar de la página de DINAVISA un formulario, llenarlo con los datos de la carga e imprimirlo para que el Regente de la empresa y un representante legal lo firme. Este documento en papel, se debe entregar junto con una copia del despacho, la autorización de importación de DINAVISA y el Acta emitida por SENAD en DINAVISA y se solicita el acuse de recibo. Todo este procedimiento es realizado exclusivamente en papel, requiriendo informaciones no solo que DINAVISA ya posee como lo es la autorización de importación, sino también informaciones que se encuentran en otros sistemas a los cuales esta entidad no tiene acceso, como lo es el Sistema SOFIA.

Propuesta de Solución: En vistas de las propuestas sobre la mejora de los sistemas de DINAVISA, se propone que se cree un formulario dentro de VUCE (VUI en el corto plazo) para el envío de las informaciones de llegada de las mercaderías. Una vez que estos datos son informados, las demás informaciones referidas al despacho y autorizaciones estarán ya disponibles en la plataforma, no siendo necesario enviar ni adjuntar estos documentos. Hasta la integración de todos los organismos dentro de VUCE, se propone que el número del despacho, así como de las autorizaciones, sea informado dentro del formulario y que de esta forma puedan controlarse estas informaciones de forma remota. Aduana deberá posibilitar a DINAVISA visualizar el despacho finiquitado a partir del número del mismo.

Involucrados: DINAVISA, Aduana, VUI-VUE-SOFIA

71. Falta de actualización de productos controlados

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: ¿Necesita constancia de no intervención?

Responsable: Despachante de Aduana

Descripción: La falta de comunicación entre los organismos de control y Aduana en relación a los productos controlados, lleva a que al momento de ingresar algunas partidas arancelarias, figure en el Sistema SOFIA que es necesario solicitar una autorización o licencia de importación. Aduana es una entidad de aplicación sin ninguna vinculación al control específico que realizan los demás organismos vinculados al control de los productos, esto quiere decir que en relación a los controles específicos Aduana simplemente comunica cuales son partidas arancelarias controladas. Cuando el Sistema SOFIA indica que ciertos productos son controlados, el importador debe proceder con la solicitud de la autorización previa. En los casos que el sistema indica que el producto es controlado, pero en la práctica dicha entidad no lo controla, el despachante debe tramitar una Constancia de No Intervención. Estas Constancias de No Intervención, establecen simplemente que el organismo no controla dicho producto, sin embargo no son realizadas de forma automática y en el caso de algunas entidades, son realizadas en papel. Aquellas emitidas de forma digital, como por ejemplo DINAVISA y SENAVER, deben ser impresas para presentarlas junto a los demás documentos al momento del despacho. Este procedimiento debe ser realizado cada vez que se importa el mismo producto, debiendo esperar el tiempo de la institución correspondiente para su emisión y pagar cada vez que se solicita la misma (109.000 guaraníes en el caso de SENAVER, por ejemplo). En el caso de empresas que realizan la importación del mismo producto de forma periódica, no existen históricos que permitan obtener estas No Intervenciones de forma automática ni es posible utilizar una No Objeción ya emitida por esta entidad. La falta de actualización de forma periódica de las listas de productos y posiciones que no tienen control por parte de los organismos de control, sumado a la falta de históricos que permitan la obtención automática de las No Intervenciones, lleva a adicionar un procedimiento más al proceso de importación y encarecer el mismo.

Propuesta de Solución: Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios procedimientos de los organismos de control en relación a la información que le es brindada a Aduana. Siendo que el Comité de Facilitación de Comercio tiene participación de todas las entidades vinculadas al control de los procesos de comercio exterior, así como representación del sector privado, se propone que se establezca dentro de la agenda de cooperación entre entidades de gobierno la actualización periódica de los productos controlados y sus posiciones arancelarias a la Aduana.

Involucrados: Organismos de Control, Aduana, Comité de Facilitación del Comercio

72. Superposición de controles de MIC y DINAUSA en el caso de domisanitarios

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: despachante

Descripción: Para la importación de productos domisanitarios, a partir del Decreto 3214 de 2009 es necesario solicitar una autorización previa de importación ante la DINAUSA y el MIC. Estos organismos tienen finalidades diferentes en lo que refiere al control, siendo el primero responsable por controlar la sanidad de dichos productos, es decir sus características técnicas y específicas, y el MIC siendo el organismo responsable por la protección de la industria local, controlando el cumplimiento de los requisitos formales y documentales de la mercadería en cuestión, llevando registro de las cantidades importadas y las destinaciones de las mismas. El proceso para solicitar las licencias ante estos dos organismos inicia con DINAUSA y luego que está aprobada la autorización por dicha entidad se puede proceder con el pedido de Licencia Previa de Importación (LPI) ante el MIC. Al momento de solicitar la LPI, el MIC solicita un análisis laboratorial nacional. Esto nuevamente debido a que no es propio de dicho organismo tener el conocimiento técnico y específico para el control de dichos productos. Siendo que la primera parte del proceso ha sido aprobada por quien conoce técnicamente el producto y ha establecido parámetros de control de la sanidad del producto, esta exigencia de análisis laboratorial nuevamente analiza las características técnicas del producto, adicionando etapas en el proceso y generando una serie de desafíos. El análisis solicitado solo se puede realizar en 3 laboratorios en todo el territorio nacional, los cuales tienen una tabla de precios por encima de la media de los laboratorios, encareciendo aún más el proceso. Además, para efectuar el análisis requerido, es necesario realizar la importación de un reactivo, el cual debe cumplir con todas las formalidades nuevamente establecidas por ley. Esta situación deja en evidencia que el MIC, por sí mismo, no dispone de las capacidades técnicas para realizar el control de dichos productos, derivando en una serie de procedimientos para obtener informaciones que nuevamente escapan a su función y misión, como lo es un laudo laboratorial. Por más que no es posible solicitar ambas autorizaciones ante el MIC y DINAUSA al mismo tiempo, el parecer positivo del organismo responsable por el control técnico de los productos no es considerado por el MIC para realizar su análisis formal en base a dicha información.

Propuesta de Solución: En la reunión público-privada, representantes de DINAUSA y el MIC informaron que existe una instancia de diálogo entre ambas entidades donde podría tratarse este asunto. La propuesta conjunta elaborada en la reunión se resume en un cambio de procedimiento e integración de análisis de las entidades que participan del proceso de autorización previa de importación: MIC, DINAUSA y SEAM. En primer lugar, se propone crear un formulario único para solicitar las licencias de importación de estos productos, donde las tres entidades participantes puedan solicitar todos los datos relevantes para sus análisis. Una vez que el despachante de aduanas llene dicho formulario, automáticamente las tres entidades podrán realizar su análisis de forma concomitante. Para que esta nueva forma de solicitar la licencia sea expedita

y ágil, se propone establecer plazos para realizar el análisis documental por parte de las entidades. Si dentro del plazo establecido, una de las entidades no ha dado su parecer, el control de la misma será a posteriori, una vez oficializado el despacho de importación. Para que esta solución sea posible, se deberá modificar el Decreto 3214 de 2009 estableciendo el nuevo procedimiento y sacando del mismo el análisis laboratorial.

Involucrados: MIC, DINAVISA, SEAM.

73. Sobrecostos debido a la necesidad de CRT para solicitar LPI y autorizaciones

Modal: Terrestre

Actividad: Emite LPI

Responsable: MIC

Descripción: La necesidad de presentar el CRT para la solicitud de las autorizaciones previas o LPI genera un cuello de botella en las operaciones de importación, que afecta a los productos controlados por diversas instituciones: MIC, SENACSA, DINAVISA, CNIME, INAN, INTN. Siendo que el CRT solo puede ser emitido una vez que el camión está cargado, este tiene un gran impacto en los tiempos de la operación. Como el transporte ya ha iniciado su tránsito y siendo que el mismo puede ser de 24 horas, la demora en emisión de las autorizaciones lleva a tener camiones parados en frontera esperando tener aprobadas las autorizaciones. Esto deja en evidencia que este documento es un impedimento para tramitar con antelación las autorizaciones y licencias, siendo cualquier demora del organismo un aumento en los costos del proceso y tiempos logísticos que impacta negativamente en la competitividad. En el caso de las LPI del MIC, estas pueden demorar más de 5 días para ser aprobadas y en los casos que necesitan del Informe Técnico del INTN, los plazos son aún mayores. A la vez, para solicitar las LPI tanto la factura como el CRT deben contar con la consularización para ser cargados dentro de VUI. De esta forma, una vez que estos documentos han sido emitidos, de acuerdo al arreglo entre el exportador e importador, la consularización puede realizarse por parte del exportador en origen o del despachante de aduanas sea en la sede del MRE o por medio de VUI. Los numerosos problemas vinculados al procedimiento de consularización (ver oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38), además de encarecer el proceso en muchos casos demoran el mismo, impactando en los tiempos para dar entrada con la solicitud de las licencias. Por citar otro ejemplo, el INAN solo autoriza en el mismo día las solicitudes de aquellos productos que fueron presentados antes de las 9 am. De lo contrario, solo serán aprobadas el próximo día hábil, hasta las 13 horas. De esta forma, desde que se tiene el CRT hasta que se solicita la autorización, dependiendo del horario, esta puede solo ser aprobada al día siguiente afectando los tiempos logísticos.

Propuesta de Solución: Debido a los plazos necesarios para realizar los análisis por parte de las entidades que controlan y aprueban el ingreso de productos al país y los tiempos de los tránsitos terrestres en la región, se propone una solución que traera cambios en los procedimientos y sistemas. En ese sentido se propone una revisión por

parte de los Organismos de Control de los documentos e informaciones necesarias para autorizar anticipadamente el ingreso de los productos controlados. Esta revisión tendrá por objetivo eliminar el documento del CRT como requisito para la solicitud de las autorizaciones y licencias previas, siendo solamente solicitados aquellos datos que sean necesarios para proceder con el análisis y aprobación. Se propone que las empresas importadoras así como los despachantes que trabajan con productos controlados por estas autoridades participen de esta revisión y sean consultados, para llegar a una solución que resuelva el problema para ambas partes, creado un proceso fluido. Una vez realizado dicho análisis, siguiendo las directrices del organismo para ejercer su control, será modificado el formulario mediante el cual se solicitan las Licencias y Autorizaciones. Siendo que todos los organismos estarán vinculados en VUCE (ver propuesta 1), el control de los Organismos de Control sobre el ingreso de los productos podrá registrarse cuando la LPI o Autorización se vincule a un despacho de importación. De esta forma, estos organismo podrá realizar todos los controles pertinentes y actualizar sus estadísticas, sin impactar en los plazos de la operación.

Involucrados: Organismos de Control

74. Falta de actualización del Sistema de DINATRAM lleva a presentar documentos en papel

Modal: Terrestre

Actividad: Realiza apertura de registro

Responsable: Agente de transporte

Descripción: El proceso de registro de transportes ante DINATRAM es realizado de forma presencial y basado en presentación de documentos en papel. Una vez que la flota de camiones de una determinada empresa está registrada, la misma se carga en el sistema y esta información es utilizada en los controles de la Aduana. Siendo que el proceso de registro es en papel y que la carga de dichos datos al sistema es manual, muchas veces ocurren demoras llevando a que los agentes de transporte deban llevar el registro en papel ante la falta de actualización para poder realizar el ingreso de los camiones a Paraguay. En la reunión público-privada, los representantes de Aduana y DINATRAM informaron que existe un acuerdo para intercambio de informaciones entre ambas entidades, pero que sin embargo en la actualidad, las bases de datos se encuentran desactualizadas.

Propuesta de Solución: Para solucionar el problema mencionado anteriormente, se propone una solución que implica cambios en sistemas y procedimientos. La creación de una plataforma por parte de DINATRAM para el registro electrónico de los camiones, facilitará la gestión de las informaciones para DINATRAM así como para las empresas de transporte. Este sistema deberá permitir registrarse con un usuario por empresa de transporte, cargar los documentos necesarios para realizar el registro y visualizar el estatus del proceso. A la vez, deberá permitir adicionar nuevas unidades de transporte adicionando solo aquellos documentos necesarios, manteniendo la base de datos de la empresa como complemento. Para que la gestión electrónica de informaciones de DINATRAM tenga un impacto positivo en el comercio exterior, se

propone que una vez registrada o actualizada la flota de una empresa de transporte, estas informaciones sean automáticamente compartidas con VUCE para el control por parte de Aduana.

Involucrados: Aduana, DINATRAN, VUi-VUE-SOFIA

75. Permiso por Flota lleva a transportar numerosos documentos en papel

Modal: Terrestre

Actividad: Procesos general

Responsable: Otros organismos de control – DINATRAN

Descripción: Debido a los controles a lo largo del territorio nacional y especialmente al ingreso en territorio paraguayo, el conductor del camión debe llevar una carpeta con una serie de documentos dentro de los que se encuentra el permiso de DINATRAN. Este permiso, emitido en papel por DINATRAN refiere al parque automotor completo de la empresa de transportes. Esto quiere decir, que una empresa que tiene 300 camiones, el permiso tendrá el número de hojas que permita contener toda la información de cada una de las unidades registradas. Una vez que este permiso es emitido, el responsable por la gestión por parte de la empresa de transporte debe sacar una copia por cada uno de los camiones que dispone y hacer firmar por un responsable de DINATRAN cada hoja para que la misma tenga validez en los controles. Como es necesario que el chofer tenga en su poder el documento referente a su camión, esto se traduce a imprimir una copia por unidad dentro del parque automotor. Volviendo al ejemplo anterior, si se tienen 300 camiones, se deberán imprimir 300 copias. La imposibilidad de tener un documento electrónico o un único documento por camión habilitado, lleva a que el transportista deba cargar consigo la copia completa de todo el parque automotor en sus transportes. El uso de papel para realizar este control y el número de copias necesarias es claramente contrario a la política Cero Papel impulsada por el gobierno y una oportunidad de mejora para este organismo.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de facilitar el control y hacerlo más eficiente, se propone un cambio en sistema de registro de las unidades de transporte ante DINATRAN. La presentación de las informaciones, actualmente por flota, no ofrece ventajas al momento de controlar un determinado camión, en vistas de ello se propone que el permiso de DINATRAN de cada unidad de transporte registrada sea por vehículo y esté disponible mediante un código de barras o QR para la lectura por parte de los funcionarios de dicho organismo. De esta forma, a partir de dicho código, se podrá acceder tanto a la información de la empresa de transporte así como de la unidad que se desea controlar. Como medida complementaria se propone que a partir del número de placa, pueda accederse a toda la información del vehículo, así como de la empresa de transporte a la cual pertenece.

Involucrados: DINATRAN

76. Proceso presencial para autorización de cargas pesadas ante MOPC

Modal: Terrestre

Actividad: ¿Es carga peligrosa/ sobredimensionada?

Responsable: exportador

Descripción: El procedimiento de autorización de tránsito de cargas pesadas ante MOPC, está basado en la presentación de una serie de documentos en papel entre los que se encuentran: habilitación del conductor, foto de la carga, parque automotor, entre otros. Todos estos documentos deben presentarse en original y copia, la cual debe estar autenticada ante un escribano público. Esta práctica de gestión en papel contradice la política Cero Papel y Gobierno Digital y además la exigencia de autenticación encarece el procedimiento. Por otra parte, la autorización solo se puede solicitar de manera presencial y demora un día hábil para ser emitido el permiso, la cual debe retirarse presencialmente. Debido que solo se puede dar entrada a dicha autorización una vez que el camión está cargado, esto implica que no puede realizarse con antelación. Siendo solo posible tan solo solicitar esta autorización a último momento pudiendo, cualquier eventualidad puede impactar en el proceso logístico como un todo.

Propuesta de Solución: La propuesta para hacer más eficiente la solicitud de permisos para cargas sobredimensionadas y/o peligrosas requiere, en primer lugar, la integración del MOPC dentro de VUCE (VUI en el corto plazo). De esta forma, este Ministerio podrá crear un formulario con los datos necesarios para que los agentes de transporte soliciten dicho permiso de forma electrónica. En relación a los documentos necesarios para obtener dicho permiso, se propone que los mismos puedan ser adjuntados en la solicitud de VUCE, con firma digital para garantizar la responsabilidad ante los mismos. Esta modalidad eliminará la necesidad de llevar los documentos ante un escribano y consecuentemente disminuirá los costos de la operación, manteniendo la posibilidad de identificar quién es el responsable en caso de fraude. Estas informaciones deberán quedar registradas en el sistema del MOPC, pudiendo generar históricos que permitan un análisis más celeré de las autorizaciones. Una vez que se aprueba la solicitud, dicho permiso estará disponible en VUCE para el control por parte de todas las entidades que necesiten controlar el mismo. En un corto plazo, de ser posible, dicho permiso podrá ser impreso con firma digital para entregar en eventuales controles que se mantengan en papel hasta lograr la transición al control por sistemas.

Involucrados: MOPC, VUI-VUE-SOFIA, Caminera, Aduana

77. Coordinación de viáticos informal con inspectores

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Coordina viáticos, días y horas de inspección

Responsable: Despachante

Descripción: Cuando el puerto de destino final de la mercadería no tiene presencia física permanente del organismo de control que debe realizar la inspección física de la mercadería, es necesario coordinar con la institución y con el inspector designado para

que se traslade al puerto a los fines de realizar la inspección. Si bien algunas instituciones tienen viáticos establecidos por reglamento o normativa, en la práctica se solicitan pagos fuera de los mismos para agilizar el proceso. Este procedimiento que se realiza de forma informal por medio de un contacto telefónico o hasta personal, incrementa los costos de la operación. Si es necesaria la inspección de más de un organismos para realizar la inspección, debido a que no es posible realizar la coordinación dentro de alguna plataforma oficial donde todos los organismos estén presentes, se dificulta que sucedan al mismo tiempo.

78. Presentación de documentos en papel para inspección de SENAVE

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica etiqueta, embalaje, toma muestras y labra acta

Responsable: SENAVE

Descripción: Las mercaderías que son controladas por SENAVE y para las cuales es necesario solicitar una autorización previa de importación son inspeccionadas por un inspector de dicha entidad en el puerto de destino final. En el caso de AFIDI (Acreditación Fitosanitaria de Importación) las cuales son necesarias por ejemplo, para el caso de importación de semillas, es necesario solicitar esta acreditación antes de embarcar la mercadería en origen y luego, una vez que la misma se encuentra en el puerto de destino final es necesario realizar el pago de la inspección de las etiquetas de las mismas. En estos casos, el pago se puede realizar online (si se dispone cuenta en el Banco de Fomento o Continental, de lo contrario a través de la red bancaria del Centro de Despachantes Aduaneros). Luego de realizar el pago, se debe entregar la factura en el Dpto. de Cuarentena Vegetal (CDV), en punto de ingreso con los técnicos del SENAVE o el Dpto. Comercio (DISE). El horario de atención de SENAVE es hasta las 15h, por lo cual es necesario realizar esta gestión con la debida antelación para no perder un día útil. Si el puerto donde ingresa la mercadería no tiene inspectores de SENAVE de forma permanente, este comprobante es necesario retirarlo de la unidad de SENAVE más cercana, aumentando la antelación con la cual se debe realizar el trámite. A partir del momento en que se presenta el comprobante del pago en papel, el técnico de SENAVE verifica en la VUI, que el número de la solicitud detallada en la factura se encuentre autorizada. Se imprimen dos ejemplares de cada AFIDI, donde el original es firmado por el técnico del DCV autorizado para el efecto, y el mismo se entrega al usuario; en el duplicado se deja constancia de la entrega del documento con la correspondiente firma, aclaración y número de cédula de la persona que retira, posteriormente se archiva en el Dpto. Cuarentena Vegetal. La impresión de la AFIDI puede realizarse también en las Oficinas de Punto de Ingreso o en el Departamento de Comercio de Semillas (DISE). Esto demuestra que si bien el pago es electrónico, el proceso de gestión y control es realizado en base a documentos en papel. La representante de SENAVE en la reunión público-privada informó que dicho control queda registrado en el sistema, pero que el procedimiento interno establecido por el organismo demanda la solicitud del comprobante en papel.

79. Procedimiento moroso para designación de inspectores de INFONA

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica y Labra actas

Responsable: Otros organismos de control

Descripción: INFONA es la entidad responsable por el control de las importaciones de madera y sus derivados. Para la importación de dichos productos, por medio de VUI, el despachante de aduanas solicita una autorización de importación. Una vez que se dispone de la misma, INFONA deberá inspeccionar la mercadería en el puerto de destino final para autorizar el ingreso de dichos productos a Paraguay. Para coordinar la inspección, los despachantes deben contactarse con la entidad, siendo extremadamente difícil obtener una respuesta por medios electrónicos o telefónicos. Esto lleva a que los despachantes deban dirigirse personalmente a San Lorenzo para que efectivamente se designe un inspector para controlar la mercadería en el puerto de destino final. La falta de inspectores lleva a que el plazo para que este procedimiento se realice es de 72h, lo cual impacta en los tiempos del proceso aumentando sus costos y demorando la disponibilidad de la mercadería por parte del importador.

Propuesta de solución a las oportunidades de mejora 77, 78 y 79: Los problemas descritos serán solucionado mediante un cambio en los procedimientos, producto de la utilización de herramientas digitales. Se propone la creación de una Agenda Electrónica de Inspección en VUCE que permita coordinar las inspecciones con los organismos de control y la Aduana de forma electrónica, sin necesidad de realizar contactos personales. Se propone crear dentro de la Ventanilla Única, un sistema que permita automáticamente designar el funcionario que será responsable por verificar la mercadería, estableciendo día, horario y local de inspección. Para que esto sea posible, todas las entidades que realizan inspecciones deberán tener cargada y actualizada la base de datos de sus funcionarios, con sus respectivos horarios, para que el sistema pueda de forma inteligente asignar a las personas responsables (similar a lo que sucede con el sistema de acompañamiento de cargas en tránsito de la Aduana). En el caso que la designación de un inspector requiera el pago de viáticos, los mismos serán automáticamente generados en el sistema mediante la Plataforma de Facturación y Pagos, otorgando transparencia al proceso. Esta agenda estará disponible para aquellas mercaderías que hayan realizado el pago de las correspondientes autorizaciones. Siendo que solo el cumplimiento de todos los requisitos aduaneros y administrativos habilitarán al despachante hacer uso de la agenda para solicitar la inspección, no será necesario presentar documentos en papel que comprueben pagos para proceder con la inspección ya que el sistema habrá verificado esto de forma automática. De esta forma, los procedimientos de inspección serán transparentes, podrán ser medidos los tiempos de cada institución con mayor asertividad y todas las empresas estarán en igualdad de condiciones, evitando cualquier tipo de práctica discrecional.

Involucrados: SENAVE, INFONA, Organismos de Control en general.

80. Formularios de toma de muestra y retención en papel

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verifica etiqueta, embalaje, toma muestra y labra acta

Responsable: SENAVE

Descripción: Las mercaderías controladas por SENAVE deben ser inspeccionadas por un ingeniero de dicha entidad en el puerto. Cuando el inspector toma muestra de la mercadería, realiza un acta que se encuentra en la VUI. Este comprobante de la toma de muestra solo puede ser impreso por el Inspector de SENAVE, el cual luego de firmarlo y sellarlo se lo entrega al despachante. Lo mismo acontece con el Acta de Retención que se realiza cuando hay alguna observación, la cual es entregada al despachante en papel con firma y sello. Esta práctica contradice la política Cero Papel, ya que existe necesidad de conservar dichos documentos con firma y sello.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de hacer un uso eficiente de las herramientas tecnológicas disponibles y a la vez ayudar en la implementación de la política Cero Papel impulsada por el gobierno, se propone que las Actas tanto de toma de muestra como de retención, se encuentren disponibles en VUCE con firma digital del inspector que realizó dicha inspección. Estos documentos deberán tener la validez suficiente como prueba de la realización de este procedimiento en controles posteriores. Para ello, las disposiciones legales y procedimentales de SENAVE deberán ser modificadas y modernizadas, para que estos documentos tengan validez de prueba legal.

Involucrados: SENVAE, VUI-VUE-SOFIA

81. Proceso de designación de inspector presencial y en papel en SENAD

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: Despachante

Descripción: Para solicitar el permiso de importación de productos controlados por SENAD, es necesario iniciar los procedimientos ante DINAVISA. Una vez que dicho organismo ha emitido su autorización, la SENAD procede con su análisis. En la VUI, el despachante puede ver la aprobación de la solicitud de DINAVISA con dos códigos, siendo una para esta entidad y otro para la SENAD. Sin embargo, siendo que la SENAD no se encuentra en VUI, al momento de la llegada de la carga en puerto de destino final, es necesario dirigirse personalmente a dicha entidad con la autorización impresa, para que sea designada la persona que realizará la inspección física. Esta modalidad de trabajo de SENAD contradice la política Cero Papel impulsada por el gobierno y demanda el traslado de un funcionario de la empresa o agencia de despacho hasta la oficina de la SENAD para poder continuar con el proceso de importación.

Propuesta de Solución: La solución a este problema requiere cambios a nivel de sistemas, procesos y legislación. En primer lugar, se propone adaptar los procedimientos de la SENAD así como las normativas que los amparan para que dicho

organismo se integre a la VUCE (VUI corto plazo). A partir de dicha integración, se proponen la creación de un formulario electrónico de solicitud de los permisos previos de dicha entidad dentro de la VUCE. A partir del número de registro de la empresa dentro de la plataforma, serán extraídos todos los datos de la misma, los cuales serán complementados con los datos de la operación para hacer más eficientes los análisis, evitando la repetición en las informaciones solicitadas. Con la posibilidad de solicitar los permisos dentro de esta plataforma, los mismos estarán disponible automáticamente para que otros organismos de control puedan verificarlos y proceder con sus controles sin necesidad de envío de documentos. En relación a la designación de inspectores, siendo que la autorización de esta entidad ya estará disponible en VUCE, se propone la utilización de la Agenda Electrónica de Inspección descrita en la propuesta de solución a las oportunidades de mejora 77, 78 y 79. Siendo que la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior demandará un plazo más extenso para su implementación, se propone en el corto plazo la integración de la SENAD a VUI para la solicitud de los permisos de forma electrónica.

Involucrados: SENAD, VUI-VUE-SOFIA

82. Imposibilidad de evaluar los productos a partir de los requisitos establecidos por INTN

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Retorna solicitud de importación

Responsable: Otros organismos de control- INTN

Descripción: A los fines de obtener el Informe Técnico de INTN es obligatorio presentar la factura traducida, sin embargo cuando esta entidad procede con su análisis, suele solicitar a los importadores la traducción de otros documentos como el Packing List y Certificados, esto genera una demora el proceso de emisión del Informe ya que es necesario solicitar la traducción de los mismos. En la reunión público-privada, representantes de esta institución mencionaron que esto se debe a que en numerosas ocasiones las facturas tienen la mercadería codificada y por más que la misma esté traducida, no existe posibilidad de identificar el producto claramente. Esta situación deja en evidencia que los requisitos establecidos para la solicitud del Informe Técnico no necesariamente brindan las informaciones necesarias para efectuar el análisis de INTN, derivando en la necesidad de frenar el proceso y solicitar informaciones complementares.

Propuesta de Solución: Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios a nivel de procedimientos. En la reunión público-privada se llegó a un acuerdo que esta situación podría ser resuelta mediante una revisión de las informaciones que se solicitan para realizar los análisis, así como los documentos y el formato de presentación para verificar cuales son necesarios y útiles para el análisis por parte del organismo. Siendo que INTN está en proceso de ingresar al VUI para recibir las solicitudes de Informes Técnicos, se propone que se realice una revisión conjunta con el sector privado de los documentos y datos solicitados a los fines de que los mismos sean aquellos necesarios para realizar el análisis completo de la solicitud sin

tener que solicitar informaciones complementares. Para ello deberán crearse grupos de trabajos público-privado, compuestos por aquellas empresas que se realizan operaciones de comercio exterior que demandan el control de INTN junto con los funcionarios de esta institución. Este trabajo conjunto tendrá como objetivo final la creación de un formulario que se adapte a las necesidades tanto de INTN como del sector privado.

Involucrados: INTN, Sector Privado, VUI-VUE-SOFIA.

83. Demora y burocracia para la emisión del informe técnico de INTN

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: El Informe Técnico del INTN es un requisito necesario para la importación de ciertos productos metalúrgicos como por ejemplo cables, chapas térmicas, alambres, entre otros y a la vez, debe solicitarse previamente a la Licencia Previa del MIC. La emisión de este informe técnico demora en promedio 3 días y es emitido en papel, con lo cual debe retirarse en la sede de INTN. Dicho informe debe ser solicitado por operación, con un costo de 140.000 guaraníes, y establece que los productos clasificados en determinada partida arancelaria no están afectados por una serie de decretos, como por ejemplo los Decretos 10809/2000 y 11575/2007. Una vez emitido, el Informe debe ser autenticado ante escribano para adjuntarlo a VUI para solicitar la LPI correspondiente. Las demás informaciones constantes en dicho documentos son los datos de la empresa y del producto, de acuerdo a lo declarado en la factura comercial. El documento no ofrece ningún análisis del producto, siendo el mismo cada vez que se importa la misma mercadería. La inexistencia de un histórico por empresa y operación, así como la imposibilidad de utilizar informes anteriores con la mismas partidas arancelarias, lleva a tener que esperar el plazo mencionado cada vez, retrasando la operación y encareciéndola.

84. Consularización de documentos para solicitar informe técnico

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: Despachante

Descripción: Para solicitar el Informe Técnico ante INTN, deben presentarse personalmente ante dicha entidad la factura comercial, packing list, Certificado de Origen y CRT, además de una nota de solicitud de Informe Técnico. Tanto la factura como el CRT deben estar visados, lo cual requiere que luego de su emisión en origen, pasen por el proceso de visación y posteriormente sean autenticados por un escribano público en Paraguay. De esta forma, si la empresa decidiese realizar el proceso de consularización de documentos por medio de VUI, de todas formas dicho documento digital no podrá ser utilizado en este formato ya que la presentación física del mismo es imprescindible, además de la autenticación por parte de un escribano. Siendo que el

CRT solo puede ser emitido una vez que el camión está cargado, la necesidad de realizar la consularización y la autenticación del documento, puede llevar a que no haya sido posible obtener los permisos y autorizaciones, tanto del INTN como del MIC, previamente a la llegada del camión en frontera. Esta situación genera sobrecostos al proceso por camiones parados en frontera con necesidad de pagar sus días extras.

Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 83 y 84: La solución a estos problemas requiere cambios a nivel de sistemas, procesos y legislación. En primer lugar, es fundamental el ingreso de INTN en la VUI para la gestión de todas las autorizaciones que se encuentran bajo su rango de acción. En la reunión público-privada, el representante de VUI informó que el proceso de integración de INTN se encuentra actualmente interrumpido debido a que dicha entidad no ha suscrito un acuerdo con el Banco de Fomento para que sea posible recibir pagos electrónicos. Superada esta instancia, la integración será posible. A partir de dicha integración, se proponen las siguientes soluciones para agilizar el proceso de emisión de los Informes Técnicos:

- Creación de un formulario electrónico de solicitud de Informe Técnico dentro de la VUCE (VUI corto plazo). A partir del número de registro de la empresa dentro de la plataforma, serán extraídos todos los datos de la misma, los cuales serán complementados con los datos de la operación para hacer más eficientes los análisis, evitando la repetición en las informaciones solicitadas. Con la posibilidad de solicitar los Informes Técnicos dentro de esta plataforma, los mismos estarán disponible automáticamente para que el MIC pueda proceder con sus controles sin necesidad de envío ni autenticación de dicho documento.
- Los documentos necesarios para realizar los controles de INTN se encontrarán dentro de la Carpeta Documental, y no será necesario adjuntarlos nuevamente. Todas las entidades podrán verificar dichos documentos digitales.
- Creación de un histórico por empresas para emisión automática de Informes Técnicos para productos solicitados anteriormente dentro de INTN. A partir de informar dentro del formulario el NCM de la mercadería, se podrá acceder al histórico y utilizar la misma descripción ya analizada por el INTN, conforme consta en la factura que será adjuntada. En estos casos el certificado será emitido automáticamente. Estos Informes serán pagos solo al momento de la primera emisión, siendo las demás sin valor ya que el documento se generará de forma automática, sin necesitar de análisis de funcionarios de dicha institución.
- Cuando dicho Informe establezca que el producto No está afectado por cierto Decreto, el Informe, además de automático, no tendrá costo para el importador/despachante. Este procedimiento será similar a lo que sucede actualmente con las LPI del MIC para cables que no son utilizados para tendido eléctrico.
- Adecuación de la normativa vigente para poder proceder con el proceso de solicitud, análisis y emisión de certificados de forma electrónica, sin necesidad de presentación de documentos en papel autenticados.

En relación a la consularización de documentos, cuando sea posible adjuntar los documentos en VUI, se podrá utilizar la versión digital de los mismos. Para mayores

detalles sobre las soluciones propuestas sobre consularización de documentos en el proceso de importación ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38. Siendo que la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior demandará un plazo más extenso para su implementación, se propone en el corto plazo la integración de INTN a VUI y la aplicación de las demás soluciones propuestas buscando la facilitación del comercio en un corto plazo.

Involucrados: MIC, INTN, VUI, VUI-VUE-SOFIA

85. Alto costo de LPI para alambres

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Verificación de documentos

Responsable: MIC

Descripción: La importación de alambres requiere la solicitud de una LPI al MIC. La solicitud de dicha Licencia tiene un alto costo no solo por el valor de la misma establecido por el MIC, sino por los procedimientos necesarios para obtener los documentos para su pedido. Para realizar dicha solicitud, es necesario llenar un formulario en VUI y adjuntar una serie de documentos dentro de los que se encuentra la Constancia de No Producción Nacional emitida por la UIP y el Informe Técnico realizado por INTN el cual tiene un costo de 140.000 guaraníes. La Constancia de No Producción debe ser solicitada por la empresa importadora o sus despachante a la UIP y no existe un plazo definido para su emisión (conforme fue descrito en la oportunidad de mejora 28 referente a materia prima). Dicho documento, debe ser solicitado presencialmente y luego debe ser retirado de UIP para poder ser adjuntado a la VUI, con sus consecuentes costos operacionales de disponibilizar un funcionario de la empresa para realizar este trámite. La importación recurrente de un mismo producto por parte de una misma empresa, no permite el uso de la misma Constancia de No Producción ya emitida por la UIP, siendo necesario realizar este procedimiento cada vez que es necesario solicitar la LPI. Por otra parte, el valor de esta LPI es de 590.380 guaraníes, además de la comisión que debe pagarse al Banco de Fomento (5.500 guaraníes si la empresa no dispone de cuenta en dicho banco y se paga en Ventanilla). Este valor elevado impacta en los costos de las empresas que trabajan con la importación de dichos productos encareciendo la operación y no tiene su justificativa en el análisis realizado, ya que no son emitidos laudos o informes, sino simplemente la autorización de importación.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de aumentar la competitividad de las empresas paraguayas del sector, se propone la reducción de costos de la tasa paga al MIC en relación con el servicio efectivamente prestado, siguiendo los lineamientos del Acuerdo de Facilitación al Comercio. Para ello, el MIC deberá realizar un análisis de su proceso de emisión de LPI para alambres con el objetivo de establecer un valor que

satisfaga las necesidades de la entidad, sin perjudicar a la industria local. Se propone que el sector privado participe de dicho análisis para establecer el valor de estas LPI. En relación a la Constancia de No Producción emitida por la UIP, siguiendo las soluciones planteadas a las oportunidades de mejora 28, 29 y 30, se propone de forma complementar que las mismas puedan ser solicitadas y emitidas de forma electrónica en la VUCE para que puedan ser utilizadas para la solicitud de LPI, sin necesidad de tener que retirar las mismas presencialmente.

Involucrados: MIC, Sector Privado, VUI-VUE-SOFIA, UIP

86. Inestabilidad del Sistema SAMWEB

Modal: Terrestre

Actividad: Solicita autorización previa de importación

Responsable: Despachante

Descripción: El Sistema Automatizado de Maquila en la Web (SAM Web), dependiente del CNIME (Consejo Nacional de Industrias Maquiladoras de Exportación) es una aplicación informática que tiene por objetivo apoyar a que el sistema maquilador en el Paraguay cuente con una operativa ágil y transparente, accesible a los usuarios y acorde a las exigencias del comercio internacional actual. Este sistema se encuentra fuera de la Ventanilla Única del Importador, siendo de esta forma un portal más al que se debe acceder para poder realizar una importación. Al momento de realizar una importación bajo el Régimen de Maquila es necesario solicitar el CNU (Código Numérico Único), el cual será utilizado posteriormente en el despacho. Dicho Código debe ser solicitado por cada operación de importación. Los importadores usuarios de dicho sistema, informaron que el sistema es inestable debido a la sobrecarga, lo cual lleva a que luego de cargar todas las informaciones, no es posible generar el Código. Para poder generar el CNU en el sistema, es necesario informar los datos de la factura comercial, así como del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Considerando los cortos tiempos del tránsito terrestre en las importaciones de la región y la obligatoriedad de colocar el número del CRT (el cual implica que el camión ya está cargado), la inestabilidad del sistema para generar el CNU, lleva a retrasar la operatoria logística como un todo, aumentando los costos del proceso.

Propuesta de Solución: En la reunión conjunta público-privado, el representante de la VUE mencionó que actualmente se están realizando los trabajos necesarios para integrar esta herramienta dentro de la VUE. De esta forma, el proceso anteriormente mencionado en el SAMWEB, podrá ser realizado dentro de la VUE para el caso de las importaciones. Fue mencionado que la capacidad de dicha plataforma es superior a la del SAMWEB, lo cual traerá una mejora en las operaciones. La propuesta presentada y discutida en la reunión, es aún superadora, previendo la integración de esta herramienta dentro de la VUCE. Esto será posible mediante la integración de la VUI, VUE y SOFIA, con todas las herramientas que hoy poseen, en un único portal donde los operadores podrán acceder para realizar, de inicio a fin, todas sus operaciones de comercio exterior. De esta forma, se solicitará el CNU dentro de VUCE y este número

automáticamente estará en el sistema para proceder con el despacho. En relación a los datos requeridos para solicitar el CNU, se propone aprovechar esta instancia de integración a la VUE para realizar una modificación del formulario con el objetivo de eliminar la necesidad de informar el Conocimiento de Rodoviario de Transporte (CRT) y en su lugar, colocar los datos necesarios para el control correspondiente a los fines de otorgar el permiso de importación. En este sentido, si el puerto de destino final es una información considerada relevante para el análisis, la misma podrá ser informada al momento de solicitar la autorización de importación, sin necesidad de adjuntar el documento relativo al Conocimiento de transporte o su número. De esta forma, la autorización de importación bajo el régimen de maquila podrá ser solicitada con antecedencia, haciendo el proceso más ágil y al mismo tiempo garantizando el control. Una vez que se realice la modificación de los datos necesarios para la solicitud de importación, se deberá actualizar el Instructivo de Procedimientos y Trámites Administrativos de la Secretaría Ejecutiva CNIME en lo que refiere a la Operación, específicamente al apartado III Importación Maquila que se encuentra en la página del MIC⁷.

Involucrados: Consejo Nacional de Industrias Maquiladoras de Exportación, MIC y Ministerio de Hacienda

87. Inestabilidad del sistema bancario impide realizar apertura de registro

Modal: Terrestre

Actividad: apertura de registro

Responsable: Transportista

Descripción: Al momento de realizar la apertura de registro, se generan dos cobros: Canon SOFIA e INDI. Este último se paga de forma electrónica, sin embargo en numerosas ocasiones la inestabilidad del sistema bancario impide comunicar el pago efectuado a Aduana, imposibilitando realizar la apertura del registro. Esta situación afecta a toda la cadena logística desde el transporte hasta al importador, ya que la apertura de registro es un paso necesario para poder oficializar el despacho de importación.

Propuesta de Solución: Para solucionar este problema se propone un cambio en el procedimiento y consecuentemente en los tiempos en que se realiza el pago del INDI. Siendo que la liquidación del INDI se genera en relación al valor de la visación consular del MIC-DTA, se propone que dicha liquidación sea generada al momento del registro del MIC-DTA en el Módulo de Carga de VUCE. Esto permitirá realizar el pago con anticipación a la apertura de registro anulando el impacto de la inestabilidad del sistema bancario. La integración de todos los organismos de control dentro de la misma plataforma, permitirá a la Aduana tener la información necesaria en el sistema para autorizar las operaciones.

Involucrados: Ministerio de Hacienda, Aduana

⁷<http://www.mic.gov.py/maquila/docs/convirtiendose-en-maquilador/Instructivo%20de%20Tramites%20y%20procedimientos%20administrativos.doc>.

88. Presentación de documentos en papel para renovación anual

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: General

Responsable: Importador

Descripción: Los diferentes actores que operan en los procesos de comercio exterior deben, anualmente, realizar la renovación de su habilitación para operar ante Aduana. La Resolución de Aduana 71 de de 2011 establece las documentaciones exigibles para la inscripción y habilitación anual para cada actor. Si bien existe una plataforma de Aduana para cargar los datos, todos los documentos deben presentarse en papel, siguiendo las fechas establecidas. Existen algunos documentos solicitados de forma anual, los cuales no tiene vencimiento, como por ejemplo el RUC de las empresas. A la vez, muchos de estos documentos, por mas que no esté establecido en la Resolución mencionada, son solicitados autenticados, lo que aumenta considerablemente el costo de los mismos. Esta exigencia es contraria a la política Cero Papel, demandando la necesidad de trasladarse físicamente para realizar este procedimiento a la Aduana.

Propuesta de Solución: Con el objetivo que el comercio exterior paraguayo sea una referencia en la aplicación de la Política de Gobierno Digital y Cero Papel y siendo la Aduana uno de los entes más comprometidos con la modernización de los procesos, se propone que se actualicen los procedimientos actuales con el objetivo que el uso de la plataforma para cargar los documentos de Aduana sea suficiente para proceder con la habilitación. Para ello, todas las empresas vinculadas al comercio exterior deberán tener firma digital que permita dar mayor seguridad y autenticidad a los documentos, así como identificar a los responsables. A partir del número de RUC de las empresas, podrán extraerse todos los datos de la misma que ya han sido registrados por la empresa y se podrán cargar todos los datos, informaciones y documentos necesarios para la renovación de la habilitación. Se propone que una vez que todos los documentos han sido cargados, se de un número del proceso que permita acompañar la habilitación. Este mismo sistema, una vez que el análisis ha sido registrado, enviará un correo electrónico a e-mail registrado por la empresa, confirmando el registro. Para que esta solución sea factible, se deberán actualizar las disposiciones legales vigentes, estableciendo que los documentos deberán ser electrónicos o posibles de digitalizar. Esto será un incentivo para la modernización de los procesos del sector privado, como por ejemplo la emisión de las pólizas de seguro electrónicas.

Involucrados: Aduana, Operadores del Comercio Exterior

89. Registro por rubro ante el MIC con informaciones repetidas

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: Eje general

Responsable: Importador

Descripción: Anualmente las empresas que importan productos controlados por el MIC y que deberán solicitar LPI para su ingreso, deben realizar la renovación del

registro de importador por rubro. Si bien este trámite es realizado para la importación, el mismo se debe realizar en la Ventanilla Única del Exportador. El primer paso para proceder con este trámite es solicitar un usuario en VUE y luego, dependiendo de cada rubro y su normativa legal, adjuntar una serie de documentos y pagar una tasa de 7 jornales (por rubro). Si bien algunos rubros solicitan algunos documentos específicos, la mayoría de los documentos solicitados son los mismos ya que se refieren a la empresa importadora: Estatuto, Balance, Registro de firma en la Aduana, Referencia bancaria, etc. Si una empresa debe registrarse para operar en varios rubros, debe no solo pagar la tasa para cada uno de ellos, sino que también adjuntar los mismos documentos cada vez.

Propuesta de Solución: Siendo que el control es realizado por parte del MIC y que la mayoría de los documentos son los mismos independientemente del rubro, se propone cambios en el procedimiento de registro, anulando de la necesidad de registro por rubro y que en su lugar se cree un macro formulario inteligente, dentro de VUCE, donde las empresas puedan informar los datos necesarios para el registro y adjuntar los documentos cada vez. Este formulario deberá contar con una parte dinámica en la cual se selecciona los rubros en los cuales se desea operar y que en esta sección se soliciten documentos específicos referidos al rubro. Esta solución busca no sólo hacer más eficiente el proceso y centralizar los registros en un único acto, sino que también eliminar los sobrecostos en el proceso de importación.

Involucrados: VUI-VUE-SOFIA, MIC

90. Denuncias infundadas generan competencia desleal

Modal: Marítimo y Terrestre

Actividad: proceso general

Responsable: Importador

Descripción: El control en las fronteras en el comercio internacional tiene una gran importancia para la protección de los derechos de propiedad industrial e intelectual, y en especial las marcas, ya que resulta una medida preventiva muy efectiva frente a la falsificación de productos y la lucha contra la piratería. Cuando una importación es denunciada por parte de un abogado el cual se encuentra representando a una importadora, por ejemplo en el caso de falsificación de marcas, se inicia un proceso ante la Fiscalía. En este momento se bloquea el conocimiento de embarque, impidiendo proceder con el despacho de importación. A partir de la denuncia, la mercadería queda inmovilizada en el depósito aduanero, hasta la conclusión de la investigación. En este momento se generan para el importador costos relativos al personal de verificación, posicionamiento del contenedor/camión, servicios de montacargas, además de los días del almacenaje. En el caso de ser por modal terrestre, el medio de transporte queda también inmovilizado, generando los costos relativos de diarias. Cuando las denuncias son infundadas, es decir, cuando luego de concluida la investigación no se comprueba ningún ilícito, el conocimiento de embarque queda desbloqueado y se puede proceder con el despacho y nacionalización de los bienes. En estos casos, de denuncias infundadas, el costo del proceso tiene un aumento

considerable debido a la denuncia, el cual debe ser asumido por el importador. Dado que quien realiza la denuncia no tiene responsabilidad ante los costos generados, este tipo de denuncias se utilizan de mala fé para perjudicar a importadores aumentando sus costos.

Propuesta de Solución: Con el objetivo de evitar la competencia desleal y el aumento de costos en las operaciones debido a denuncias infundadas o falsas, se propone cambios a nivel normativo y de procedimiento. De esta forma, una vez que se ha procedido con la investigación correspondiente, todos los costos resultantes de las mismas sean asumidos por el denunciante. Para que esto sea posible, se propone que se establezca en el procedimiento de denuncia ante el Ministerio Público que toda denuncia debe estar acompañada de una caución para asumir los costos que este procedimiento genera en caso que sea infundada o falsa. Esta medida permitirá que el procedimiento de denuncia sea realizado y las investigaciones se lleven a cabo y que solo en caso que se compruebe el ilícito la empresa importadora tenga que asumir los costos operacionales que demanda la investigación. De esta forma, las investigaciones serán realizadas para evitar cualquier tipo de fraude, sin que esto perjudique económicamente a los importadores que realizan sus operaciones cumpliendo todas las disposiciones legales.

Involucrados: Ministerio Público, Sector Privado

91. Imposibilidad de realizar pagos electrónicos

Modal: Terrestre

Actividad: Paga tasas portuárias

Responsable: Despachante aduanero

Descripción: La falta de modernización de algunos puertos en relación a la posibilidad de realizar pagos electrónicos, como es el caso de Paksa o San Jose, impacta en necesidad de presencia física del despachante o sus auxiliares para proceder con el pago de los servicios prestados. La imposibilidad de utilizar cualquier plataforma digital para realizar el pago, lleva a tener que realizar filas en el puerto, además de tener que trasladarse con grandes sumas de dinero en efectivo en cheque, poniendo en peligro la integridad física de las personas que realizan dichos trámites.

Propuesta de Solución: Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios a nivel de sistema y procedimientos. Todos los puertos habilitados para operar, deberán modernizar sus sistemas para posibilitar el pago electrónico. Esta medida deberá ser implementada en el corto plazo y podrán ser mantenidas al mismo tiempo otras modalidades de pago que sus clientes y la administración consideren necesarias. Para que este tipo de pagos sea generalizado, se propone que este requisito se encuentre dentro de los requisitos para habilitarse para operar.

Involucrados: Puertos Paksa y San José

92. Controles migratorios demoran la operativa de ingreso de carga al país

Modal: Terrestre

Actividad: Pasa por ANNP y paga tasas

Responsable: ANNP

Descripción: La falta de controles migratorios eficientes e integrados entre los países de la región lleva a parar la carga de importación para presentación de documentos de los choferes en la frontera para el ingreso a Paraguay. Además de las dificultades propias del proceso de transporte internacional de carga de importación, los requisitos migratorios de presentarse personalmente con los documentos ante los funcionarios de la Aduana, lleva a estacionar el camión, realizar una fila, esperar el momento de ser atendido. Existe una única fila para el control migratorio, en la cual se encuentran autos particulares, ómnibus de turismo y camiones de carga.

Propuesta de Solución: Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios a nivel procedimientos. Se propone el establecimiento de controles migratorios integrados entre los países en los puntos de frontera con dedicación exclusiva para las cargas de importación/exportación. Siendo que en el caso de la importación los funcionarios de ambos países se encuentran del lado paraguayo, el control integrado permitirá presentar los documentos migratorios una sola vez para el control de ambas autoridades. A la vez, la existencia de una fila exclusiva, agilizará aún mas este procedimiento, disminuyendo el impacto de aspectos migratorios sobre el comercio exterior y garantizando el control.

Involucrados: Aduana