



**CLECAT alerta de las incertidumbres de la entrada en vigor la segunda fase del
BTOM en el Reino Unido**

Las inspecciones de las mercancías sujetas a control veterinario y fitosanitario (SPS) se llevarán a cabo en Puntos de Control Fronterizo (BCP) especializados, implementándose un nuevo recargo (Common User Charge, CUC) para cubrir los costes de estos controles.

Según informa CLECAT, los comerciantes y proveedores de servicios logísticos ya se están preparando para la siguiente fase del nuevo Modelo Operativo de Objetivos Fronterizos (Border Target Operating Model, BTOM) del Reino Unido, con controles físicos de ciertos productos sujetos a control veterinario y fitosanitario (mercancías y productos SPS), que entraron en vigor el 30 de abril.

Estos controles se llevarán a cabo en Puntos de Control Fronterizo (BCP) especializados. El gobierno del Reino Unido está implementando un Cargo de Usuario Común (Common User Charge, CUC) para cubrir los costes de estos controles. Los montos exactos de los CUC se publicaron menos de cuatro semanas antes de su implementación, y aún existe cierta incertidumbre con respecto a los cargos adicionales en los puertos y BCP, que pagarán los operadores privados además del Common User Charge.

Los transitarios, transportistas, proveedores de servicios logísticos y agentes de aduanas normalmente no absorben estos cargos, incluso cuando organizan pagos como agentes; en cambio, los transmiten a sus clientes, ya sea el importador o el exportador. Se espera que estos costes adicionales conduzcan a precios más altos para el consumidor debido al coste cada vez mayor de importar productos SPS al Reino Unido. Los pequeños comerciantes, tanto en el Reino Unido como en la UE, especializados en estos productos, se verán especialmente afectados.

Para los proveedores de servicios logísticos europeos, la mayor incertidumbre sigue radicando en la falta de un marco legal para manejar los nuevos informes IPAFFS (Import of products, animals, food and feed system) por parte de intermediarios, especialmente aquellos que no están establecidos en el Reino Unido. Si bien las funciones y responsabilidades de los transitarios, transportistas y agentes de aduanas están bien definidas en la legislación nacional e internacional, el gobierno del Reino Unido aún no ha definido legalmente un 'agente IPAFFS'. Las responsabilidades y el estatus de los operadores con sede en la UE que transitan por el Reino Unido tampoco están claros. El mecanismo para pagar o cobrar el Cargo de Usuario Común (CUC) también es opaco, ya que requiere el registro en el sistema IPAFFS del Reino Unido, pero el estatus y las responsabilidades legales de los agentes y entidades registradas fuera del Reino Unido siguen sin definirse.



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

Dado que este año se están desarrollando varios proyectos aduaneros fronterizos de TI a ambos lados del Canal, los sectores de logística y aduanas están al límite, tanto en recursos como en paciencia.

Mientras se abordan importantes lanzamientos internos de sistemas aduaneros de TI de la UE, la industria europea del transporte de mercancías se prepara para nuevos cambios en los procesos fronterizos del Reino Unido en octubre, cuando los transportistas de la UE deberán presentar declaraciones previas a la llegada para todas las mercancías con destino al Reino Unido. Sigue siendo incierto si los transportistas de la UE pueden gestionar estas declaraciones por sí mismos, si los agentes de aduanas del Reino Unido tendrán la capacidad de ayudarles y si los importadores están dispuestos a absorber otro costo adicional en sus transacciones.