



# La aduana post-Brexit se digitaliza para evitar colapsos en los controles fronterizos

El periodo de transición para que el Reino Unido abandone la zona aduanera y el mercado único de la UE terminará el 31 de diciembre de 2020. Tanto si se alcanza a un acuerdo como si no, existirán nuevos procedimientos que los exportadores e importadores españoles tendrán que cumplir cuando comercien con el Reino Unido a partir del 1 de enero de 2021. Para evitar que se resienta el comercio internacional, tanto las autoridades portuarias como otros actores institucionales españoles y británicos han impulsado el desarrollo de procesos digitalizados para aligerar los controles fronterizos y facilitar el tránsito de los bienes tras el final del periodo de transición del Brexit.

La embajada británica en España, en colaboración con el departamento de Aduanas en España y en el Reino Unido, ha organizado una jornada donde se han abordado las claves y cambios en la importación y exportación de bienes a partir

del año que viene, y de la finalización del periodo de gracia, en julio de 2021. En este sentido, las autoridades británicas y españolas recomiendan a los operadores y cargadores de mercancías que “comiencen a prepararse”, puesto que para comerciar con el Reino Unido será necesario tramitar, a parte de dos documentos oficiales, otros nueve procedimientos adicionales a tener en cuenta que dependerán del tipo de mercancía transportada. No obstante, los controles a “pleno rendimiento” solo comenzarán a realizarse a partir del 1 de julio de 2021, donde ya sí será obligatorio realizar una declaración aduanera completa, abonar los aranceles y gravámenes y adjuntar la documentación requerida.

Uno de los cambios más relevantes para las empresas españolas en el nuevo modelo operativo fronterizo del Reino Unido (BOM) es que los operadores económicos que no estén establecidos en el país necesitarán un número de referencia EORI para obtener declaraciones y llevar a cabo las exportaciones, entre otros trámites administrativos. Asimismo, los bienes deberán ser presentados con antelación en una lista Ro-Ro o bien a través de un enclave portuario.

Según ha explicado el portavoz del departamento británico HM Revenue and Customs, David Vallely, se podrán presentar las declaraciones a través de un modelo de depósito temporal (temporary storage model) o bien, a través de una nueva modalidad, una declaración anticipada (pre-lodgement model). Esta última opción ha sido desarrollada para asegurar que las declaraciones hayan sido completadas por los transportistas antes de embarcar hacia la Unión Europea, con el objetivo de mantener los flujos comerciales intactos, especialmente en zonas “de alto volumen Ro-Ro”. Según las explicaciones de Vallely, este modelo se podrá realizar de forma digital a través de una oficina informática “para que el modelo pre-lodgement esté disponible en enero y se fortalezca el movimiento de los puertos bajo este sistema”.

En esta línea, el Gobierno británico ha introducido el nuevo sistema de Servicio de Movimiento de Vehículos de Mercancías (GVMS) para apoyar el modelo pre-lodgement y así facilitar los movimientos de tránsito. Si bien, corresponderá a los enclaves fronterizos decidir si controlan los bienes utilizando el modelo pre-lodgement o el uso de GVMS.

Por otro lado, para gestionar las posibles perturbaciones en la frontera, el Ejecutivo británico ha desarrollado un sistema de autocomprobación para que los operadores puedan asegurarse de que su vehículo está listo para cruzar la frontera. Este nuevo servicio web denominado 'Check an HGV is ready to Cross the Border' está destinado a los servicios Ro-Ro para aquellos vehículos de más de 7,5 toneladas que pretenden viajar vía el puerto de Dover o bien el Eurotunnel. Adicionalmente, según han apuntado desde el departamento de Transporte del Reino Unido, para la gestión del tráfico rodado, Reino Unido se apoyará en el Foro de Resiliencia de Kent para el control de carreteras (Operation Brock) para "que el tráfico pueda fluir en los puestos fronterizos". De hecho, el departamento de transporte ha puesto de relieve que "saltarse las colas de la Operación Brock podría suponer una multa a la altura de 300 libras", por lo que es recomendable "tener la documentación lista y seguir los procedimientos de forma rigurosa".

## **LOS PUERTOS ESPAÑOLES REFUERZAN SUS CAPACIDADES DIGITALES**

El puerto de Bilbao aglutina el 27% del transporte marítimo de España con Reino Unido a través de servicios regulares operados por Containerships (CMA CGM), Finnlines (Grimaldi) o Brittany Ferries. De esta forma, a sabiendas de la importancia de este tráfico, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha elaborado un plan de contingencia con el objetivo de que estas operaciones comerciales mantengan su competitividad pese al Brexit.

Entre ellas, las medidas tomadas para afrontar el peor de los escenarios son - entre otros reajustes técnicos para las necesidades de los nuevos controles- la revisión de los procedimientos aduaneros con terceros países y el ajuste de sistemas para el intercambio de información entre operadores y la plataforma electrónica del puerto de Bilbao. En este sentido, según ha aclarado la autoridad

portuaria, “hemos trabajado en nuevas soluciones para nuestra plataforma E-Bilbao de forma a que contemple la interacción con el Reino Unido post-Brexit y sus servicios aduaneros relacionados con la entrada de buques y mercancías peligrosas”. Esta plataforma, según la institución portuaria, simplifica los procesos y el intercambio de información a través de la agilización de las operaciones a través del puerto. “Tiene amplia capacidad para gestionar el incremento de actividad del Brexit, que estimamos en el 5%”.

En cuanto a las actuaciones del puerto de Santander, también presente en el encuentro de la embajada británica sobre el Brexit, se ha incrementado el volumen de personal necesario para el control aduanero de mercancías, así como se ha impulsado la ampliación de las zonas de control, cuyas instalaciones están previstas para el tercer trimestre de 2021. De igual forma que el puerto de Bilbao, la Autoridad Portuaria de Santander también ha reforzado su plataforma web “para que el proceso esté más automatizado y se puedan agilizar entradas y salidas a través de la lectura de códigos QR”.

## **SISTEMA DE PASO FRONTERIZO DEL EUROTUNNEL**



El Eurotunnel también ha realizado una revisión de sus flujos en el escenario post-Brexit. Para ello, el túnel del canal de la Mancha ha previsto la construcción

de unos aparcamientos (Pit Stop) tanto en la frontera francesa como inglesa, donde se controlarán la entrada de camiones. En ellos, se escanearán los debidos documentos a través de la lectura del código de barras, e incluirá el GVMS del sistema pre-lodgement, por lo que “los conductores deberán tener todos los trámites formalizados previamente”, según ha destacado la gerente de asuntos exteriores del Eurotunnel, Sophie Mew. Para julio de 2021, todos los conductores deberán acudir a estas zonas para hacer las comprobaciones antes de acceder al túnel ferroviario.