

L'Acord d'associació i les duanes



Albert Fornesa i Rebés / Ramon Pujol i Coloma

1. Acord d'associació i duanes

L'Acord d'associació no suposarà la desaparició de les duanes entre Andorra i la Unió Europea.

a) L'Acord comercial de 1990

En aquest punt, el futur Acord no suposarà una modificació substancial de l'Acord comercial de 1990, avui en vigor i que caracteritza la situació pels elements següents:

- Andorra forma part de la unió duanera de la Unió Europea, però no del territori duaner europeu.
- S'estableix la lliure circulació de mercaderies (desaparició dels aranzels i altres obstacles tarifaris i desaparició dels contingents i les mesures d'efecte equivalent), pel que fa als productes de caràcter industrial. (Capítols 25 a 97 del sistema harmonitzat.)
- Andorra aplica l'aranzel duaner comú de la Unió Europea per a aquests productes industrials.
- Per tant, la lliure circulació de mercaderies s'aplica també per a les mercaderies originàries de tercers països i que hagin pagat l'aranzel d'entrada (aranzel duaner comú), tant als països de la UE com al Principat.
- En ser un Acord comercial, no genera obligacions d'harmonitzar la fiscalitat. Andorra conserva un règim propi d'impostos indirectes, l'IGI, i un sistema d'accises (impostos especials) també propi i diferent al de la Unió Europea.
- En conseqüència, Andorra, tot i formar part de la unió duanera, no s'ha integrat en el territori duaner de la Unió Europea. Formar part del territori duaner suposa assumir uns compromisos en matèria de fiscalitat indirecta i d'accises que el Principat no assumeix, sinó que conserva la seva sobirania fiscal i manté un IGI i unes accises amb tipus impositius molt més avantatjosos que els mínims exigits per la Unió Europea, com un dels elements que reforça la competitivitat de la seva economia i en particular del sector comercial.
- Atès que la Unió Europea i el Principat són territoris duaners diferents, el trànsit d'una mercaderia entre el Principat i la Unió Europea n'exigeix la presentació a la duana i en conseqüència el manteniment de les duanes.

b) El futur Acord d'associació

La negociació actualment en curs s'orienta a firmar un Acord d'associació entre Andorra, Mònaco i San Marino i la Unió Europea. L'Acord no vol crear un espai conjunt entre els tres estats i la UE, sinó tres espais: Andorra-UE, Mònaco-UE i San Marino-UE.

Això es tradueix en un Acord comú que conté les disposicions generals conjuntes i les institucionals, complementat pels respectius protocols de país, en què es recullen les particularitats de cada model de relació, adaptades a les característiques de cada un dels tres estats

En l'àmbit de les mercaderies, l'esberrany d'Acord en curs de negociació, en el protocol bilateral Andorra-Unió Europea, estableix que aquest nou Acord succeeix i substitueix l'Acord comercial de 1990. Per tant, en el moment que entri en vigor el nou Acord, deixarà d'estar vigent l'anterior.

Quins canvis implicarà el nou Acord?

Essencialment l'extensió de la unió duanera al conjunt dels productes agrícoles, capítols 1 a 23 del sistema harmonitzat, llevat del tabac (capítol 24), que es beneficia d'un llarguíssim règim transitori de 30 anys.

Però de nou l'opció del negociador, compartida i acceptada pel negociador de la Unió Europea, ha estat cenyir l'Acord als aspectes comercials i econòmics, i deixa fora de l'àmbit d'aplicació la fiscalitat.

Per tant, Andorra mantindrà l'IGI com a impost central del sistema d'imposició indirecta, i unes accises diferenciades i molt per sota dels mínims exigits per la Unió Europea.

Aquest model es complementa amb el manteniment d'un règim de franquícies per a viatgers prou conegut, establert ja en l'Acord de 1990. Un règim que permet multiplicar per tres el valor dels productes adquirits a Andorra que es poden entrar per a ús particular en territori de la Unió Europea sense pagar drets de duana, en relació amb el límit que s'aplica amb caràcter general per als productes procedents de països tercers. Un règim que no té paral·lelismes en cap altre estat tercer.

El cas de Mònaco no ens ha de dur a confusió, i el seu règim no és conseqüència de la negociació de l'Acord d'associació. El Principat és considerat com a part del territori francès a efectes de duanes, i per tant forma part del territori duaner de la Unió Europea. Mònaco entra dins el sistema general de l'IVA i de les accises de la Unió Europea. San Marino forma part del territori duaner italià i aplica el règim d'accises de la Unió, però té un impost indirecte diferent de l'IVA i els intercanvis comercials amb la Unió Europea, llevat del cas d'Itàlia, són objecte de controls duaners.

Per tant, l'Acord d'associació no suposarà la desaparició de les duanes andorranes en els intercanvis amb la Unió Europea. Aquesta hipòtesi exigiria que prèviament el Principat s'integrés en el règim general de l'IVA (tipus normal de com a mínim el 15%) i adoptés també els impostos especials de la Unió Europea.

Cal dir clarament que en cap cas l'Acord en curs de negociació exigeix aquesta alineació amb la imposició indirecta europea, pas previ per poder formar part del territori duaner de la Unió europea i, en conseqüència, per suprimir les duanes.

Un canvi d'aquest abast, que tindria un fort impacte en el sector comercial, exigiria un consens

polític però també econòmic i social, i segons les informacions de què disposem, en el moment actual ni tan sols es planteja el debat sobre la fiscalitat indirecta.

2. Transport de mercaderies

El sector coneix bé les característiques del transport de mercaderies a Andorra, marcat per dues circumstàncies: es fa exclusivament per carretera i el Principat és un país de destí de mercaderies, amb exportacions residuals. Això encareix el cost del transport (un sentit del trajecte els camions l'han de fer buits) i dificulta que les empreses andorranes puguin competir en costos i preus amb transportistes de la Unió Europea. Aquesta segona circumstància es té en compte en la negociació, així com també la dimensió reduïda del mercat.

En el revers de la moneda, l'elevat nivell de mercaderies que entren al país ha permès que hi hagi un sector de transportistes amb una forta capacitat logística, que la podrien aprofitar per al transport de proximitat en un entorn pirinenc també fortament turístic i que demanda subministraments per damunt de les necessitats de la població resident.

En qualsevol cas, el capítol relatiu als transports (essencialment per carretera i en relació amb l'establiment i sobretot la lliure prestació de serveis) està en curs de negociació amb la Unió Europea i cerca un equilibri entre el nou marc que suposarà l'Acord d'associació i la necessitat de tenir en compte les especials característiques del país que clarament repercuteixen en l'activitat del transport de mercaderies.

3. Les zones franques

En diversos moments en el procés d'aproximació d'Andorra a la Unió Europea iniciat l'any 1990, s'ha plantejat la possibilitat de promoure des del Principat una zona franca, en territori veí (preferentment espanyol), que permetés un aprofitament i un desenvolupament més gran de l'activitat logística de les empreses andorranes.

Avui en dia, pel que fa a la Unió, les zones franques estan regulades pel Reglament 952/2013, que s'estableix (text refós) el codi duaner de la Unió en els articles 243 a 249.

- Els estats membres poden crear zones franques en el seu territori i comunicar-ho a la Comissió.
- Les zones franques han d'estar tancades i amb punts d'accés controlats. Les entrades i sortides estan sotmeses a controls duaners.
- En l'interior de les zones franques es poden dur a terme activitats comercials, industrials o de serveis, que han de ser autoritzades per les autoritats duaneres. Sobre la base del tipus d'activitats que es duen a terme, es distingeix entre les comercials (descàrrega, emmagatzematge, petites transformacions) i les industrials, en les quals el destí de la majoria de les mercaderies són mercats tercers.
- Dins d'una zona franca es poden guardar mercaderies de la Unió Europea i de fora de la Unió. Les mercaderies podran ser controlades per les autoritats duaneres.
- Els tràmits duaners són els normals.

La decisió de crear una zona franca depèn en primera instància de les autoritats espanyoles (avui hi ha set zones franques a Espanya, inclosa la de Barcelona). En el marc de relació

determinat pel futur Acord d'associació podria ser de força interès per a Andorra tenir una zona franca propera a la frontera, i possiblement vinculada a l'aeroport de la Seu, ja fos exclusivament comercial o tingués també activitat industrial.

Albert Fornesa i Rebés i Ramon Pujol i Coloma
Associació d'Agents de Duana d'Andorra