



**Horst Sparber**

*Presidente de Sparber Group*

Nacido en Salzburgo (Austria), Horst Sparber ha destacado como un empresario emprendedor a lo largo de una trayectoria profesional de más de 50 años dedicada a la logística internacional en Austria, Alemania y principalmente España, donde recaló como director de una multinacional alemana. Hace 50 años fundó Sparber Group, que integra varias empresas dedicadas al transporte marítimo (Sparber Líneas Marítimas); terrestre, con flota propia de camiones (Sparber Transport), y aéreo (Sparber Air Cargo), siendo especialmente reconocida su división de Project Cargo. Con sede en Bilbao y 8 oficinas en España, el Grupo ha alcanzado una dimensión multinacional con empresas propias en México, Chile, República Dominicana, Alemania, Hungría, China y corresponsales en todo el mundo. La preparación, especialización y el cuidado del personal, como lo demuestra su continuidad y baja rotación, han sido los grandes ejes que han guiado su labor al frente del Grupo, en el que se mantiene activo y donde su hijo Álex sigue sus pasos.



**Enric Ticó i Buxadós**

*Presidente de FETEIA-OLTRA*

Enric Ticó i Buxadós es desde 2005 presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA-OLTRA) entidad desde la que viene impulsando en los últimos 16 años la competitividad de uno de los eslabones claves de la cadena logística global. Fue director de Puertos de la Generalitat de Catalunya entre 1996 y 2003, así como presidente de Ferrocarrils de la Generalitat entre 2011 y 2018, además de ser desde 2018 consejero delegado de Címalta. A esto hay que añadir que ha sido presidente (2005-2010) y vicepresidente en distintos momentos de la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) y desde 2013 presidente de Rail Group, subrayándose por encima de todo su papel como voz autorizada con un conocimiento de amplio espectro del sector logístico y una elevada implicación para la defensa de los intereses del sector ante las distintas instancias.



**Francisco Toledo Lobo**

*Presidente de Puertos del Estado*

Francisco Toledo Lobo es en la actualidad presidente del Organismo Público Puertos del Estado, cargo que ocupa desde febrero de 2020 y para el que fue designado tras la victoria electoral del Partido Socialista y la confirmación al frente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de José Luis Ábalos. Licenciado y doctor en Matemáticas por la Universitat de València fue profesor de dicha Universidad desde 1985 hasta 1991. Es catedrático de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial desde 1998 en la Universitat Jaume I, donde ha sido rector. Igualmente es doctor Honoris Causa por la Universidad Ricardo Palma de Lima (Perú). Fue presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón entre 2015 y 2020. Entre sus tareas al frente de Puertos del Estado está el inicio de la implementación del nuevo Marco Estratégico, con retos concretos, como la reducción de las tasas portuarias o el incremento de las plantillas, y retos estructurales como la evolución del modelo de gobernanza portuaria en España.



El Proyecto de Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal fue aprobado el 25 de mayo de 2021 por la Comisión de Hacienda, con competencia legislativa plena. 

# LEY DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL, TORMENTA DISIPADA

ALBA TEJERA

**T**ras meses de intensa lucha, el sector logístico ha ganado la batalla de la Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal (conocida como la Ley Anti fraude), cuyo proyecto de Ley había tenido una mala acogida por parte de los representantes del sector debido a las modificaciones que introducía respecto a la anterior normativa en materia aduanera. Así lo han venido manifestando representantes aduaneros y transitarios durante los últimos meses de 2020 y los primeros de 2021. Finalmente, sus demandas fueran escuchadas, valoradas y aceptadas en el Congreso de los Diputados y, medio año después, la tormenta ha sido disipada.



«  
Estamos muy satisfechos porque por primera vez hemos podido cambiar una ley que atañía a un tema tan importante y hemos tenido la oportunidad de debatirlo en el parlamento

*Antoni Llobet*  
Presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas

## EL NUEVO TEXTO DEL PROYECTO DE LEY DE MEDIDAS Y PREVENCIÓN DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL HA TENIDO EN CUENTA LAS ENMIENDAS SOLICITADAS POR EL SECTOR LOGÍSTICO EN TRES ASPECTOS CLAVES:

1

**LA NUEVA DEFINICIÓN DE RECINTO ADUANERO SE SUPRIME Y QUEDA TAL Y COMO ESTABA EN LA ACTUAL NORMATIVA. TAMPOCO SE AMPLÍA LA RESPONSABILIDAD SUBSIDIARIA DEL IVA COMO RESPONSABILIDAD ADUANERA.**

2

**LA NORMATIVA REFERENTE A LA CADUCIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS ADUANEROS SE REFORMULA Y QUEDA SIMILAR A LA ACTUAL. POR TANTO, EN CUANTO CADUQUE UN PROCEDIMIENTO, PODRÁ COMENZARSE OTRO.**

3

**LA DISPOSICIÓN ADICIONAL QUE AMPLIABA LA RESPONSABILIDAD DE LAS GARANTÍAS IN AETERNUM, QUEDA SUPRIMIDA.**



Continuaremos realizando la mejor labor posible, con la esperanza de que se mantenga el rumbo de este proyecto normativo y, más aún, podamos seguir trabajando en las mejoras que nuestro sector necesita para lograr el objetivo previsto en el Código Aduanero de la Unión, de asegurar una verdadera facilitación del comercio

*Enric Ticó  
Presidente de FETEIA-OLTRA*

\*\*\*\*\*

Los operadores destacan que se hablaba de una norma "cuya ejecución era totalmente imposible de entender desde el punto de vista del sector logístico" y se muestran satisfechos con los ajustes realizados

El Proyecto de Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal fue aprobado por el Consejo de Ministros, el 13 de octubre de 2020, y remitido a continuación al Congreso de los Diputados para su tramitación. En noviembre, fueron distintos los grupos parlamentarios que presentaron enmiendas al articulado, en las que exigían los cambios demandados por el sector logístico.

Tras ser discutidas y valoradas dichas modificaciones, la Comisión de Hacienda del Congreso de los Diputados ratificó recientemente la ponencia del Proyecto de Ley, en la que se han contemplado dichas enmiendas que suponen un giro esencial en los aspectos aduaneros inicialmente plasmados.

Según las fuentes consultadas por este Diario, las enmiendas abordan las cuestiones claves del IVA, la caducidad de los procedimientos y las garantías, regre-

sándose a una redacción igual o muy similar a la de la legislación actualmente en vigor.

Con 21 votos a favor, 14 contra y una abstención, el proyecto de Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal, fue aprobado el 25 de mayo de 2021 por la Comisión de Hacienda, con competencia legislativa plena. Finalmente, tras su tramitación en el Senado, la norma fue aprobada definitivamente el 30 de junio de 2021.

#### SATISFACCIÓN DEL SECTOR

Tras conocer el resultado de la votación, desde el Consejo General de Agentes de Aduanas y desde la Federación Nacional de Transitarios (FETEIA-OLTRA) mostraron su satisfacción por el paso atrás dado en "una norma cuya ejecución era totalmente imposible de

entender desde el punto de vista del sector logístico".

"El esfuerzo ha valido la pena - afirma Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas - porque, por primera vez, hemos podido cambiar una ley que atañía a un tema tan importante y hemos tenido la oportunidad de debatirlo en el parlamento".

Por su parte, Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, subraya que el paso dado es "muy importante" y agradece a los grupos parlamentarios y administraciones -especialmente al departamento de Aduanas e IIEE-, "su disposición al diálogo, pues siempre mantuvieron una continua interlocución con nuestra Organización".

Durante la Comisión de Hacienda en la que se aprobó el Proyecto de Ley, los portavoces de distintos grupos parlamentarios hicieron hincapié en que



El primer Proyecto de Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal fue aprobado por el Consejo de Ministros el 13 de octubre de 2020.

el apartado aduanero ha sido uno de las que ha generado mayor debate. Así, la portavoz parlamentaria del grupo de Ciudadanos, María Carmen Martínez, señaló que "hasta el propio Ministerio se dio cuenta de que había errado en los términos que hacían referencia a los agentes de aduanas y nosotros hemos mediado en ello".

En la misma línea, la portavoz del Partido Nacional Vasco (PNV), Idoia Sagastizabal, mostró la satisfacción de su grupo por haber logrado el acuerdo en distintas enmiendas presentadas "sobre todo las relacionadas con el ámbito de aduanas que eran las más importantes".

#### UN PROCESO "LARGO" Y "FARRAGOSO"

Tanto el Consejo General de Agentes de Aduanas como la Federación de Transitarios se han man-

tenido en pie de guerra durante todo el proceso, que ha ocupado unos seis meses, denunciando las consecuencias "injustificadas" y "desastrosas" que, a su juicio, se producirían en el sector de la logística en caso de que el proyecto de Ley hubiera prosperado tal y como se presentó en octubre de 2020. Así lo han manifestado en numerosas declaraciones en medios y comunicados de prensa emitidos por ambas entidades. Este ha sido, por tanto, uno de los principales retos a los que ha hecho frente el sector durante los últimos meses.

En este sentido, Antonio Llobet destaca la labor realizada, manteniendo reuniones con los grupos parlamentarios y portavoces de las comisiones, así como el estudio encargado a la consultora EY, que analizó las consecuencias que el texto podía tener para el sector.

Ha sido un proceso "largo" y "farragoso", insiste Llobet, "debido a que se trata de una norma que implica a muchos sectores distintos y fueron muchas las enmiendas presentadas".

Asimismo, Enric Ticó pone en valor el trabajo realizado por la propia FETEIA: "Estamos trabajando muy intensamente en este y en otros muchos frentes, todos ellos relevantes, siempre con la finalidad de tener un sector lo más fuerte posible. Por supuesto, continuaremos realizando la mejor labor posible, con la esperanza de que se mantenga el rumbo de este proyecto normativo y, más aún, podamos seguir trabajando en las mejoras que nuestro sector necesita para lograr el objetivo previsto en el Código Aduanero de la Unión, de asegurar una verdadera facilitación del comercio".

## PRINCIPALES OBJECIONES DEL SECTOR

Son numerosas las objeciones que se han hecho al Proyecto de Ley de Medidas y Prevención de Lucha Contra el Fraude Fiscal desde el ámbito de la representación aduanera. A continuación, las cuatro más significativas:

### 1.- ÁMBITO DE RESPONSABILIDAD EN EL IVA A LA IMPORTACIÓN

En la actualidad, los representantes aduaneros no son responsables de las deudas tributarias de las importaciones de bienes de sus clientes (los importadores) una vez se ha producido el despacho y las mercancías abandonan los recintos aduaneros y se entregan a sus propietarios. De esta forma, ante cualquier deuda tributaria que surja a partir de ese momento fuera del recinto aduanero, debe responder exclusivamente el importador.

Ahora bien, en el Proyecto de Ley presentado en octubre de 2020, en lo que respecta al IVA a la importación, cambiaba sustancialmente de tal forma que proponía ampliar la responsabilidad del representante aduanero a los procedimientos de declaración y verificación de datos.

Estos procedimientos pueden desencadenarse hasta tres y cuatro años después de haberse producido la importación y el despacho de la mercancía, haciéndose responsable al representante

aduanero de actuaciones que van mucho más allá de su papel como comisionista del importador.

Según los expertos, con esto, el representante aduanero hubiera quedado expuesto a la fragilidad de que el importador pagara o no el IVA, con el riesgo que conlleva para su estabilidad financiera.

El Consejo General de Agentes de Aduanas y FETEIA-OLTRA exigieron la supresión de este apartado y la vuelta a la redacción actual de la Ley.

### 2.- RESPONSABILIDAD EN LA REPRESENTACIÓN DIRECTA

En la primera versión del Proyecto de Ley se introducía una nueva disposición adicional que reformulaba la responsabilidad en el ámbito de la representación aduanera directa.

Según recogía el texto de la norma: "Los representantes aduaneros que actúen en la modalidad directa (en nombre y por cuenta del importador) y constituyan garantías globales quedarán obligados al pago de la deuda aduanera y tributaria derivada de las declaraciones aduaneras vinculadas a la misma cuando dicha deuda aduanera y tributaria no haya sido satisfecha por el deudor o recaudada como consecuencia de la ejecución de la garantía".

Esta responsabilidad tenía carácter solidario y no hubiera sido subsidiaria,

es decir, según los expertos en el ámbito de la representación aduanera, esta medida "dejaba sin sentido la representación directa pues la garantía global solo es viable en el ámbito de la representación indirecta".

El Consejo General de Agentes de Aduanas y FETEIA-OLTRA exigieron la supresión de este apartado o, en todo caso, la introducción de importantes matizaciones.



La primera versión del texto introducía cambios significativos en materia aduanera. 

### 3.- CADUCIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS

En Proyecto de Ley introducía como novedad que “no procederá la declaración de caducidad respecto de aquellos tributos que se liquiden por las importaciones de bienes en la forma prevista por la legislación aduanera para los derechos de importación”. Para el sector aduanero, esto hubiera comportado un aumento de las prerrogativas de las autoridades aduaneras en perjuicio de los representantes aduaneros, que se consideraba que quedarían en evidente indefensión, con plazos de hasta tres años para resolver los expedientes y sin apremio de diligencia, generando inseguridad jurídica y sin que los procesos queden finalizados.

### 4.- SANCIONES

Otro de los aspectos más polémicos del Proyecto de Ley propuesto inicialmente fue el relativo a la modificación del baremo sancionador y al aumento de determinadas sanciones, como la sanción mínima de 600 euros por presentar declaraciones fuera de plazo o de forma incompleta o inexacta, o la sanción de errores pese a que se haya obrado con la diligencia debida.



# LO QUE HUBIERA SIDO, PERO NO FUE...



Las novedades incluidas en el texto normativo hubieran comportado, de forma generalizada, un endurecimiento de la responsabilidad del representante aduanero.

## ALBA TEJERA

Las novedades incluidas en el texto normativo presentado en octubre del año pasado comportaban, de forma generalizada, un "endurecimiento" de la responsabilidad del representante aduanero, "la cual nos hubiera acercado a los países más duros en esta cuestión de la Unión Aduanera", tal como señaló en su momento Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas.

Este endurecimiento, "que hubiera sido insostenible", detalló Llobet, "nos hubiera igualado a países como Estonia, Letonia, Polonia y Chipre, lo que de confirmarse hubiera provocado el desplazamiento de nuestra actividad a otros Estados de la UE con un régimen de responsabilidad del representante más favorable".

Este hecho, además, hubiera tenido un efecto colateral, como es la "concentración" del mercado en los operadores de mayor tamaño que, según Llobet, "hubieran sido los únicos con capacidad para aguantar este endurecimiento y, por tanto, hubiera existido un claro riesgo de pérdida de actividad para autónomos, pymes y micro pymes". El efecto inmediato, por tanto, hubiera sido la pérdida de empleo en España como resultado de los impactos anteriores, "pues si la actividad en España es menor y se concentra en menor número de empresas de mayor tamaño, el empleo se resiente".

## MÁS COSTES FINANCIEROS

Para Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, las novedades del Proyecto de Ley en materia aduanera tenían como objetivo principal asegurar el cobro del IVA a la importación no solo del sujeto pasivo o de su garante, sino también del representante aduanero, "que no hay que olvidar que es un mero prestador de servicios". Para ello, el nuevo Proyecto de Ley

establecía que el ámbito de actuación del representante aduanero dejaba de limitarse al periodo de tiempo en que la mercancía se encuentra dentro del recinto aduanero y se aumentaba el plazo general de la normativa tributaria hasta los cuatro años.

De este modo, según Llobet, los representantes aduaneros hubieran pasado a soportar mayores costes financieros como resultado de su nuevo régimen de funcionamiento. "Además, hubiera existido un elemento de mayor riesgo potencial en caso de que las entidades de crédito empezaran a considerar el mayor nivel de riesgo del representante a la hora de fijar el coste de las garantías", añade.

En este sentido, Enric Ticó apunta que "en pleno año 2021, lo que tendría sentido es que el IVA a la importación pasara a ser un impuesto diferido o autoliquidable por su correspondiente sujeto pasivo en el país de la UE donde se vayan a consumir los bienes o donde resida el importador, sin necesidad de que ningún representante aduanero tenga que pagar ni garantizar el IVA de su cliente". "El IVA es un impuesto neutro, que solo debe gravar el consumo, al tipo que corresponda en el país donde se vaya a comercializar y que solo es deducible por parte del importador, por lo que deberían dejarnos a los representantes aduaneros fuera de ese círculo", agrega Ticó.

## SANCIONES

De entre todos los cambios que introducía la primera propuesta de Proyecto de Ley hay que destacar el nuevo baremo sancionador. "Ha de considerarse el impacto derivado del riesgo potencial de la publicación tal y como estaba redactada, con el incremento de las sanciones por incumplimientos formales en materia aduanera", recuerda Llobet.

Uno de sus efectos colaterales hubiera sido la concentración del mercado en los operadores de mayor tamaño que serían los únicos que podrían aguantar este endurecimiento y, por tanto, hubiera habido un claro riesgo de pérdida de actividad para autónomos, pymes y micro pymes

Antonio Llobet  
Presidente del Consejo General  
de Agentes de Aduanas

El IVA es un impuesto neutro, que sólo debe gravar el consumo, al tipo que corresponda en el país donde se vaya a comercializar y que solo es deducible por parte del importador, por lo que deberían dejarnos a los representantes aduaneros fuera de ese círculo

Enric Ticó  
Presidente de FETEIA-OLTRA

## UN IMPACTO MUCHO MÁS AMPLIO

Desde el Consejo General de Agentes de Aduanas y FETEIA-OLTRA se incide, por un lado, en el importante impacto de las medidas del Proyecto de Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal sobre los representantes aduaneros.

Así, se subraya que buena parte de las modificaciones que se pretendían introducir a través del citado Proyecto de Ley afectaban directa y sustancialmente al colectivo de representantes aduaneros, ya que introducían modificaciones de gran calado en el régimen de responsabilidades al que quedan sometidos, así como en los procedimientos tributarios que resultan de aplicación para determinar la deuda aduanera o la imposición de sanciones.

Ahora bien, las consecuencias en el ámbito logístico no sólo alcanzan a este eslabón. Desde el Consejo se subraya que gran parte de las modificaciones recogidas en el Proyecto de Ley "no solo hubieran afectado al colectivo de representantes aduaneros en particular, sino a todos los operadores económicos involucrados en el comercio exterior, es decir, desde importadores hasta exportadores, pasando por transitarios, operadores logísticos o los titulares de las distintas autorizaciones y acreditaciones aduaneras".

Así lo apuntaron también los portavoces de distintos grupos parlamentarios durante la Comisión de hacienda en la que fue aprobado el Proyecto de Ley en el que se incluían las enmiendas propuestas. Durante su intervención, el representante del Grupo Parlamentario Plural, Ferran Bel, hizo hincapié en que las modificaciones pactadas van "mucho más allá de la actividad aduanera y afectan también a la competitividad de puertos tan importantes como el de Barcelona o Bilbao", dijo. Al peligro que podría haber supuesto la redacción inicial del proyecto de Ley para la competitividad de los puertos también hizo referencia la portavoz del Grupo Popular, Carolina España.



Distintos grupos parlamentarios han hecho referencia a las consecuencias que hubiera podido tener la aprobación del texto tal como estaba redactado en sus inicios.

Gran parte de las modificaciones recogidas en el Proyecto de Ley no solo hubieran afectado al colectivo de representantes aduaneros en particular, sino a todos los operadores económicos involucrados en el comercio exterior

Las modificaciones pactadas van mucho más allá de la actividad aduanera y afectan también a la competitividad de puertos tan importantes como el de Barcelona o Bilbao

Por otra parte, el Anteproyecto de Ley contra el fraude pretendía regular en la normativa española cuestiones reguladas en el CAU, que según Ticó, "parecían no resultar del agrado" del legislador, como es la cuestión de la responsabilidad solidaria de los operadores cuando aportan las garantías en los despachos realizados con representación directa.

Del mismo modo, el presidente de FETEIA considera que "no resulta procedente que un tercero se haga responsable de las deudas del sujeto pasivo". De hecho, a llegó a calificar la medida "discriminatoria e inconstitucional", puesto que los demás colectivos

que prestan servicios frente a la Administración, -abogados, asesores fiscales o gestores administrativos- no estaban sometidos a esta obligación.

#### RIESGO DE MORA

"Si estas medidas hubieran llegado a aplicarse, hubiéramos tenido que comenzar a generar colchones de capital, como las entidades de crédito, puesto que uno de los aspectos más importantes de nuestra situación financiera pasaría a ser el riesgo de mora por parte de los clientes, por absurdo que resulte", afirma Ticó.

Según el presidente de FETEIA, en la situación en la que se encuentra

el país, "no resulta procedente añadir un riesgo adicional a la viabilidad de empresas que, no solo han demostrado su capacidad de hacer las cosas bien antes y durante la pandemia, sino que llevan en su ADN ser colaboradores de confianza de la Administración; lamentablemente, la manera en que nos lo pagan es abocándonos a tener que afrontar graves problemas".

En definitiva, este proyecto de Ley suponía "un importante atropello a nuestra actividad", insiste Enric Ticó.

"Con este panorama hubiera sido imposible ejercer la representación aduanera", concluye Antonio Llobet.



No resulta procedente que un tercero se haga responsable de las deudas del sujeto pasivo

**Enric Ticó**

*Presidente de FETEIA-OLTRA*



Con este panorama hubiera sido imposible ejercer la representación aduanera

**Antonio Llobet**

*Presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas*





Con el proyecto de Ley presentado en octubre, peligraba un tercio del empleo de la representación aduanera. 

## UN TERCIO DEL EMPLEO DE LA REPRESENTACIÓN ADUANERA, EN JUEGO

Hasta un tercio del total de los empleos que genera el sector de la representación aduanera en España estaban en riesgo de desaparecer si hubiera salido adelante, tal y como estaba originalmente redactado el Proyecto de Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal. Esta es la principal conclusión del estudio que dio a conocer el pasado mes de febrero el Consejo General de Agentes de Aduanas de España, encargado a la consultora EY, que analiza el impacto en el sector de las medidas que afectaban

a la representación aduanera recogidas en el Proyecto de Ley. Según el informe, "se estimaba que podrían haberse perdido entre 6.000 y 9.000 empleos como resultado del desplazamiento de la actividad aduanera a otros países". Además, podrían haberse perdido también entre 700 y 1.200 empleos como resultado de la mayor concentración empresarial generada, lo que sumaría una estimación total de posible pérdida de ocupación para 2025 de entre 6.700 y 10.200 empleos.



Se estima que podrían haberse perdido entre 6.000 y 9.000 empleos como resultado del desplazamiento de la actividad aduanera a otros países



## EL DATO

Según datos facilitados por Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas, se estima que en estos momentos hay en España unas 1.500 empresas dedicadas a la prestación de servicios de representación aduanera que generan unos 35.000 empleos directos. De esta forma, la pérdida de hasta 10.200 empleos de cara a 2025 por la entrada del citado Proyecto de Ley hubiera supuesto prácticamente la pérdida de un tercio de los empleos directos del sector de la representación aduanera.

Según datos facilitados por Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas, se estima que en estos momentos hay en España unas 1.500 empresas dedicadas a la prestación de servicios de representación aduanera que generan en torno a 35.000 empleos directos. De esta forma, la pérdida de hasta 10.200 empleos de cara a 2025 por la entrada del citado Proyecto de Ley hubiera supuesto prácticamente la pérdida de un tercio de los empleos directos del sector de la representación aduanera.

Según EY, se estima que las disposiciones contenidas en la iniciativa legislativa "ponían en peligro la viabilidad de la profesión de agente de aduanas e impactaban sobre la capacidad del sector exterior de actuar como palanca de la recuperación económica en un momento especialmente crítico".

Por otra parte, el informe de EY advertía sobre las implicaciones que el endurecimiento de las condiciones del ejercicio de la representación aduanera hubiera tenido sobre el comercio exterior y la internacionalización, uno de los principales motores de la economía española, del que depende un tercio del PIB.

El régimen de responsabilidad que pretendía introducirse a través del Proyecto de Ley hubiera pasado a ser uno de los más rigurosos de la UE

Además, el estudio refuerza la idea de que "el régimen de responsabilidad que pretendía introducirse a través del Proyecto de Ley hubiera pasado a ser uno de los más rigurosos de la UE". De esta manera, España hubiera salido del grupo de países que aplican un nivel de restricción medio –y que incluye a los estados con mayor volumen de comercio exterior como Alemania, Países Bajos, Italia y Francia– y se hubiera equiparado con países poco competitivos desde el punto de vista del tráfico exterior, como son Estonia, República Checa, Letonia o Polonia.

Por último, según el informe, el ejercicio de una gran presión regulatoria sobre el sector aduanero podría terminar generando una concentración de mercado. Se considera que las compañías multinacionales se beneficiarían de disponer del músculo financiero suficiente para hacer frente a la elevada onerosidad que exigía el Proyecto de Ley, y dado que también ofrecen servicios de representación aduanera, terminarían copando la logística ligada a la exportación e importación de mercancías.