UAF NICARAGUA

EVALUACIÓN

DE RIESGOS DE LA/FT

PARA EL SECTOR DE COMERCIANTES Y DISTRIBUIDORES DE VEHÍCULOS NUEVOS Y/O USADOS

UNIDAD DE ANÁLISIS FINANCIERO

Managua, Nicaragua | Rotonda Centroamérica, 700 metros al Oeste | + 505-22558333

www.uaf.gob.ni

UAF

CONTENIDO DEL DOCUMENTO

1. GLOSARIO Y DEFINICIONES 2

2. INTRODUCCIÓN 4

3. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR 6

4. RESULTADOS 20

5. CONCLUSIONES 27

6. ANEXO 28

ANEXO 1 28
Parámetros numéricos y cualitativos de medición

1. Glosario de abreviaturas y definiciones

ALA/CFT/CFP: Anti Lavado de Activos, Contra el Financiamiento al Terrorismo y Contra el Financiamiento a la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva.

Amenaza: es una falta o un delito que promete un mal futuro, ilícito o peligro inminente, que surge, de un hecho o acontecimiento que aún no ha sucedido. También amenaza puede ser una persona o grupo de personas, objeto o actividad con potencial para causar daño, por ejemplo, al estado, a la sociedad, a la economía, etc. En el contexto del LA/FT, esto incluye a delincuentes, grupos terroristas, sus facilitadores y sus fondos, como también las actividades de LA/FT pasadas, presentes y futuras.

APNFP: Actividades y Profesiones No Financieras Designadas.

BCN: Banco Central de Nicaragua.

Enfoque Basado en Riesgo: es el establecimiento y adopción de medidas proporcionales a los riesgos asociados al LA/FT/FP como resultado de su identificación, evaluación y comprensión. Para efectos de este informe, se hará referencia a este concepto como "EBR".

CIF: acrónimo del término en inglés "C*ost, Insurance and Freight*", "Coste, seguro y flete, puerto de destino convenido". El término coste, seguro y flete, determina que el vendedor deberá entregar la mercancía a bordo del buque (en su caso transporte fluvial) en el puerto de embarque marítimo. El vendedor contratará y pagará el costo del seguro y del flete principal para transportar la mercancía hasta el puerto de destino convenido.

Debida Diligencia del Cliente: Conjunto de medidas aplicadas por los Sujetos Obligados para identificar a las personas naturales y jurídicas con las que establecen y mantienen o intentan establecer relaciones de negocio o servicio, incluyendo la obtención, verificación y conservación de información actualizada y completa sobre el origen y la procedencia de los activos, fondos o ingresos de estas, sus patrones de operaciones, los productos y servicios a los que acceden y sus beneficiarios finales. Para efectos de este informe, se hará referencia a este concepto como "DDC".

GAFI: Grupo de Acción Financiera Internacional.

GAFILAT: Grupo de Acción Financiera de Latinoamérica.

IEM: Informe de Evaluación Mutua.

ISO 31000 2018: Norma internacional sobre la gestión de riesgos. Establece principios que deben adoptarse para administrar los riesgos efectivamente, recomienda el desarrollo, implementación y mejoramiento continuo de un marco en que se desarrolle el proceso de la gestión del riesgo y describe el proceso sistemático y lógico de la gestión del riesgo.

LA/FT/FP: Lavado de Activos, Financiamiento al Terrorismo y Financiamiento a la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva.

PEP: Personas Expuestas Políticamente.

Permuta: Intercambiar un vehículo por otro sin mediación de dinero, salvo excepciones, que podría ser cuando uno de los dos vehículos está valorado por un precio mayor o menor del que se adquiere.

Riesgo de LA/FT/FP: Es la introducción de productos de los delitos precedentes de LA y fondos destinados a apoyar el terrorismo y la proliferación, en los Sujetos Obligados, como resultado de procesos internos, personas y sistemas que tienen fallos o son inadecuados o de eventos externos.

Señal de Alerta: Son hechos, conductas, comportamientos transaccionales, situaciones especiales, referencias, avisos, indicios o banderas rojas que deben ser analizadas en combinación con otros indicadores, factores, criterios e información disponible, a fin de descartar o determinar razonable y tempranamente la posible presencia de operaciones inusuales y/o sospechosas de LA/FT/FP, conforme lo establece la Resolución N.° UAF-N-020-2019.

Vulnerabilidad: Son aspectos que pueden ser explotadas mediante la amenaza o que pueden apoyar o facilitar sus actividades. En el contexto de la evaluación del riesgo de LA/FT sectoriales las vulnerabilidades pueden incluir las características de un determinado sector, un producto financiero o tipo de servicio que los hacen atractivos a los fines del LA o FT.

UAF: Unidad de Análisis Financiero.

UIF: Unidad de Inteligencia Financiera.

2. Introducción

El presente estudio, se llevó a cabo gracias a la sinergia institucional de la Unidad de Análisis Financiero de Nicaragua con los Sujetos Obligados pertenecientes al sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados, oficiales de cumplimiento y auditores externos en la materia; mediante la elaboración de mesas de trabajo, con el objetivo de presentar, aprobar y conocer los riesgos de LA/FT a los que puede estar expuesto este sector en el país. Por tanto, este estudio se constituye en un gran esfuerzo institucional, que permite contar con la base material para la protección y fortalecimiento del sector, tener un mejor conocimiento de éste, conocer su impacto social y económico y para la aplicación efectiva del EBR.

Tomando en cuenta que estos esfuerzos provienen de la lucha a nivel global en contra del LA/FT y de la cual Nicaragua no está exenta y se muestra como un impulsor para la prevención de que estas actividades no se materialicen en el país; acciones que se denotan en el fortalecimiento del marco jurídico aplicable; por lo que nos complace haber elaborado el presente estudio enmarcado en el contenido de los estándares internacionales, sus notas interpretativas y actualizaciones; sobre las cuales el Sistema Nacional ALA/CFT/CFP del país da seguimiento continuo a su mejora, que incida en la protección de la economía, la estabilidad y seguridad.

La UAF con base en lo reglamentado en el artículo 20 del Decreto N.° 14-2018 «Reglamento de la Ley N.° 976 "Ley de la UAF"», y en aras de establecer disposiciones administrativas acordes al entorno socioeconómico de los Sujetos Obligados bajo su regulación, ha desarrollado la evaluación de riesgo de LA/FT del sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados que regula y supervisa en materia de Prevención del LA/FT/FP y los resultados se sustentan en el presente informe.

En vista de las fuertes regulaciones que se han venido implementando para APNFD, los criminales cada vez más diversifican sus esquemas de LA/FT, lo que incluye la utilización de este sector, que les permita o facilite conseguir su objetivo. Es por ello por lo que, la actividad de comercialización de vehículos no es ajena y mucho menos inmune a la inserción de recursos provenientes de actividades ilícitas o con fines terroristas, ya que los criminales pueden aprovechar la falta de conocimiento sobre los riesgos de LA/FT y las vulnerabilidades que pueda tener.

Todo lo expuesto anteriormente, exige a la UAF la implementación de sistemas de administración de riesgos de LA/FT, que incluyan la contextualización del sector acorde a las exigencias de la legislación nacional para resguardar la seguridad económica de las entidades que forman parte de él, así como, proteger los intereses del Estado en su conjunto.

La metodología utilizada para este estudio presenta un enfoque investigativo debido a que no hay precedentes de estudios análogos. Para este fin se consideró el concepto planteado en la Norma ISO 31000:2018, que define evaluación de riesgo como la identificación, análisis y medición de los eventos de riesgo compuesto por amenazas y vulnerabilidades.

En el estudio se procuró identificar causas o eventos de riesgo de LA/FT que pueden presentarse en el sector, los cuales puede ser que no estén ocurriendo, pero que podrían generarse y afectar cualquier área del Sujeto Obligado.

La UAF inició el proceso de identificación de riesgos de LA/FT a los que podrían estar expuestos los comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados; esta etapa se desarrolló con la colaboración de 44 comerciantes de vehículos inscritos en el registro de Sujetos Obligados de la UAF, quienes aportaron información financiera y operativa mediante la aplicación de un cuestionario de información contextual, con el cual se logró realizar inferencia para conocer el comportamiento de este sector en los años 2017 y 2018.

Así mismo, se desarrollaron mesas de trabajos con el objetivo de identificar los eventos de riesgos de LA/FT y medirlos con base a su probabilidad de ocurrencia y su impacto, y así priorizar acciones para su gestión y mitigación, para ello, se contó con la participación de Oficiales de Cumplimiento, auditores externos en la materia y personal de las áreas operativas de la UAF.

El informe abarca los aspectos de la metodología aplicada para la realización de este análisis, descripción general del sector objeto de estudio, los resultados obtenidos mediante la implementación de los cuestionarios de información contextual y mesas de trabajo; así como, las conclusiones y recomendaciones.

3. Descripción del sector

El presente estudio, se llevó a cabo gracias a la sinergia institucional de la Unidad de Análisis Financiero de Nicaragua con los Sujetos Obligados pertenecientes al sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados, oficiales de cumplimiento y auditores externos en la materia; mediante la elaboración de mesas de trabajo, con el objetivo de presentar, aprobar y conocer los riesgos de LA/FT a los que puede estar expuesto este sector en el país.

La UAF con base en lo reglamentado en el artículo 20 del Decreto N.° 14-2018 «Reglamento de la Ley N.° 976 "Ley de la UAF", y en aras de establecer disposiciones administrativas acordes al entorno socioeconómico de los Sujetos Obligados bajo su regulación, ha desarrollado la evaluación de riesgo de LA/FT del sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados que regula y supervisa en materia de Prevención del LA/FT/FP y los resultados se sustentan en el presente informe.

3.1. Origen, evolución y marco regulatorio

El sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados no forma parte del listado de Sujetos Obligados establecidos por el GAFI; sin embargo, la actividad ejercida por los comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados no tiene su regulador natural y cuyo resultados se denotan en la Evaluación Nacional de Riesgo de LA/FT/FP elaborada en el año 2015 por Nicaragua, en la que se identifica en su análisis sobre amenazas generales y particulares, a este sector como una de las actividades comerciales que pueden ser utilizadas por organizaciones delictivas para lavar activos.

En consecuencia, con lo establecido en la ***Recomendación 28. Regulación y supervisión de las APNFD***, en la que se establece que los países deben asegurar que las demás categorías de APNFD estén sujetas a sistemas eficaces para el monitoreo y asegurar el cumplimiento de los requisitos ALA/CFT. Esto debe hacerse de acuerdo con el riesgo identificado. Ello puede ser ejecutado por: a) un supervisor o por b) un organismo autorregulador (OAR) apropiado, siempre que dicho organismo pueda asegurar que sus miembros cumplan con sus obligaciones para combatir el lavado de activos y el financiamiento del terrorismo.

El supervisor o el OAR debe también: a) tomar las medidas legales o normativas necesarias para prevenir que los criminales o sus asociados tengan, o sean el beneficiario final de, o que tengan una participación significativa o mayoritaria en, o que ostenten una función administrativa, por ejemplo, evaluando a las personas con base en un examen de capacidad e idoneidad "*fit and proper*"; y (b) tener sanciones efectivas, adecuadas y disuasivas de acuerdo con la ***Recomendación 35. Sanciones***, para contrarrestar el incumplimiento de los requerimientos de ALA/CFT.

En la región centroamericana este sector se incluye como sector regulado, por ejemplo; en Guatemala se considera como Sujeto Obligado la actividad de "compraventa de vehículos automotores, terrestres, marítimos o aéreos" y se resalta en los resultados de su Evaluación Nacional de Riesgo de LA/FT de 2015 detallada en su Informe de Evaluación Mutua, que las

actividades de compraventa de vehículos y de inmuebles representan un riesgo en ese país; y en Nicaragua a los "comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados" que también se identificaron como vulnerables a ser utilizados.

Tomando en cuenta lo anterior y siendo un sector que podría ser utilizado; el país amplió el listado de Sujetos Obligados e incluyó a los comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados como Sujetos Obligados a informar a la UAF, conforme a lo establecido en el artículo 9, numeral 3, literal h) de la Ley N.° 977 "Ley contra el LA/FT/FP" y se tienen 75 comercios registrados en la UAF implementando las medidas de PLA/FT/FP y coadyuvando al fortalecimiento del Sistema Nacional ALA/CFT/CFP.

Es por ello, que con aras de proteger el Sistema Financiero Nacional del delito de LA/FT y como país cooperante del GAFI, mediante la entrada en vigor de la Ley N.° 977 *"Ley contra el LA/FT/FP"*, publicada el 18 de julio de 2018, se regula esta actividad en materia de prevención del LA/FT/FP por parte de la UAF.

En este sentido, la UAF como regulador y supervisor en esta materia ha emitido una serie de disposiciones administrativas que regulan las obligaciones de prevención, detección y reportes de actividades potencialmente vinculadas al LA/FT/FP, que deberán ser implementadas por los Sujetos Obligados que se dedican a esta actividad.

Este sector debe cumplir con las obligaciones establecidas en el marco normativo de la UAF y en el caso específico de las medidas de prevención, detección y reporte de actividades relacionadas con el LA/FT/FP a través de las actividades y profesiones no financieras designadas, conforme a lo establecido en la Resolución N.° UAF-N-020-2019[1].

3.2. Resultados de la aplicación de cuestionario de información contextual

Se refleja de manera estratificada los resultados de la reacción de los Sujetos Obligados en cuanto a la respuesta de los cuestionarios, siendo esta de cuarenta y cuatro (44) cuestionarios atendidos de manera satisfactoria por parte de los Sujetos Obligados, representando este el 68.75% de la muestra seleccionada.

Tiene el propósito de conocer información financiera y operativa que nos permita crear tendencias de comportamientos sectoriales a raíz de información como: datos financieros, tipos de clientes, proveedores, origen de fondos utilizados para la adquisición de estos bienes, medios de pagos, propósito de la relación comercial y rango de precios según el valor de los vehículos.

[1] Resolución N.° UAF-N-020-2019: Normativa de Prevención, Detección y Reporte de Actividades Relacionadas con el LA/FT/FP a través de Actividades y Profesiones No Financieras Designadas Disponible en: https://www.uaf.gob.ni/images/Pdf/Normativas/Resolución-UAF-N-020-2019-Normativa-UAF-PLA-FT-FP-APNFD.pdf

La consolidación y resultados se muestran a continuación:

3.2.1. Clientes:

Dentro de los principales resultados que podemos denotar en este análisis es que, al hacer la comparación de dos años consecutivos, 2017 - 2018, es evidente la disminución de clientes que hay de un año con respecto al otro, cayendo de 51,877 a 33,167 clientes para 2018, significando una **disminución** del 30.29%, poco menos de un tercio de la cartera de clientes.

Tabla 1
Cantidad de clientes

Clientes	2017	2018
Personas naturales	48,581	33, 926
Personas jurídicas	3,296	2,241
Clientes PEP atendidos*	427	156
Cantidad total de clientes	51,877	36,167

***La cantidad de clientes PEP está incluido en los datos de personas naturales.**

Fuente: UAF

Se realizó un análisis vertical para determinar el nivel de representación del tipo de cliente, evidenciando que la mayoría de los clientes son **personas naturales** abarcando el 93.64% para 2017 y 93.39% para 2018.

Representación de tipos de clientes por cada año

Gráfico 1

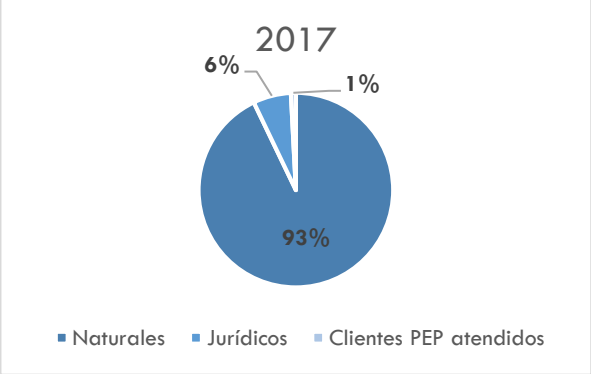
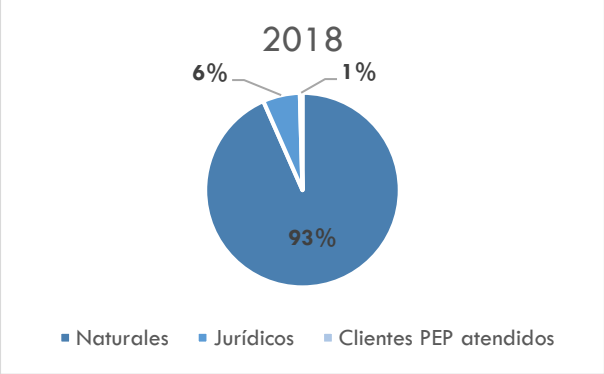


Gráfico 2



Fuente: UAF

3.2.2. Proveedores:

Al analizar y consolidar la información referida a los proveedores, se pudo conocer el tipo de proveedores que abastecen a este sector, que en su mayoría son personas jurídicas, dado que hay Sujetos Obligados que exclusivamente se abastecen de este tipo de personas, ocupando el 53% y el 50% para 2017 y 2018 respectivamente, así mismo una parte del sector se abastece de ambos tipos.

Tabla 2
Tipos de proveedores de autos

Proveedores	2017	2018
Personas naturales	8	10
Personas jurídicas	23	22
Ambos	12	12
No aplica*	1	0

*** La clasificación de "N/A" hace referencia a que en ese año el Sujeto Obligado no contenía esa información por inoperatividad.**

Fuente: UAF

Representación porcentual de los tipos de proveedores

Gráfico 3

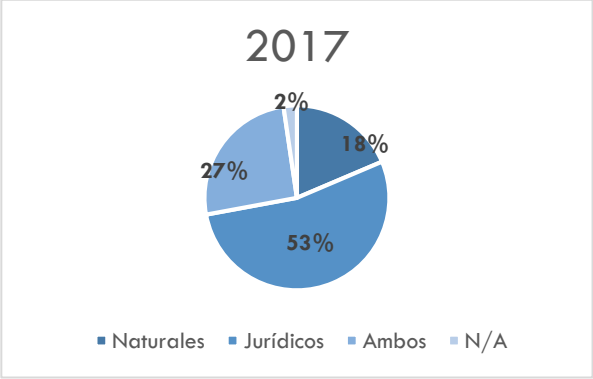
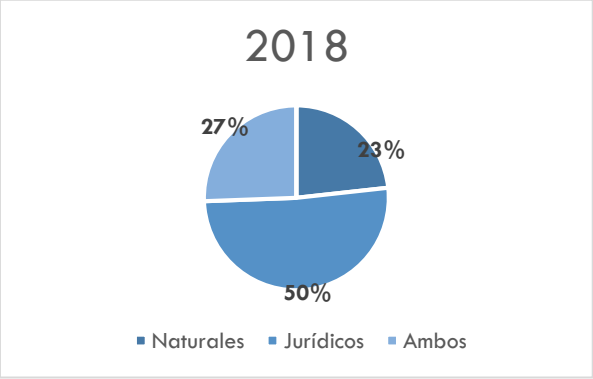


Gráfico 4



Fuente: UAF

3.2.3. Vehículos comercializados:

De los cuarenta y cuatro (44) cuestionarios recibidos del sector de comerciantes de vehículos nuevos y/o usados, en los que se consultó sobre el rubro de vehículos comercializados; se obtuvo que veintisiete (27) negocios comercializan vehículos usados, información similar para ambos años, ocho (8) negocios comercializan vehículos nuevos igual para ambos años y ocho (8) comercializan ambos tipos de vehículos para el 2017 y nueve (9) para 2018.

Rubro de vehículos comercializados

Gráfico 5

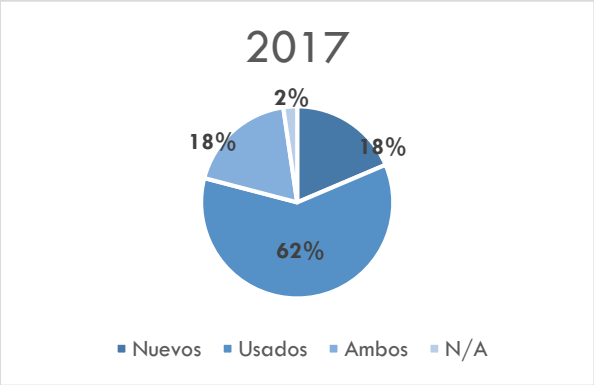


Gráfico 6

Fuente: UAF

3.2.4. Cantidad de empleados:

En el proceso de análisis de la información referente a los empleados, notamos que hay una disminución de personas que trabajaban en este sector, reduciéndose en un 24.03%, de un año respecto al otro.

Tabla 3
Cantidad de empleados

	2017	2018
Cantidad total de empleados	4,382	3,329

3.2.5. Cantidad de sucursales de los Sujetos Obligados en el sector:

Se logró determinar que existe una variación de un año respecto a otro en cuanto a la cantidad de sucursales donde los Sujetos Obligados tienen presencia, esta variación es negativa; es decir, que se ha reducido en un 19.75% la cantidad de sucursales de un año a otro.

Tabla 4
Cantidad de sucursales

	2017	2018
Cantidad total de sucursales	248	199

En este mismo sentido, se determinó la presencia del desarrollo de esta actividad económica en los 15 departamentos y las 2 regiones del Caribe del país, teniendo mayor representatividad en: Managua, Estelí, Chinandega, Masaya, Matagalpa, Rivas, Puerto Cabezas y Bluefields.

Efectivamente, el sector presentó una disminución de un año con respecto al otro en los puntos de atención, teniendo 169 para el 2017 y 143 para 2018; siendo Managua la zona de mayor concentración en ambos períodos.

Gráfico 7
Ubicación de puntos de atención al asociado por Departamento y Región
2017

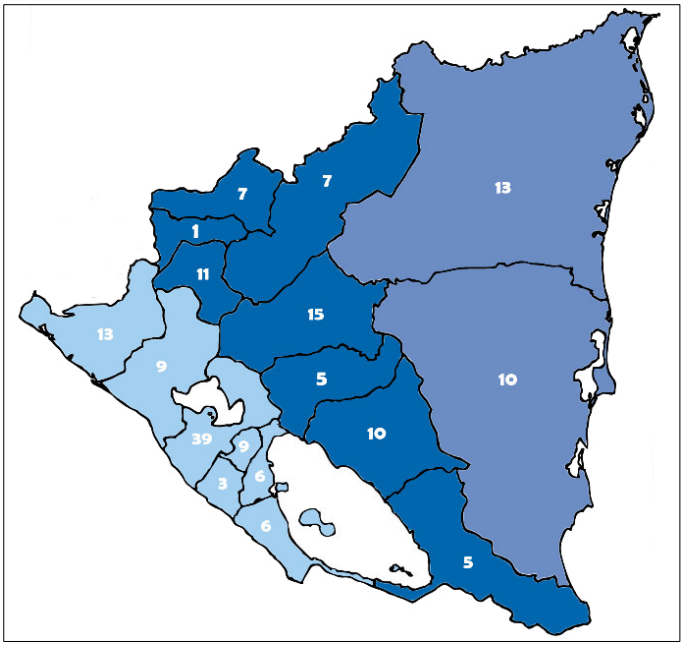
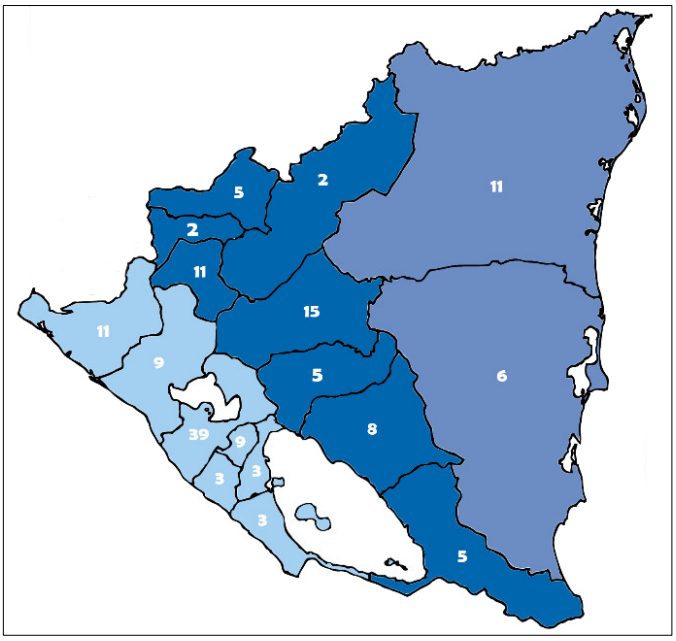


Gráfico 8
2018



Fuente: UAF

Tabla 5

Representación de sucursales por departamentos y Región Autónoma

Departamento	2017	2018
Managua	23%	27%
Matagalpa	9%	10%
Chinandega	8%	8%
RACCN	8%	8%
Estelí	7%	6%
Chontales	6%	6%
RACCS	6%	4%
León	5%	6%
Masaya	5%	6%
Jinotega	4%	1%
Nueva Segovia	4%	3%
Granada	4%	2%
Rivas	4%	2%
Boaco	3%	3%
Río San Juan	3%	2%
Carazo	2%	2%
Madriz	1%	1%

Fuente: UAF

3.2.6. Activos, pasivos, patrimonio, saldos de ventas y costo de venta:

El análisis a la información financiera nos permite constatar que el sector ha sufrido disminuciones al comparar los elementos que componen sus Estados Financieros de un año respecto al otro.

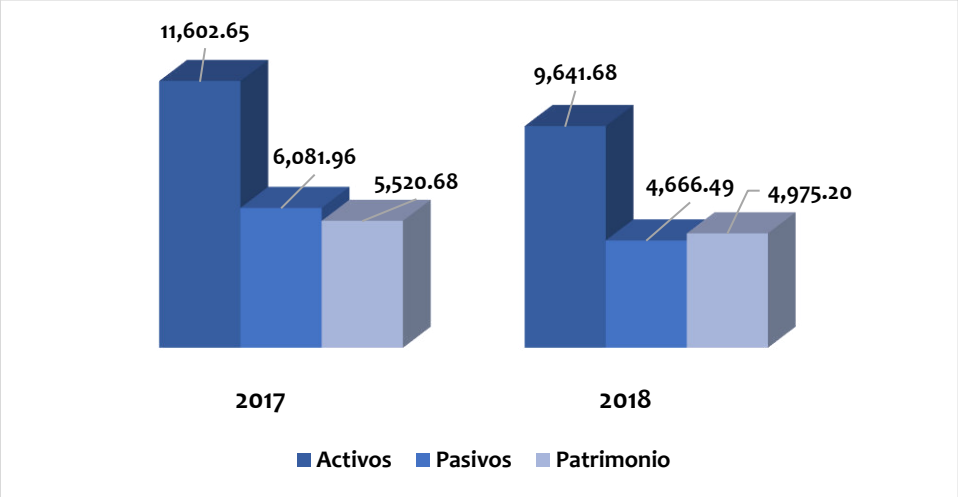
La información financiera nos proporciona fundamento más sustentable que nos demuestra a grandes rasgos la situación económica del sector.

Uno de los indicadores que podemos utilizar es la rotación de sus activos, para determinar el nivel de aprovechamiento que realizan los Sujetos Obligados de sus recursos; de este análisis denotamos que presenta bajos niveles de rotación, lo que demuestra un bajo volumen de ventas en el sector. Para 2017 tenemos un nivel de 0.95 veces, lo que se traduce que el Sujeto Obligado tiende a rotar sus activos al menos una vez en un tiempo mayor a un año. Para el año siguiente la situación del sector empeora disminuyendo su volumen de ventas en un 44.04%, lo que significa un desaprovechamiento mayor de sus recursos, incrementando el tiempo de rotación en un 48.50%.

Otro indicador importante en este estudio es el nivel de endeudamiento del sector, presentando para el 2017 un nivel del 52.42%, denotando que poco más de la mitad de los recursos del sector son financiados. Para el año siguiente hubo una disminución del 7.67%, presentando para el 2018 un nivel de endeudamiento del 48.40%.

El siguiente indicador que utilizamos es el nivel de apalancamiento del sector, denotando para el 2017 un altísimo grado con el 110%. indicando que en su totalidad el funcionamiento del sector ha sido financiado por acreedores, para el año siguiente este porcentaje disminuyó en un 14.86% presentando un nivel de apalancamiento del 94% manteniéndose una cifra aún elevada.

Gráfico 9
Tamaño del sector (en millones de córdobas)



Fuente: UAF

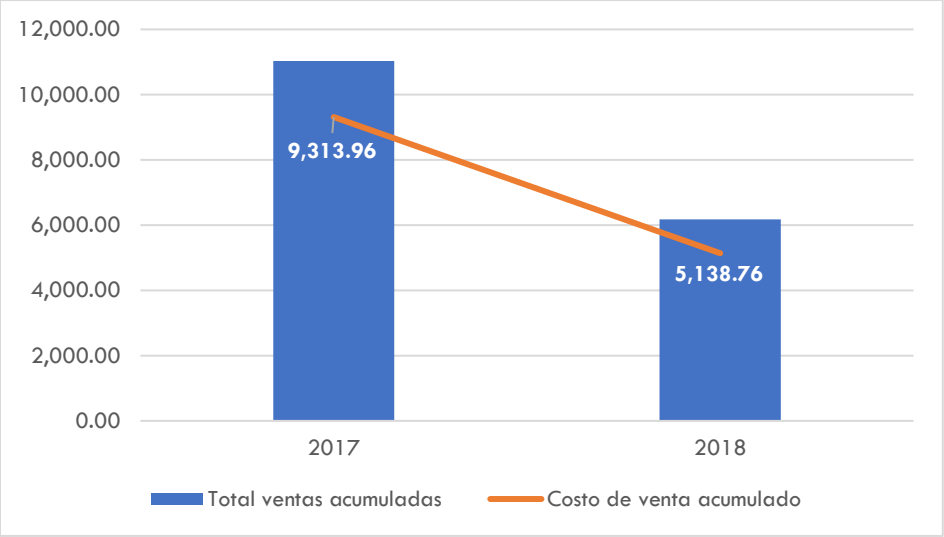
Tabla 6
Ventas acumuladas (en millones de córdobas)

Forma de pago	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
De contado	9,274.97	84.05%	5,238.97	84.84%
Por financiamiento propio	1,760.07	15.94%	935.63	15.15%
Costo de venta acumulado*	9,313.96	84.40%	5,138.76	83.22%
Total ventas acumuladas	**11,035.04**	**100%**	**6,174.60**	**100%**

Fuente: UAF

*El valor del costo no se incluye en la sumatoria del valor total de ventas acumuladas.

Gráfico 10
Relación ventas totales y costo de ventas (en millones de córdobas)



Fuente: UAF

Referente a las ventas podemos determinar a primera instancia la disminución que existe en relación de un año con otro, bajando las ventas para el 2018 en un 44.04%.

Así mismo, determinamos que para los años 2017 y 2018 el 84.05% y 84.84% de las ventas respectivamente, fueron de contado, lo que denota que los Sujetos Obligados dentro del sector cuentan con mayor circulación de efectivo para realizar sus operaciones.

A continuación, se relacionan los resultados obtenidos de los cuestionarios con aspectos reales que pudimos encontrar provenientes de fuentes abiertas. Identificación de noticias relacionadas al comportamiento del sector.

Se realizó una búsqueda en fuentes abiertas como medios de comunicación y se logró encontrar esquemas[2] de comportamiento sobre las importaciones de vehículos para los años de 2016, 2017 y 2018, lo que resultó en un comportamiento de disminución en las importaciones a medida que van pasando los años.

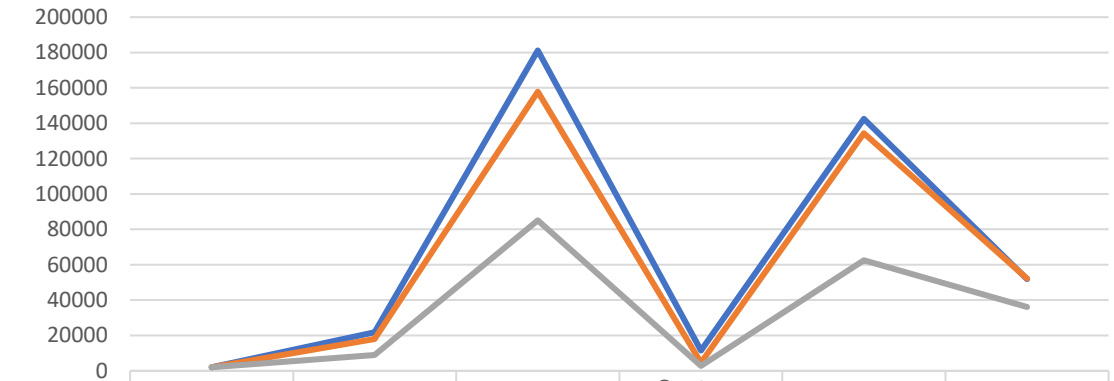
[2] Artículo publicado en el Diario La Prensa: Sector distribuidor de vehículos al borde de la quiebra en Nicaragua Disponible en: https://www.laprensa.com.ni/2019/02/13/economia/2523655-sector-distribuidor-de-vehiculos-al-borde-de-la-quiebra-en-nicaragua

Esta información la podemos relacionar con datos que se extrajeron del Banco Central de Nicaragua (BCN), más concretamente de las Importaciones CIF de Bienes de Capital, en su sección C "EQUIPOS DE TRANSPORTE" en los rubros de:

1. Autobuses, Camión de volquete, microbuses, camionetas;
2. Camiones grúas, de bomberos, hormigoneras, para sondeo;
3. Cuadriciclos, automóviles tipo sedán y
4. Motocicletas.

De esta manera logramos constatar que existe coincidencia entre los datos recopilados de fuentes abiertas con los del BCN. Dichos datos los representamos en una gráfica para apreciar el comportamiento de las importaciones en los tres años objetos de estudio. Fuente BCN: Estadísticas del sector externo. Importaciones.

Gráfico 11
Importaciones CIF (en miles de córdobas)



	Años	Autobuses	Camión de volquete, microbuses, camionetas	Camiones gruas, de bombreros, hormigoneras, para sondeo	Cuadraciclos, automóviles tipo sedán	Motocicletas
2016	2016	21,819.8	181,184.7	11,516.1	142,533.0	51,850.6
2017	2017	17,941.4	157,844.4	4,618.4	134,431.2	52,259.9
2018	2018	8,926.7	85,100.1	2,775.4	62,498.7	36,111.3

2016 2017 2018

Fuente: BCN

Podemos relacionar esta información con los resultados consolidados de los cuestionarios, obteniendo coincidencia en cuanto a la notable disminución económica que refleja el sector de comerciantes de vehículos en relación de un año con otro. Destacando en todos los aspectos del cuestionario la disminución para 2018 más notoriamente en sus ventas.

Este efecto negativo es producto de situaciones socioeconómicas adversas suscitadas en el país durante el año del 2018. Tanto los cuestionarios como la información recopilada de fuentes abiertas respaldan efectivamente la disminución económica en el sector para ese año.

3.2.7. Cantidad de vehículos automotores vendidos según el origen de fondos:

Determinamos que para el año 2017 el sector registró que la mayoría de sus clientes compraban sus vehículos con fondos propios, siendo del 49.66% y 57.77% para 2017 y 2018 respectivamente, sin embargo; se determina también que un alto porcentaje de sus clientes recurrieron al financiamiento, ya sea por medio de Instituciones Financieras o por medio de financiamiento otorgado por el propio Sujeto Obligado.

Tabla 7
Vehículos automotores vendidos según origen de fondos

Origen de fondos	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Ingresos del cliente (ahorros, ganancias del negocio, venta de activos, entre otros).	29,149	49.64%	23,048	57.76%
Por financiamiento de cualquier institución financiera.	19,785	33.72%	11,242	28.18%
Por financiamiento propio.	9,758	16.63%	5,603	14.04%
Total de vehículos automotores vendidos según origen de fondos	**58,692**	**100%**	**39,893**	**100%**

Fuente: UAF

3.2.8. Cantidad de vehículos automotores vendidos por forma de pago:

Este punto nos llevó a determinar mediante un cálculo promedio de los años 2017 y 2018, sobre el medio de pago más utilizado por los clientes que adquieren vehículos predominando la forma de pago mixta, seguido de las transferencias electrónicas y en tercera posición los pagos en dinero en efectivo (papel moneda).

Tabla 8
Forma de pago de los vehículos

Forma de pago	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Dinero en efectivo (papel moneda)	12,961	22.08%	7,820	19.60%
Tarjetas de crédito y/o débito	190	0.32%	177	0.44%
Cheque	162	0.28%	119	0.30%
Transferencia electrónica	12,334	21.01%	8,396	21.05%
Mixto	33,045	56.30%	23,381	58.61%
Total de vehículos vendidos	**58,692**	**100%**	**39,893**	**100%**

Fuente: UAF

3.2.9. Cantidad de vehículos automotores vendidos según el propósito del cliente:

Se determinó que los clientes que adquieren vehículos los utilizan mayormente para uso particular, esto se conecta con el tipo de clientes que posee este sector, siendo mayormente las personas naturales, esta tendencia se repite en ambos años, sin embargo; siempre predomina la tendencia de disminución de un año respecto al otro, siendo el más afectado el año 2018.

Tabla 9
Propósito del cliente en la adquisición del vehículo

Propósito del cliente	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Uso particular	48,064	81.87%	33,013	82.75%
Operaciones de negocio	10,643	18.13%	6,880	17.25%
Total de vehículos vendidos	**58,707**	**100%**	**39,893**	**100%**

Fuente: UAF

3.2.10. Cantidad de vehículos vendidos según rango de precio:

En esta tabla podemos determinar que dentro de este sector mayormente se comercializan vehículos que están por debajo de los USD 5,000.00 seguido de aquellos vehículos que superan los USD 10,000.00.

Tabla 10
Vehículos vendidos según rango de precio

Rango de precio de los vehículos	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Menor o igual a USD 5,000.00	40,571	69.10%	30,731	77.02%
De USD 5,001.00 a USD 10, 000.00	2,545	4.33%	1,539	3.85%
Mayor o igual a USD 10,001.00	15,592	26.55%	7,625	19.11%
Cantidad total de vehículos vendidos según rango de precio	**58,708**	**100%**	**39,895**	**100%**

Fuente: UAF

3.2.11. Cantidad de vehículos adquiridos por el Sujeto Obligado para la venta:

Podemos determinar que casi en su totalidad los vehículos adquiridos para la venta son importados y la mayor representatividad de importaciones se da desde los Estados Unidos y Corea del Sur.

Tabla 11
Cantidad de vehículos adquiridos

Vehículos adquiridos por el Sujeto Obligado para la venta	2017		2018	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Importados	56,210	98.19%	33,361	94.57%
Compra nacional	1,038	1.81%	1,916	5.43%
Cantidad total de vehículos adquiridos por el Sujeto Obligado	**57,248**	**100%**	**35,277**	**100%**

Fuente: UAF

3.2.12. Actividad de permuta:

Logramos determinar que se realiza la actividad de permuta, pero es poco frecuente en el sector.

Tabla 12
Cantidad de Sujetos Obligados que realizaron permuta

Permuta	2017	2018
Sí	10	8
No	32	36
No aplica	2	0
Cantidad total de Sujetos Obligados que realizaron permuta	**42**	**44**

Fuente: UAF

Actividad de permuta en el sector.

Gráfico 12

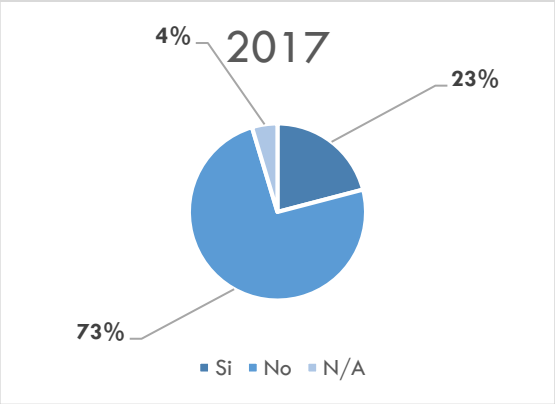
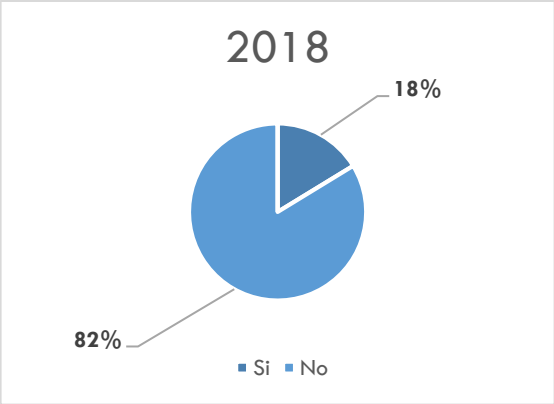


Gráfico 13

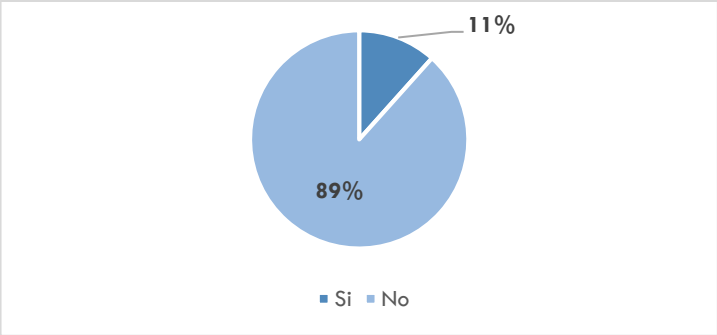


Fuente: UAF

3.2.13. Otras actividades realizadas por el sector

A la pregunta sobre si además de su actividad comercial, realizan otra(s) actividad(es) que es regulada por la UAF, cinco Sujetos Obligados contestaron que sí, que equivale a un 11% del sector, coincidiendo todos en el arrendamiento financiero. Treinta y nueve Sujetos Obligados contestaron no.

Gráfico 14
Actividad comercial adicional regulada por la UAF



Fuente: UAF

4. Resultados

4.1. Eventos de riesgo de LA/FT identificados en el sector.

Es imprescindible tener presente que, el LA/FT son flagelos presentes en todas las economías, por tanto, el riesgo nunca será nulo, y para evitar que el riesgo se materialice y se convierta en un problema es necesario identificar, conocer y sobre todo comprender los riesgos de LA/FT a nivel país, a nivel sectorial y/o a nivel de cada Sujeto Obligado.

La actividad de comercialización de vehículos, al ser clasificada como una actividad bajo la regulación de prevención de LA/FT/FP, por sus índices de amenazas y vulnerabilidades a que se cometan estos delitos, las personas que se dediquen a esta actividad deberán desarrollar e implementar medidas, políticas y procedimientos para gestionar sus riesgos inherentes a sus operaciones en materia de LA/FT/FP. Estas medidas, políticas y procedimientos deberán estar relacionadas a la regulación jurídica vigente del país y principalmente deberán de efectuarse con un EBR.

Es por ello, que los comerciantes y distribuidores de vehículos al comprender la naturaleza y el nivel de sus riesgos de LA/FT, tendrán mayores herramientas para: (i) desarrollar y aplicar controles internos y programas ALA/CFT adecuados para mitigar dichos riesgos; (ii) aplicar medidas de DDC diferenciada para identificar y verificar a sus clientes y beneficiarios finales; (iii) efectuar un monitoreo continuo eficiente; y (iv) detectar y reportar adecuadamente operaciones sospechosas.

4.2. Incidencia de la comprensión de los riesgos de LA/FT en las debilidades identificadas y envío de ROS del sector.

En este sentido podemos determinar que la ineficiente aplicación de medidas sin un EBR o la ausencia total de la aplicación de medidas podría convertirse en resultados negativos para el sector o el Sujeto Obligado, lo que resultaría en un sistema de prevención que permita el ingreso de fondos al Sistema Financiero Nacional (SFN) y la dinamización de personas que se dedican a cometer este tipo de delitos.

A través de procesos de supervisión *in situ* y *extra situ*, así como la recepción de información periódica remitida por el sector a la UAF, se lograron detectar las debilidades más frecuentes en el sector durante el período 2017 – 2018, representadas a continuación en la Infografía 1.

Infografía 1
Debilidades identificadas con más frecuencia en el período 2017 - 2018

Elaboración propia

Según lo expresado anteriormente, se puede interpretar que, el sector en ese período no adoptó políticas y medidas con EBR, ya que, sin un instrumento de evaluación de riesgo, difícilmente puedan determinar el nivel de riesgo de cada cliente y por ende aplicar una DDC diferenciada y basada en riesgo; por lo cual es lógico, que al no tener un manual de prevención o tenerlo desactualizado sus medidas y procedimientos no son suficientes para mitigar los flagelos del LA/FT.

Por ende, un sistema de prevención débil podría facilitar que personas vinculadas a actividades ilícitas logren acceder a los productos que ofrece el sector, el desconocimiento de los riesgos a los que están expuestos les limitaría desarrollar herramientas que les permita prevenir, detectar y reportar actividades vinculadas al LA/FT, principalmente aquellas funciones enfocadas en reportes de operaciones sospechosas.

También, según consta en las estadísticas de la UAF, al 2018 el 100% de los comerciantes de vehículos registrados no contaban con una autoevaluación o evaluación individual de riesgos de LA/FT, lo cual implica que cada Sujeto Obligado no conoce los riesgos a los que se expone por la naturaleza de sus operaciones y por ende son más vulnerables.

Todo lo anteriormente descrito converge en que el sector aún no tiene una comprensión de sus riesgos de LA/FT, y se puede aseverar que la raíz de esta situación radica en que no hay precedentes de una evaluación sectorial de riesgo de LA/FT, aunando con esto que los Sujetos Obligados no han realizado una evaluación individual de riesgo de LA/FT.

Por otra parte, según el análisis realizado por la UAF sobre el porqué los Sujetos Obligados regulados por la UAF remiten pocos ROS, menciona que la incomprensión de los riesgos de los sectores obligados reduce la posibilidad de que estos remitan ROS, lo cual es coherente, ya que si el sector no visualiza los riesgos (aunque en realidad los haya), no iniciará un proceso de análisis de operaciones inusuales y en consecuencia tampoco habrá un ROS como tal.

Mediante los ROS remitidos por el sector en el período 2017-2018 se identificaron las señales de alerta que el sector reportó, siendo las más comunes:

1. Explicaciones no satisfactorias, a criterio de la Entidad Financiera, sobre la variación significativa de las operaciones del cliente con respecto a su perfil.
2. Soportes presentados por el cliente presentan señales de sobrevaloración, además de ser insuficientes para justificar los fondos que intervienen en la transacción/operación.
3. Transferencias electrónicas de fondos efectuadas por el cliente, con entrada y salida inmediata de la cuenta.
4. No fue financiado por ningún Banco, depósito realizado en efectivo en el Banco.
5. Cliente realiza depósitos fraccionados.
6. Utiliza a terceras personas para realizar los depósitos.
7. El pago del cliente fue mediante cuotas fraccionadas con montos menores al umbral reportable de forma individual.
8. Cliente extranjero originario de país de riesgo, presenta cédula de residencia de Nicaragua.
9. La compra es realizada en efectivo en zona de alto riesgo.
10. Cliente presenta dos cédulas a su nombre con fechas de nacimiento diferentes.

4.3. Identificación y evaluación de los eventos de riesgo de LA/FT del sector.

La identificación de los eventos de riesgo se desarrolló en dos fases: primero la UAF pre identificó algunos de ellos basándose en el Informe de Tipologías del 2018 realizada por la UAF de Chile[3], Anticorrupción, Fraude y LA/FT de Colombia[4] y Evaluaciones Individuales de Riesgo de LA/FT realizadas por Sujetos Obligados pertenecientes a este sector.

En la segunda fase, se realizaron mesas de trabajo conformadas por Oficiales de Cumplimiento del sector de comerciantes de vehículos, auditores externos con vasta experiencia en materia ALA/CFT y con conocimientos en la actividad económica del sector evaluado; así como con personal de la Dirección de Inteligencia Financiera y Dirección de

[3] Tomado de: Informe de Tipologías 2018 – UAF de Chile.
[4] Artículo de Infolaft: Carros: ¿vehículos para lavar? Disponible en: https://www.infolaft.com/carros-vehiculos-para-lavar/

Fiscalización y Cumplimiento de la UAF; quienes tuvieron la labor de corroborar o descartar los eventos de riesgo pre identificados e identificar nuevos eventos de riesgo a partir de la discusión de una serie de temáticas.

En el proceso de identificación de los eventos de riesgos de LA/FT a los que los comerciantes de vehículos están expuestos, se identificaron también las principales vulnerabilidades y amenazas, que relacionándolo al concepto de riesgo operacional, las amenazas serían las causas de eventos de riesgos provocadas por factores externos al sector o al Sujeto Obligado; y las vulnerabilidades son las causas de eventos de riesgos provocadas por debilidades que el sector o el Sujeto Obligado podría padecer. A continuación, se detallan las principales amenazas y vulnerabilidades detectadas:

4.3.1. Amenazas:

a. Informalidad en la economía y del sector.
b. Alto volumen delictivo.
c. Alcance limitado de la información de fuentes externas para la verificación de información del cliente.
d. Contexto socioeconómico.
e. Falta de regulación al sector por parte de las autoridades competentes.

4.3.2. Vulnerabilidades:

a. No existe una política para la aceptación de efectivo.
b. Colusión de los criminales con el personal del negocio.
c. Inexistencia o aplicación incorrecta de la debida diligencia del cliente.
d. Inadecuada comprensión del marco jurídico con respecto a las medidas de prevención.
e. Personal del Sujeto Obligado omiten procedimientos de prevención de LA/FT por incrementar las ventas de vehículos.
f. Falta de monitoreo con enfoque de riesgo.
g. Falta de capacitación al personal vinculado directamente a la venta de vehículos.
h. Falta de responsabilidad de las máximas autoridades en la implementación del programa de prevención.
i. Interés económico por parte de los empleados.
j. Falta o nulo conocimiento en señales de alerta de FT.
k. No todos los comercializadores de vehículos aplican los controles correspondientes de prevención de FT.
l. Desconocimiento de los riesgos de LA/FT que implican los contratos de permuta.

Así mismo, clasificamos los eventos de riesgos por factores de riesgos, obteniendo siete (7) riesgos asociados con el factor Cliente, seis (6) riesgos asociados con el factor Productos o servicios y operaciones, tres (3) riesgos asociados con el factor Canales de Distribución, y un (1) riesgo asociado con el factor Área Geográfica.

Tabla 14
Cantidad de eventos de riesgos de LA/FT del sector por factor de riesgo

Cantidad de eventos de riesgo por factor	
Factores de riesgo	**Cantidad**
Clientes	7
Productos o servicios y operaciones	6
Canales de distribución	3
Área geográfica	1
Nuevas prácticas comerciales y uso de nuevas tecnologías	0
Otros factores	0
Total	**17**

Fuente: UAF

A su vez, de acuerdo con su nivel de riesgo, tres (3) eventos de riesgo implican un nivel alto, doce (12) eventos de riesgo implican un nivel medio, y dos (2) de ellos implican un nivel de riesgo bajo. En la **Tabla 15** se logra apreciar cada uno de los eventos de riesgo de LA/FT identificados para el sector con su correspondiente nivel de riesgo.

Tabla 15
Eventos de riesgos de LA/FT del sector de vehículos por nivel y factor de riesgo

N. °	Evento de riesgo	Factor	Zona de Riesgo
1	Utilización de testaferros para comprar vehículos en efectivo u otro medio de pago con fondos de procedencia ilícita, principalmente el tráfico de drogas.	Clientes	Alto
2	Adquisición de vehículos por parte de empresas o negocios fachadas para simular operaciones y/o realizar actividades de LA o FT.	Clientes	Alto
3	Clientes vinculados a actividades delictivas utilizan el comercio de vehículos para ingresar sus fondos aprovechando la informalidad de la economía.	Canales de distribución	Alto
4	Compra de vehículos a personas que los adquirieron mediante estafas y actos de compraventa ficticios.	Productos o servicios y operaciones	Medio
5	Funcionarios públicos obtienen fondos ilícitamente y lo lavan mediante la compra de vehículos por medio de testaferros y/o a título personal.	Clientes	Medio
6	Empleados que omitan la aplicación de controles y DDC para facilitar que personas vinculadas a actividades ilícitas adquieran vehículos.	Canales de distribución	Medio
7	Compra de vehículos por criminales pagando de forma parcial o total en efectivo.	Clientes	Medio

N. °	Evento de riesgo	Factor	Zona de Riesgo
8	Criminales realizan múltiples compras de vehículos en corto tiempo sin justificación aparente.	Productos o servicios y operaciones	Medio
9	Ingreso de fondos ilícitos al sector de vehículos mediante estructuras jurídicas complejas.	Clientes	Medio
10	Compra y/o venta de vehículos obtenidos de manera ilícita con documentación falsa.	Productos o servicios y operaciones	Medio
11	Adquirir vehículos a través de créditos y transcurridas varias cuotas cancelar el vehículo con dinero en efectivo.	Productos o servicios y operaciones	Medio
12	Alta concentración de comercialización de vehículos en zonas consideradas de alto riesgo.	Área geográfica	Medio
13	Cliente vinculado a actividades ilícitas realiza una permuta para obtener un contrato y legitimar el vehículo y el efectivo que recibe a cambio, así mismo, le permita mantener un perfil bajo al recibir vehículos de menor cuantía.	Canales de distribución	Medio
14	Compra de vehículos por parte de individuos u organizaciones con el fin de financiar o garantizar apoyo logístico para la comisión de actos terroristas locales y/o regionales.	Clientes	Medio
15	Adquisición de vehículos para cometer delitos como: atracos, secuestros, terrorismo, etc.	Productos o servicios y operaciones	Medio
16	Clientes con nexos a actividades ilícitas adquieren vehículos siniestrados pagando un valor igual o superior al precio de mercado o bien venderlo a un precio menor.	Productos o servicios y operaciones	Bajo
17	Personas vinculadas a actividades ilícitas que adquieren vehículos a través de testaferros y/o personas jurídicas.	Clientes	Bajo

Fuente: UAF

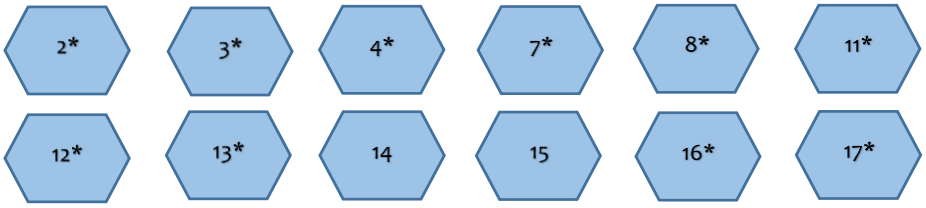
La evaluación de los eventos de riesgo se realizó a través de la medición de su probabilidad e impacto (Anexo 1), estas mediciones se analizaron mediante las experiencias y conocimientos de los integrantes de las mesas de trabajo. Los resultados de estas mesas se introdujeron en una matriz de riesgo desarrollada y diseñada por la UAF, la cual arroja un resultado final de asignación de nivel de riesgo para cada evento, que condensa todos los análisis derivados de cada mesa de trabajo.

4.3.3. Eventos de riesgos correspondientes a Lavado de Activos y Financiamiento al Terrorismo.

Otro aspecto que se debe considerar en lo que se refiere a comprensión de los riesgos de LA/FT, es identificar con cuáles de estos delitos financieros están vinculados cada uno de los eventos de riesgo identificados.

De los diecisiete (17) eventos de riesgo descritos en la **Tabla 15**, cinco (5) están directamente relacionados al lavado de activo, dos (2) de ellos están relacionados directamente con el financiamiento al terrorismo y diez (10) están relacionados a ambos delitos, en la siguiente Infografía se referencian cuáles son:

Infografía 2
Eventos de riesgos relacionados con el financiamiento al terrorismo



*También se vinculan con el lavado de activo

Elaboración propia

Infografía 3
Eventos de riesgos relacionados con el lavado de activo en sus diferentes etapas

*TAMBIÉN SE VINCULAN CON EL FINANCIAMIENTO AL TERRORISMO

Elaboración propia

Son aspectos medulares en la gestión de los riesgos de LA/FT, identificar, evaluar y comprender los riesgos del sector y de cada Sujeto Obligado que lo conforma, sin embargo; para evitar la comisión de estos delitos financieros no es suficiente el solo hecho de comprenderlos, también se deben adoptar medidas para su adecuada mitigación tanto por parte de las autoridades competentes, como por los Sujetos Obligados que conforman el sector de vehículos.

5. Conclusiones

La realización de este estudio ha llevado a la UAF a valorar información sobre el contexto del LA/FT y su impacto, a fin de determinar las condiciones en que se estarían desarrollando las actividades delictivas que pretenden utilizar a este sector objeto de estudio para: colocar, estratificar e integrar sus ganancias ilícitas.

Es por ello que la UAF ha logrado identificar los riesgos de LA/FT del sector de comerciantes y distribuidores de vehículos nuevos y/o usados, gracias al planteamiento de mesas de trabajo, con la participación de distintos agentes del sector objeto de estudio como Oficiales de Cumplimiento, auditores externos con vasta experiencia en materia ALA/CFT y funcionarios de la Dirección de Inteligencia Financiera y Dirección de Fiscalización y Cumplimiento de la UAF, cuya función era la determinación de eventos de riesgos, vulnerabilidades, amenazas y la ponderación de los eventos de riesgos identificados, asignándoles un valor de probabilidad de ocurrencia y nivel de impacto para que de esta manera se lograra obtener el nivel de riesgo que presentaba el evento identificado.

Según lo expresado en el párrafo anterior, la participación de los agentes del sector fue de vital importancia para lograr determinar fuentes de riesgo, frecuencia, eventos y escenarios, ya que, gracias a las distintas competencias de cada uno de ellos, se logró obtener aportes que sustentaban situaciones que están revestidas del riesgo de LA/FT. La información antes mencionada servirá de insumo para la determinación de lineamientos que sirvan para establecer controles generales para la mitigación de los riesgos, y que los Sujetos Obligados puedan dirigir sus recursos e implementar medidas acordes a sus riesgos.

El estudio logró arrojar un resultado concreto de diecisiete (17) eventos de riesgos para este sector, así mismo se identificaron una serie de amenazas, siendo las más relevantes: informalidad en la economía y del sector, alto volumen delictivo, alcance limitado de la información de fuentes externas para la verificación de información del cliente.

En cuanto a la identificación de las vulnerabilidades, las más relevantes son: no existe una política para la aceptación de efectivo, colusión de los criminales con el personal del negocio, inexistencia o aplicación incorrecta de la debida diligencia del cliente, inadecuada comprensión del marco jurídico con respecto a las medidas de prevención, personal del Sujeto Obligado omiten procedimientos de prevención de LA/FT por incrementar las ventas de vehículos, entre otras.

Dichos resultados servirán para coadyuvar a los sujetos obligados pertenecientes a esta actividad económica a que conozcan y mitiguen los riesgos a los que están expuestos en la ejecución de sus operaciones; es imperativo la divulgación de este análisis, los que le permitiría poder establecer un efectivo programa de prevención de LA/FT y poder combatir estos delitos que tanto daño le hacen a nuestra economía y sociedad en general.

6. Anexo

Anexo 1. Parámetros numéricos y cualitativos de medición.

Niveles de probabilidad establecidos para la medición de los eventos de riesgo

Cualitativo	Valores
Mínima: cuando el evento de riesgo pueda que no se materialice.	20%
Baja: cuando el evento de riesgo pueda ocurrir solo en circunstancias excepcionales.	40%
Probable: cuando el evento de riesgo se materialice alguna vez.	60%
Muy probable: cuando la materialización del evento de riesgo pueda suceder varias veces.	80%
Casi Seguro: cuando el evento de riesgo posea mucha frecuencia de ocurrencia.	100%

Niveles de impacto establecidos para la medición de los eventos de riesgo

Cualitativo	Valores
Muy Bajo: afectaciones insignificantes o nulas para el Sujeto Obligado y/o todo el sector.	2
Bajo: afectaciones operativas a uno o más Sujetos Obligados pero controlables fácilmente.	4
Moderado: afectaciones operativas y/o económicas para el Sujeto Obligado o el sector, con mayor dificultad para su control.	6
Alto: afectaciones operativas y/o económicas y que a su vez desencadenen otros eventos de riesgo para el Sujeto Obligado y/o el sector. Asimismo, existe mayor exposición para la materialización del LA/FT.	8
Muy Alto: Distorsión total de la operatividad del Sujeto Obligado y/o del sector económico, dada la inclusión de activos obtenidos de manera ilícita al sistema; o la introducción de activos con el objetivo de financiar actos terroristas.	10

UAF

UNIDAD DE ANÁLISIS FINANCIERO

Marzo 2020

22558333 I sujetosobligados@uaf.gob.ni I www.uaf.gob.ni