

PUNTO DE VISTA

¿Tiene futuro el OEA en España? Les puedo asegurar que no se trata de una pregunta retórica. Hoy, y dada la política errática del Gobierno, no. No la tiene.

El estatus de Operador Económico Autorizado (OEA) para las empresas relacionadas con el comercio exterior tiene una especial trascendencia, desde el punto de vista de la seguridad en la cadena logística, al ser considerado un "operador de confianza" para la Unión en las intervenciones aduaneras, disfrutando de ciertas ventajas en el territorio europeo y en los países con reconocimiento mutuo internacional (Estados Unidos, Japón, China, Noruega, Andorra y Suiza) destacando entre otras, la agilización de los despachos y evitar la repetición de procesos similares con criterios equivalentes en diferentes países.

El Código Aduanero de la Unión (CAU) establece un conjunto de exigencias y requisitos muy estrictos que los Operadores deben cumplir para obtener la condición de OEA: historial satisfactorio de cumplimiento de los requisitos aduaneros; sistema adecuado de gestión empresarial; solvencia financiera acreditada; capacitación profesional y medios e infraestructura de seguridad, además de contar de forma totalmente rigurosa con unos transparentes y eficaces sistemas de vigilancia de cumplimiento de los referidos criterios para ser considerado OEA, ante las revaluaciones periódicas y estrecha supervisión de los mismos por parte de las Aduanas, como se ha realizado recientemente en todos los estados



Por
Enric Ticó

PRESIDENTE
FETEIA-OLTRA

¿Tiene futuro el OEA en España?

Miembros de la UE antes del pasado 1 de mayo.

Cierto es que la obtención de la autorización de OEA ofrece una mayor seguridad jurídica en todo el territorio aduanero de la Unión y en los intercambios comerciales con aquellos Estados que hayan suscrito con la UE un acuerdo de reconocimiento mutuo de sus operadores, pudiendo afirmar que el impulso de esta figura de operadores fiables para las autoridades a nivel mundial es una realidad sin retorno con determinadas ventajas en los intercambios comerciales de las empresas relacionadas con el comercio exterior, que lamentablemente no han sido incorporadas por las autoridades aduaneras españolas, toda vez que la percepción que existe entre los transitarios OEA no es nada satisfactoria.

Los beneficios empresariales y operativos en cuanto a la reducción de controles físicos y documentales en las aduanas, la notificación previa de los mismos, y la inspección de las mercancías de forma prioritaria para las empresas autorizadas, entre otras medidas, tienen un largo recorrido de mejora para ser implementadas por parte del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, estando los transitarios expectantes y con gran

incertidumbre y recelo al respecto.

Una aportación de valor complementaria a las bondades que deberían recibir las empresas OEAs por parte de la Administración, y de forma generalizada para todos los procedimientos aduaneros, sería involucrar las Inspecciones Especiales de las Aduanas que no pertenecen orgánicamente a la Agencia Tributaria (Sanidad, Agricultura, Soivre, etc...) en los procesos que se determinan expresamente en el CAU, para establecer un marco y compromiso "firme" de colaboración entre todos los Organismos que realizan controles a las mercancías en frontera, facilitando con ello la actividad y competitividad de nuestras empresas como se pretende con el Plan Estratégico de Internacionalización de la Economía Española 2017-2027.

Es decir, se trata de la puesta en marcha de la Ventanilla Única Aduanera (VUA) que viene demandando nuestra Federación desde hace años a la Administración para eliminar los importantes retrasos en la entrega y disposición de las mercancías de importación, los costes que genera la duplicidad de controles en las aduanas al no haberse logrado que las inspecciones se efectúen en el mismo momento y lugar según determina el propio CAU, que

Sería muy deseable y conveniente para los Operadores Económicos Autorizados españoles contar a corto plazo con unas ventajas reales y directas, para evitar el agravio comparativo existente con otros Operadores de la UE y lograr un óptimo nivel de nuestra economía y comercio exterior

permitiría a los Transitarios-Representantes Aduaneros el envío de la información relativa a las importaciones una sola vez, en lugar de cuatro o cinco y en formatos distintos, consiguiendo con ello el flujo de datos de una forma más segura y eficiente.

Por todo ello, sería muy deseable y conveniente para los Operadores Económicos Autorizados españoles contar a corto plazo con unas ventajas reales y directas, para evitar el agravio comparativo existente con otros Operadores de la UE y lograr un óptimo nivel de nuestra economía y comercio exterior; así como incrementar el número de empresas interesadas en obtener la autorización OEA, toda vez que seguimos estando a la cola de los siete grandes países de nuestro entorno en compañías con el referido estatuto, y reiterando lo indicado por la ausencia de beneficios empresariales efectivos para tener la consideración de Operador Económico Autorizado.

TERRESTRE • La Federación solicitará al nuevo gobierno un plan de apoyo a los transportistas de menor dimensión

Fenadisper alerta del fuerte crecimiento de las grandes flotistas frente a la caída de los pequeños transportistas

DP MADRID

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadisper) ha alertado del fuerte crecimiento de las grandes empresas flotistas frente a la caída generalizada del negocio de los transportistas de menor dimensión.

Como continuación de los datos adelantados por Diario del



El número de empresas de transporte en España se ha reducido a 99.097.

operan en España se ha reducido de forma importante en estos cinco años, pasando de 102.448 empresas en 2014 a 99.097 en 2019, resulta relevante el fuerte crecimiento de empresas que ostentan una mayor flota de vehículos.

Así las empresas que tienen una flota superior a los 20 vehículos han crecido en un 35%, siendo especialmente significativo el crecimiento experimentado en el número de empresas con flota superior a los 60 vehículos, con más de un 44%.

Son precisamente las empresas de mayor tamaño las que además han llevado a cabo procesos de deslocalización de su actividad, domiciliando parte de su flota en otros países europeos, principalmente Europa del este por sus menores costes fiscales y laborales, para continuar operando en el mercado español de transporte, tanto nacional como internacional, aler-

ta la patronal, que va a solicitar al Gobierno la aprobación de un Plan de Apoyo a los transportistas autónomos, las microempresas y las entidades de la economía social de transporte, que impulsen su desarrollo económico y mejoren sus condiciones de contratación.

"Dicho Plan deberá centrarse en la adopción de medidas que fortalezcan su capacidad de contratación frente a sus clientes, sancionando los incumplimientos en los plazos de pagos y aquellas conductas que impongan contrataciones por debajo de costes, el no incremento de la fiscalidad al sector del transporte, tanto en lo que se refiere a la imposición sobre los carburantes como en el no establecimiento de la tarificación por el uso de las carreteras, y favorecer su introducción en las nuevas tecnologías aplicadas al transporte por carretera", han señalado desde Fenadisper.

Transporte Marítimo Internacional

CONSOLIDADOR NEUTRAL - NEUTRAL NVOCC

SERVICIOS DIRECTOS EXPORT A:	SERVICIOS DIRECTOS IMPORT DESDE:
■ FAR & MIDDLE EAST	■ CHINA
■ SUBCONTINENTE INDIO	■ FAR EAST & SUBCONTINENTE INDIO
■ CENTRO & SUR AMERICA	■ USA
■ USA	■ SURAMERICA
■ MEDITERRANEO	■ MEDITERRANEO
■ AFRICA OCCIDENTAL	

Barcelona - +34 93 557 93 70 - Bilbao - +34 94 423 77 64 - Madrid - +34 902 10 51 61 - Valencia - +34 96 398 41 44

Oficinas propias en México & Argentina

www.agcnewtral.com

Puerto la pasada semana, Fenadisper recuerda que desde la salida de la crisis económica en 2014, la flota de camiones en manos de autónomos se ha reducido en un 24% y la de las cooperativas en un 18%.

La fuerte caída de las pequeñas empresas de transporte choca con el crecimiento del 25% de las sociedades y grandes flotistas, advierte Fenadisper. Pese a que el número de empresas de transporte de mercancías por carretera que