



El crecimiento del ecommerce y la inestabilidad geopolítica retan al sistema aduanero europeo

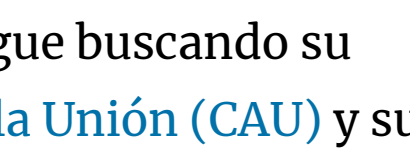
Quedaría implantada en 2027 la ventanilla europea con nuevas adaptaciones y un mayor uso de datos y herramientas tecnológicas en 2027



Unsplash

IRENE LIÑÁN | Madrid

26 de enero de 2026



El sistema aduanero común a todos los países de la Unión Europea (UE) sigue buscando su punto de equilibrio. Aunque el marco normativo —el Código Aduanero de la Unión (CAU) y su normativa de desarrollo— es común y sólido, y se sigue avanzando hacia la integración aduanera plena, en la práctica siguen existiendo diferencias relevantes en la aplicación e interpretación de estas premisas entre los Estados miembros. Precisamente por este motivo, la reforma aduanera europea prevé la creación de una autoridad aduanera de la Unión, cuyo objetivo principal es reforzar una aplicación más uniforme de la normativa. El calendario actual prevé que el 1 de enero de 2027 pueda quedar implantada la ventanilla europea marítimo-portuaria. Esta reforma aduanera implicará nuevas adaptaciones, con un mayor uso de datos y herramientas tecnológicas, y previsiblemente una importante inversión en formación y tecnología por parte de los operadores, así como una rápida adaptación a las reglas del juego de la nueva geopolítica.



“El crecimiento del ecommerce trae una complejidad creciente en las cadenas logísticas internacionales”

Antonio Llobet Presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros

Según señalan la consejera del departamento Tributario de Garrigues, Arantxa de Luis, y la asociada principal del mismo bufete, Gloria Francés, “el crecimiento exponencial del comercio electrónico ha multiplicado el número de envíos y declaraciones de bajo valor. Este fenómeno plantea importantes desafíos en términos de control, gestión y lucha contra el fraude, y está impulsando cambios normativos relevantes a nivel europeo”. Este crecimiento trae una complejidad creciente en las cadenas logísticas internacionales que “hacen necesario reforzar los sistemas de gestión del riesgo, garantizando un equilibrio adecuado entre control y facilitación del comercio legítimo”, apunta el presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros, Antonio Llobet. Todo ello debe apoyarse en una colaboración público-privada cada vez más estrecha, en la que la aduana sea percibida como un socio estratégico del tejido empresarial, afirma el presidente del consejo.

A cuenta de este comercio electrónico que no para de crecer, especialmente desde plataformas de venta de origen asiático, desde el punto de vista de los transitarios, el secretario técnico de la federación española de transitarios (Feteia), Martín Fernández, asegura que todavía existen multitud de dudas con la entrada en vigor del nuevo CAU. “Parece que las autoridades europeas tienen muchísima prisa por que entre en vigor, el nuevo arancel a los productos de bajo valor y sin entrar a valorar si es conveniente o no, porque hay disparidad de opiniones”, asevera Fernández. Un punto que insta a resolver “cuanto antes” porque el reglamento se va a aprobar “de un momento a otro” y, más allá de esas incógnitas que siguen presentes, también sigue habiendo quejas en el sector y en todos los países de la Unión, según asegura. El objeto de la polémica es la responsabilidad tributaria que tendría el representante aduanero frente a la de sus clientes. “No somos bancos ni sociedades de garantía, somos expertos en comercio exterior”, zanja Martín Fernández.



“No hay un equilibrio real en el grado de desarrollo operativo”

Micaela Santamaría Abogada especializada en comercio exterior y aduanas de Export Lawyers

Por otro lado, la inestabilidad geopolítica y la introducción de nuevos impuestos y medidas medioambientales están provocando cambios constantes en las normas aplicables al comercio exterior —aranceles, controles paradiplomáticos o restricciones—, lo que genera un entorno de elevada incertidumbre para las empresas y exige una gran capacidad de adaptación por parte de las aduanas. “En este contexto, muchas empresas se encuentran ante la dificultad de anticiparse a los cambios normativos y tecnológicos, especialmente en lo referido a la reforma aduanera europea”, explican Arantxa de Luis y Gloria Francés (Garrigues). A juicio de la abogada especializada en comercio exterior y aduanas de Export Lawyers, Micaela Santamaría, “la Aduana ya no es sólo un órgano recaudatorio, sino un actor clave en la política comercial, climática y geopolítica de la UE, y eso exige más coordinación, más análisis de riesgo”.

Hoy lunes, 26 de enero, es el Día Internacional de las Aduanas y las europeas, y en concreto las españolas, todavía tienen otros retos pendientes de resolver, especialmente en la implicación práctica de los sistemas, en los que existen diferencias de tiempos y de aplicación, según reconocen fuentes de Puertos del Estado que coinciden con el diagnóstico general de otros agentes aduaneros. “No hay un equilibrio real en el grado de desarrollo operativo”, apunta Micaela Santamaría (Export Lawyers). “Algunos Estados miembros han avanzado antes en automatización, uso intensivo de datos y modelos de cooperación con los operadores económicos”. Otros, sencillamente, se han quedado atrás o presentan más dificultades técnicas o de recursos. España, por ejemplo, está en este último grupo, pese a los pasos ejecutados en los últimos años.



“La integración de sistemas brilla por su ausencia y en la ventanilla única estamos muy en pañales”

Martín Fernández Secretario técnico de Feteia

“Estas diferencias pueden generar asimetrías operativas y afectar a la competitividad de determinados puertos y pasos fronterizos, lo que refuerza la necesidad de seguir impulsando una verdadera Unión Aduanera más homogénea y coordinada”, secunda Antonio Llobet (Consejo General de Agentes de Aduanas). De ahí que uno de los principales retos, si no el más importante de resolver a partir de este año, sea el de alcanzar una plena homogeneidad en los sistemas aduaneros entre países a través de iniciativas europeas como la ventanilla única, según señalan Arantxa de Luis y Gloria Francés (Garrigues): “Esta falta de homogeneidad genera dudas frecuentes entre operadores que trabajan con varios Estados miembros, especialmente en procedimientos especiales, ventanilla única o requisitos de control”. Desde el punto de vista de los transitarios, Martín Fernández (Feteia) apunta al nuevo CAU y a las “dudas y preocupaciones” que, asegura, está dejando todavía en el sector. “La opinión de casi todos es que la integración de sistemas brilla por su ausencia y con el tema de la ventanilla única todavía estamos muy en pañales”, se lamenta.

La implantación coordinada del nuevo modelo de la ventanilla única es una materia que desde Puertos del Estado también identifican como “el principal reto pendiente para 2026”. Además, señalan desde el organismo rector de los puertos españoles, aunque la aduana española tiene implantada la prueba de estatuto comunitario de las mercancías, “los operadores españoles pueden verse afectados por estas diferencias en los sistemas” dado que no todas las administraciones europeas avanzan a la par. “El problema siempre está en los periodos transitorios”, comenta Micaela Santamaría (Export Lawyers). “Es comprensible que haya periodos de adaptación, pero los puertos y las aduanas tienen que ser operativos y eficaces”. Por tanto, estos tiempos “no pueden ser periodos de prueba, porque el operador necesita tener una operativa eficaz desde el día cero”. En cualquier caso, en opinión de la letrada, la modernización de las aduanas no hará nada por sí sola mientras los operadores no hagan lo propio.

PASAPALABRA EN LAS ADUANAS DE CEUTA Y MELILLA

La apertura de una aduana en Ceuta, que nunca ha existido, y la reapertura de la de Melilla, que se cerró unilateralmente y sin previa autorización de Marruecos en agosto de 2018, ha estado en la hoja de ruta de España y el país norteafricano desde la visita que el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, realizó a Rabat en abril de 2022. A principios de enero de 2025, algo empezó a moverse cuando España y Marruecos ultimaron un acuerdo de mínimos para abrir algunos pasos fronterizos que finalmente se saldó con contados intercambios de mercancías por carretera en Melilla y apenas dos operaciones import-export al día en Ceuta. Todo ello con las consiguientes quejas de la sociedad empresarial, acusando de opacidad al Gobierno y de una cautela extrema por parte de todos los actores implicados, ya que Rabat también devolvió camiones y furgonetas españolas por defectos de forma. Estas gestiones no se han detenido, pero, a día de hoy, no han ofrecido mayores novedades.

“Todas estas actuaciones han resultado estériles y no se han traducido en avances reales ni en soluciones efectivas”, lamenta Antonio Llobet (Consejo General de Agentes de Aduanas). Tampoco consta ningún calendario cerrado ni una agenda de trabajo pública con plazos concretos para una normalización plena. Una situación que, para el presidente de los agentes y representantes aduaneros, genera “una profunda frustración y decepción”, especialmente tras los anuncios de movimientos que generaron, de alguna forma, ciertas expectativas. “La ausencia de decisiones concretas y de una hoja de ruta clara mantiene a los operadores en una situación insostenible, que en la práctica supone la paralización de su actividad y la pérdida de puestos de trabajo, con graves consecuencias económicas y sociales para ambos territorios”, denuncia Llobet.

El sector reclama así una respuesta “inmediata y decidida”, según Llobet, por parte de las autoridades competentes que ponga fin a esta situación de bloqueo. También en Garrigues manifiestan que una normalización de las aduanas de Ceuta y Melilla “aportaría, ante todo, mayor seguridad jurídica y previsibilidad a los operadores comerciales, favoreciendo un comercio más ordenado, transparente y plenamente regulado”, en palabras de sus responsables. “Ello podría actuar como un estímulo para la actividad económica y comercial de ambas ciudades y para las relaciones comerciales con Marruecos”. Tampoco a la federación española de transitarios le consta el menor movimiento en este sentido, ni por parte de Rabat ni por parte de Madrid más de un año después de los primeros signos de reactivación.

- ADUANA DE CEUTA
- ADUANA DE MELILLA
- ADUANAS
- ANTONIO LLOBET
- ARANCELES
- ARANTXA DE LUIS
- AUTOMATIZACIÓN ADUANERA
- CADENAS LOGÍSTICAS
- CAU
- CÓDIGO ADUANERO DE LA UNIÓN
- COMERCIO ELECTRÓNICO
- COMERCIO EXTERIOR
- CONSEJO GENERAL DE AGENTES DE ADUANAS Y REPRESENTANTES ADUANEROS
- DIGITALIZACIÓN ADUANERA
- ECOMMERCE
- ECOMMERCE DE BAJO VALOR
- ENERO 2026
- EXPORT LAWYERS
- FETEIA
- GARRIGUES
- GLORIA FRANCÉS
- LUCHA CONTRA EL FRAUDE
- MARTÍN FERNÁNDEZ
- MICAELA SANTAMARÍA
- PUERTOS DEL ESTADO
- SECTOR ADUANERO
- SISTEMA DE CONTROL DE MERCANCÍAS EN FRONTERA
- TENSIONES GEOPOLÍTICAS
- UE
- UNIÓN EUROPEA
- VENTANILLA ÚNICA ADUANERA
- VENTANILLA ÚNICA MARÍTIMA EUROPEA

+ LOGÍSTICA



Marc Ferrer se incorpora a Grup MET como consejero delegado

EL MERCANTIL | Barcelona



ID Logistics inicia las obras de una plataforma multicliente para frío en Gran Canaria

EL MERCANTIL | Madrid



La multinacional asiática Costway Nexlog alquila el tercer módulo en Los Almendros

EL MERCANTIL | Madrid



Freo Group y Pictet alquilan a LVT Moto su plataforma logística de Caldes de Montbui

EL MERCANTIL | Barcelona



Quiénes somos

Contacto

Aviso legal

Política de privacidad

Política de cookies