

Incertidumbre en las empresas ante el 'Brexit' definitivo a partir de enero

- Reino Unido culmina su salida de la UE en 2021 y aún no han alcanzado un acuerdo que marque las reglas de juego
- Se confía en que no haya aranceles

Ángel Recio MÁLAGA

Llegó la hora de la verdad. A partir del 1 de enero Reino Unido ya no tendrá la obligación de aplicar las normativas de la Unión Europea y, por tanto, habrá cambios en materia aduanera, de impuestos, servicios financieros, cualificaciones profesionales, transporte... Reino Unido no es estado miembro de la UE desde febrero -de hecho ha aprobado, por ejemplo, por sí sola la vacuna de Pfizer contra el coronavirus- pero se inició un periodo transitorio de adaptación que finaliza el 31 de diciembre. Desde enero, por tanto, exportar a Reino Unido será igual que hacerlo a cualquier otro país que no pertenezca a la Unión Europea, con los trámites y gastos que eso conlleva. Los británicos lo decidieron así y es respetable, pero lo más llamativo es que cuatro años y medio después del sí al Brexit y a menos de un mes de la desconexión total, Reino Unido y la UE aún no han firmado un acuerdo

comercial que deje claras cuáles van a ser todas las reglas del juego. Si hay acuerdo todo será más fácil y si no hay pacto se complicarán las relaciones. La duda en las empresas británicas y europeas es total, incluyendo lógicamente a las malagueñas.

Una de esas compañías es Trops, que exporta el 20% de su

a menos de un mes del plazo, no sabemos todavía si se nos van a requerir más inspecciones fitosanitarias o qué certificados nos pueden reclamar", explica Enrique Colilles, director general de Trops, quien no cree que se vayan a imponer aranceles y confía en que el tráfico pueda ser similar al actual.

La logística no es sencilla pese a que Reino Unido está relativamente cerca. Trops traslada hasta tierras británicas unos 50 camiones al mes que llevan cada uno unos 20.000 kilos de aguacate. Son productos perecederos y hay que medir bien el tiempo de envío y los trámites necesarios para que lleguen en perfectas condiciones a los supermercados británicos. Si hay más exigencias en las aduanas, puede haber retrasos y eso obliga a intensificar aún más el trabajo. Colilles apunta además que sus proveedores en Gran Bretaña "están prácticamente más despistados que nosotros, por lo que estamos todos a verlas venir".

64

Millones en exportaciones. Reino Unido es el séptimo mercado más importante para Málaga

producción de aguacates a Reino Unido por valor de unos 20 millones de euros anuales, por lo que es uno de sus principales mercados. "Tenemos mucha incertidumbre porque no se ha firmado aún ningún acuerdo entre ambas partes. Estamos acostumbrados a exportar a países de fuera de la Unión Europea pero,



Dos británicos en Málaga, en junio de 2016, cuando se votó el 'Brexit'.

Más controles en aduanas, más permisos y más trámites representan un coste extra que Colilles asume que tendrá que ser soportado por la empresa malagueña, ya que es muy complicado repercutirlo en el precio final con la gran competencia que hay a escala mundial. "Ellos no van a pagar más que ahora por nuestro producto porque

también les llegan aguacates de México, Colombia, Chile, Kenia, Sudáfrica o Perú y en muchas ocasiones a precios inferiores porque los costes de producción en esos países son menores, por lo que esos costes adicionales serán para nosotros", lamenta el director general de Trops, quien denuncia que "tenemos una normativa europea más exigen-

TESTIMONIOS



Enrique Colilles
DIRECTOR GENERAL TROPS

"Nuestros clientes allí están más despistados que nosotros. Estamos todos a verlas venir"



Antonio Gómez
PRESIDENTE DE AERTEC

"Nos preocupa que se pongan barreras a mover ingenieros, aunque parece que puede haber una moratoria"



Sergio Cuberos
PTE. CÁMARA DE COMERCIO

"Esperamos que se mantengan las mismas condiciones para no encarecer los costes"



Juan José González
PTE. CIT MARBELLA

"Tendrán dificultades los británicos que sean residentes y adquieran propiedades"



te de la que tienen los países competidores, en algunas ocasiones con razón y en otras sin ella, y eso nos resta competitividad”.

Otra de las empresas malagueñas que tiene presencia en Reino Unido es la aeronáutica Aertec, aunque su presidente, Antonio Gómez Guillamón, no está, por ahora, excesivamente preocupado por el cambio. “Por el tipo de actividad que desarrollamos solo nos preocupa, por ahora, que se pongan barreras a mover ingenieros en ambos sentidos aunque parece que en eso habrá una moratoria”, señala.

Gran Bretaña es un país importante para la economía malagueña, pero más por el volumen de turistas que atrae a la Costa del Sol que por las exportaciones de firmas locales. En el primer semestre de 2020 Reino Unido ocupaba el séptimo lugar en las exportaciones malagueñas con un importe de 64 millones de euros, un 23% más que en el mismo periodo del año anterior. Por delante están Francia, Estados Unidos, Italia, Alemania, Portugal y China según los datos oficiales de la Agencia Andaluza de Promoción Exterior (Extenda).

“No hay acuerdo aún y esperamos que se mantengan, al me-

nos, un par de años las mismas condiciones que ahora para que no se encarezcan los costes, por lo que llegará el Brexit pero espero que no tenga una repercusión inmediata”, comenta Sergio Cuberos, presidente de la Cámara de Comercio de Málaga, quien sí ve más complejidad con las nuevas relaciones que pueda haber en Gibraltar relativas a la entrada y salida de trabajadores españoles en la colonia.

Los turistas seguirán llegando a la Costa del Sol aunque tengan que hacer más papeleos. Es uno de sus lugares favoritos y ya venían en masa antes de que España entrara en la Unión Europea en 1986. Juan José González, presidente de la Asociación de Empresarios y Profesionales de Marbella, señala que “si se va a dificultar la llegada de británicos para hacerse residentes y para adquirir propiedades, es decir, van a tener todas las dificultades que tienen los no residentes en la Unión Europea por lo que tendrán que pedir sus permisos de residencia, de trabajo, etcétera”. No obstante, González cree que “las cosas tendrán que volver a su cauce mediante acuerdos y aunque ahora la ruptura pueda ser abrupta con el tiempo todo volverá a su ser y las cosas se racionalizarán”.

LOS CAMBIOS A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2021

EXPORTACION/IMPORTACIÓN

La legislación de la UE impone a las empresas distintas responsabilidades en función de su papel dentro de la cadena de suministro (por ejemplo: fabricante, importador, distribuidor mayorista, etc.). A partir del 1 de enero de 2021, las empresas de la UE que actualmente compran mercancías procedentes del Reino Unido y las introducen en el mercado de la UE se convertirán en importadoras, mientras que las que actualmente distribuyen productos al Reino Unido pasarán a ser exportadoras. Esto significa que tendrán que cumplir una nueva serie de obligaciones con arreglo a la normativa vigente de la Unión.

ADUANAS E INSPECCIONES

Las disposiciones aduaneras de la legislación de la UE se aplicarán a todas las mercancías que entren en el territorio aduanero de la UE desde el Reino Unido o que salgan de dicho territorio aduanero hacia el Reino Unido. Incluso si se establece una ambiciosa zona de libre comercio entre la UE y el Reino Unido sin aranceles ni contingentes sobre las mercancías, además de una cooperación aduanera y normativa, todos los productos comercializados entre la UE y el Reino Unido quedarán sujetos a la totalidad de los controles e inspecciones vigentes del cumplimiento de la normativa en materia de seguridad, salud y otros fines de interés público.

SERVICIOS FINANCIEROS

Dejarán de ser válidas las autorizaciones para prestar servicios desde el Reino Unido en toda la UE. La prestación de servicios financieros desde el Reino Unido en la UE será posible con arreglo a las normas pertinentes aplicables a terceros países del Estado miembro de que se trate.

AVIACIÓN

A partir del 1 de enero de 2021, las compañías aéreas que sean titulares de licencias de explotación expedidas por la autoridad competente del Reino Unido para el transporte aéreo de pasajeros, correo o carga dejarán de poder prestar servicios de transporte aéreo en la Unión Europea. Los transportistas aéreos de la UE y los titulares de certificados de seguridad aérea deberán garantizar y mantener el cumplimiento de los requisitos de la UE, incluidas las obligaciones de las compañías aéreas sobre el establecimiento principal y sobre la participación mayoritaria y el control de la UE, así como del acervo de la UE en materia de seguridad de la aviación.

TRANSPORTE POR CARRETERA

Los transportistas por carretera establecidos en el Reino Unido dejarán de ser titulares de una licencia comunitaria. Dejarán, por lo tanto, de disfrutar de los derechos de acceso automático al mercado uni-



NORMAS DE ORIGEN

Las empresas tendrán que demostrar el carácter originario de las mercancías objeto de comercio para que estas puedan recibir un trato preferente en virtud de un posible acuerdo futuro entre la UE y el Reino Unido. Las mercancías que no cumplan los requisitos de origen estarán sujetas a derechos de aduana incluso si se establece un acuerdo comercial libre de aranceles y de contingentes entre la UE y el Reino Unido. También se verá afectado el comercio entre la UE y sus socios preferenciales, ya que el contenido del Reino Unido (tanto si se trata de materias como de operaciones de transformación) pasará a ser «no originario» en virtud de los acuerdos comerciales preferenciales de la Unión.

IVA E IMPUESTOS ESPECIALES

El 1 de enero de 2021 cambiarán las normas relativas al pago y a la devolución del impuesto sobre el valor añadido (IVA), lo que afectará tanto a los bienes como a los servicios. Los impuestos especiales también se devengarán en el momento de la importación de las mercancías procedentes del Reino Unido sujetas a esos impuestos (bebidas alcohólicas, tabaco manufacturado, etc.) en el territorio de aplicación del IVA de la Unión Europea.

co que conlleva dicha licencia, a saber, el derecho de los operadores de la UE a realizar viajes y transportar mercancías en toda la UE. Los operadores de transporte y de logística se verán afectados por los cambios en las formalidades administrativas necesarias para cruzar la frontera entre el Reino Unido y la UE (3). Los trámites en las fronteras afectarán también a los conductores, así como a los viajeros y a los trabajadores transfronterizos. Estos trámites incluyen las inspecciones fronterizas de personas, que implican la verificación de los requisitos de entrada y estancia, el sellado de los pasaportes y, en su caso, la comprobación del cumplimiento de las normas sobre visados.

CUALIFICACIONES PROFESIONALES

Reino Unido dejará de regirse por las normas de la Unión sobre el reconocimiento de las cualificaciones profesionales. Los nacionales del Reino Unido, independientemente del lugar en el que hayan obtenido sus cualificaciones, y los ciudadanos de la UE que las hayan obtenido en el Reino Unido habrán de tramitar su reconocimiento oficial en el Estado miembro correspondiente con arreglo a las normas aplicables en ese país a las cualificaciones de terceros países. Este proceso de reconocimiento resulta, en muchos casos, engorroso.