

## FORO PARA LA MEJORA DE LA GESTIÓN ADUANERA EN CANARIAS

**Fecha:** 29 octubre de 2024    **Hora:** 10:00

**Lugar:** Salas de Telepresencia de Edificios de Usos Múltiples I en Las Palmas de GC y SC de Tenerife

Por parte de la Administración se encuentran presentes representantes de la AEAT (todos los administradores de la aduana) y ATC. Por parte de los operadores, por ambas provincias, representantes de las Asociaciones de Consignatarios y Estibadores, de la Asociación de Transitarios, Asociaciones de Provisionistas, Colegio de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros, ASINCA, así como representantes de las Confederaciones de Empresarios de Las Palmas y Tenerife.

### TEMAS TRATADOS

Orden PJC/756/2024, de 22 de julio, por la que se delimitan las actuaciones a realizar en los servicios de control oficial en frontera dependientes funcionalmente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y del Ministerio de Sanidad.

[BOE-A-2024-15204 Orden PJC/756/2024, de 22 de julio, por la que se delimitan las actuaciones a realizar en los servicios de control oficial en frontera dependientes funcionalmente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y del Ministerio de Sanidad.](#)

La Orden tiene el objetivo de dar cumplimiento a la normativa sobre controles en frontera de una manera eficaz y eficiente, evitando duplicidades y cargas innecesarias a los operadores. Para ello, se delimitan las actuaciones a realizar en los servicios de control sobre los animales y mercancías, por parte de los servicios de control en frontera de ambos Ministerios.

En concreto, especifica las actuaciones a realizar sobre los animales y mercancías cuando se introduzcan en la Unión en el marco del Reglamento (UE) 2017/625, así como cuando se importen en el territorio nacional fuera del ámbito de aplicación del mencionado reglamento.

En el artículo 2 de la propia Orden se establece qué controles corresponderán ahora a Agricultura y cuáles a Sanidad. Hay un paso de ciertos controles al MAPA. También se indica que los controles se realizarán en los puestos de control designados en las páginas web de los Ministerios competentes.

Con el fin de lograr la necesaria coordinación, se establece un protocolo reforzado de coordinación y una Comisión Interministerial de seguimiento de controles oficiales en frontera, como instrumentos que aseguren la coordinación entre las diferentes estructuras administrativas implicadas. La Comisión queda adscrita al Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, a través de la Secretaría General de Coordinación Territorial

Próxima modificación de las Órdenes que regulan los avituallamientos, las obligaciones contables en los IIEE de Fabricación y el modelo 560.

**PROYECTO DE ORDEN HAC/ /2024, , POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN HAC/559/2021, DE 4 DE JUNIO, POR LA QUE SE APRUEBAN LAS NORMAS EN EL ÁMBITO ADUANERO, DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO Y DE LOS IMPUESTOS ESPECIALES DE FABRICACIÓN, SOBRE EL AVITUALLAMIENTO Y EQUIPAMIENTO EXENTO A BUQUES Y AERONAVES, DISTINTOS DE LOS PRIVADOS DE RECREO, ASÍ COMO LAS ENTREGAS EN TIENDAS LIBRES DE IMPUESTOS Y PARA LA VENTA A BORDO A VIAJEROS Y LA ORDEN HAC/481/2019, DE 26 DE MARZO, POR LA QUE SE APRUEBAN LAS NORMAS DE CUMPLIMENTACIÓN DEL DOCUMENTO ADMINISTRATIVO ELECTRÓNICO INTERNO Y EL MODELO 525 “DOCUMENTO DE ACOMPAÑAMIENTO DE EMERGENCIA INTERNO”, APLICABLES EN LA CIRCULACIÓN DE PRODUCTOS OBJETO DE LOS IMPUESTOS ESPECIALES DE FABRICACIÓN EN EL ÁMBITO TERRITORIAL INTERNO.**

La norma que se modifica pretende establecer el procedimiento que debe seguirse para la aplicación de las exenciones establecidas en el artículo 21.3 de la Ley 38/1992, en lo relativo a la cantidad máxima de bebidas alcohólicas con que pueden ser avituallados los cruceros turísticos, conforme lo dispuesto en las letras e) y f) del artículo 9.1 de la Ley de Impuestos Especiales. En este sentido la idea es incluir un nuevo artículo específico para este tipo de buques “Buques afectos a navegación marítima internacional que se dediquen a la actividad de cruceros turísticos de pasajeros” de la orden vigente, en el que se recojan las particularidades de este sector y modificando también algunos otros preceptos de la norma actual.

La presente Orden tiene por objeto elevar la cantidad máxima de bebidas alcohólicas con que podrán ser avituallados, con exención del impuesto especial, los cruceros turísticos que vayan a efectuar una navegación marítima internacional, teniendo en cuenta que la duración de las campañas turísticas de los circuitos puede alargarse durante bastantes meses, así como el número de pasajeros susceptibles de embarcarse durante estos periodos, simplificando las solicitudes de autorización de dichos avituallamientos (actualmente están previstas para cada circuito -semanal, quincenal-) a una solicitud de avituallamiento previo con carácter mensual por cada embarcación avituallada.

Por último, para mejorar la situación de control de esta operativa, también se propone modificar la OM del EMCS interno, recogiendo en el grupo de datos 13 de

avituallamientos a buques, un campo específico con el número de referencia de la autorización previa de avituallamiento concedida por las autoridades aduaneras competentes.

En el caso de las labores del tabaco, se mantienen los límites establecidos en la regulación vigente.

**PROYECTO DE ORDEN HAC/ /2024, POR LA QUE SE MODIFICAN LA ORDEN HAC/172/2021, DE 25 DE FEBRERO, POR LA QUE SE ESTABLECEN LA ESTRUCTURA Y EL FUNCIONAMIENTO DEL CENSO DE OBLIGADOS TRIBUTARIOS POR EL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE LA ELECTRICIDAD, SE APRUEBA EL MODELO 560, "IMPUESTO ESPECIAL SOBRE LA ELECTRICIDAD. AUTOLIQUIDACIÓN", Y SE DETERMINAN LA FORMA Y EL PROCEDIMIENTO PARA SU PRESENTACIÓN Y LA ORDEN HAP/2328/2014, DE 11 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE APRUEBAN LOS MODELOS 591 "IMPUESTO SOBRE EL VALOR DE LA PRODUCCIÓN DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA. DECLARACIÓN ANUAL DE OPERACIONES CON CONTRIBUYENTES" Y 588 "IMPUESTO SOBRE EL VALOR DE LA PRODUCCIÓN DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA. AUTOLIQUIDACIÓN POR CESE DE ACTIVIDAD DE ENERO A OCTUBRE" Y SE ESTABLECEN LA FORMA Y PROCEDIMIENTO PARA SU PRESENTACION.**

**En el ámbito del IEEL (impuesto especial sobre la electricidad):**

- Se modifican los artículos 1.5, 4 y 5 de la Orden HAC/172/2021 para ajustarse a lo dispuesto en los artículos 146 y 147 del RIE (Reglamento de Impuestos Especiales). En concreto, la modificación del artículo 4 extiende la obligación de presentar la declaración informativa a todos los contribuyentes incluso en aquellos períodos en los que no resulten cuotas a ingresar. Si bien, en este último caso la modificación del art. 5 prevé que tengan que presentar la declaración una única vez.
- Se sustituye el Anexo III de la Orden HAP/172/2021: Se modifican las instrucciones de cumplimentación de las casillas del Modelo 560.
- En el cuadro desglose se incluyen 3 filas adicionales relativas a: la exención del art. 94.10 LIE, los consumos y suministros sin beneficio fiscal en usos industriales y los consumos y suministros sin beneficio fiscal destinados a otros usos. Adicionalmente, se incorporan 2 columnas para consignar la cuota íntegra y la cuota íntegra mínima que nos permitirá comprobar la correcta autoliquidación del impuesto en aquellos casos en los que operen los límites del tipo mínimo previsto en el art. 99.2 LIE. Para ello se incluyen las oportunas instrucciones de cumplimentación del cuadro desglose.

**En el ámbito del IVPEE (impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica):**

- Se modifica el Modelo 591, para incluir en la declaración de operaciones con contribuyentes, un desglose por trimestres. Así se consignará en cada una de las columnas correspondientes a cada trimestre, el importe satisfecho por los perceptores de la energía eléctrica a los productores de la misma. Esto nos permitirá, en caso de futuras suspensiones o modificaciones del impuesto, cruzar la información relacionada con el Modelo 560. El contenido de esta modificación afecta a los Anexos I y II de la Orden HAP/2328/2014.

**ORDEN HAC/ /2024, , POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN HAC/998/2019, DE 23 DE SEPTIEMBRE, POR LA QUE SE REGULA EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE LLEVANZA DE LA CONTABILIDAD DE LOS PRODUCTOS OBJETO DE LOS IMPUESTOS ESPECIALES DE FABRICACIÓN.**

El SILICIE es el NUEVO sistema de llevanza de la contabilidad de los productos objeto de los Impuestos Especiales a través de la Sede electrónica AEAT que está en vigor desde el 1/1/2020 y desarrolla lo establecido en el artículo 50 del RIE (Reglamento de Impuestos Especiales).

Se introducen las siguientes NOVEDADES:

**IDENTIFICACIÓN CONTABLE DE LOS PRODUCTOS:** se identificarán por el conjunto de campos informativos definidos en el Anexo del proyecto de ORDEN.

**LLEVANZA DE CONTABILIDAD POR EJERCICIOS:** El ejercicio contable coincide con el Año natural.

SE modifica el apartado “denominado” ANEXO, siendo sustituido por el siguiente NUEVO ANEXO:

- CONTENIDO DE LAS COMUNICACIONES DE APERTURA Y CIERRE DEL EJERCICIOCONTABLA
- CONTENIDO DE LOS ASIENTOS CONTABLES
- ANULACIÓN DE ASIENTOS CONTABLES
- CONSULTAS DE EXISTENCIAS

### **DSDT Y G4: Situaciones Aduaneras y Documentos asociados.**

En primer lugar, se pone de manifiesto la importancia de una correcta declaración de la situación aduanera de la mercancía en la DSDT, cuestión que además a futuro cumplirá un papel fundamental con la llegada del G4.

Se informa que se han observado una serie de errores, y que dentro de ellos los que más preocupan ya que son de una índole más grave, es determinar una situación aduanera que implique menor control de la que en realidad tiene. Entre los errores observados:

- Uso del ZT2, cuando el mismo está reservado a movimientos entre territorios IVA, debiendo usarse por tanto ZTF.
- Uso del ZLF cuando se trata de mercancía con origen y destino algunas de las islas, debe ser ZIC.
- Uso de ZLF con documento asociado 955, debería ser ZT1.
- Uso de ZLF con documento asociado 830, debería ser 827, 387 o 355 en caso de ser obligatoria su declaración.
- Uso del ZF con documento asociados distintos al 833.
  - o Uso del 955, debería ser ZT1.
  - o Uso del 826, debería ser ZTF

En segundo lugar, se desarrolla las implicaciones que supone la implementación del mensaje G4 (DDT) y su relación con el mensaje G3 (NP).

*El desarrollo completo y todas las especificaciones técnicas de lo comentado a continuación lo podéis encontrar en:*

- *Sede electrónica*
- *Aduanas*
- *Aduana electrónica*
- *Guías técnicas*
- *Declaración G4 de depósito temporal*
  - o *Especificaciones funcionales de declaraciones G3 y G4 v2(294 KB - pdf)*
  - o *Guía técnica para la presentación de declaraciones G4 v0.10(2211 KB - pdf)*

Actualmente la DSDT sirve como presentación de las mercancías y notificación de llegada. Con el G4 y G3 se estará a lo que indica el art 145.3 del CAU:

*“La **declaración de depósito temporal** será presentada por una de las personas mencionadas en el artículo 139, apartados 1 o 2, a más tardar en el momento de la **presentación de las mercancías en aduana**”*

Por tanto, la DSDT y su activación va a ser sustituida por dos mensajes:

- G4: Declaración de depósito temporal
- G3: Notificación de presentación de las mercancías

En lo referente a la activación:

*“El mensaje de activación actual de la DDT que se envía en el momento en que hay constancia de la llegada del medio de transporte y da por presentada ante la Aduana toda la mercancía descargada y declarada en la DDT, se sustituye por las notificaciones de presentación (G3). Las declaraciones aduaneras presentadas con anterioridad a la presentación de mercancías con G3 se considerarán predeclaraciones. Una vez presentada la mercancía correspondiente con G3 y enviado el mensaje de activación de declaración aduanera preceptivo, si lo hubiere, se activará la predeclaración, convirtiéndola en declaración aduanera.”*

Por tanto, el flujo de declaraciones para la introducción de mercancías seguirá, habitualmente, alguno de los siguientes esquemas:

- ENS (ICS1/ICS2) ◇ G4 ◇ G3 ◇ Declaración aduanera
- ENS (ICS1/ICS2) ◇ G4 ◇ preDeclaración aduanera ◇ G3 ◇ ◇ Activación declaración aduanera
- ENS (ICS1/ICS2) ◇ preDeclaración aduanera ◇ G4 ◇ G3 ◇ ◇ Activación declaración aduanera donde el G4 referenciará como documento previo la ENS, el G3 el conocimiento o contenedor declarado en un G4 previo y la Declaración aduanera (p.ej. H1) el G4 a datar.

La ENS siempre se deberá presentar previamente al G4/G3. El G4 se debería presentar antes del G3.

Se incide en la importancia de dejar de pensar en la DDT (G4) como una declaración ligada al medio de transporte, es decir, una DDT presentada por barco, que contiene una cabecera y una serie de partidas y **pasar al concepto de una DDT (G4) por Master y una subdivisión del mismo en House** (no en todos los casos) y consignment goods ítems.

Esto hace que sea fundamental definir estos conceptos:

- MC: Master Airway Bill/Bill of Lading. Conocimiento aéreo o marítimo que cubre un envío consolidado indicando al consolidador como expedidor y al desconsolidador como consignatario o destinatario
- HC: House Airway Bill/Bill of Lading. Documento que acredita cada envío individual de una mercancía consolidada. Es emitido por el consolidador y contiene instrucciones para el agente desconsolidador
- MI: Master Consignment goods ítems. Artículos de las mercancías a nivel de MC
- HI: House Consignment goods ítems. Artículos de las mercancías a nivel de Huse.

Por lo que **la estructura del G4** quedara así:

- 1MC
- Múltiples HC
- Múltiples HI

Se puede declarar también las mercancías a nivel de MC (MI), aunque si se dispone de la información de los HC se deberán declarar a este nivel (HI).

Es muy importante recordar que para abandonar el recinto aduanero tienen que estar declaradas las mercancías (MI o HI). Es decir, para poder lanzar un CUB, G5 o cualquier declaración aduanera (H1, exportación...), es necesario que el G4 este desconsolidado en MI o HI, que es lo que sería nuestra partida en la DSDT.

*“Como esta información no siempre está a disposición del presentador del G4 se permite que distintas personas envíen los datos que conforman el G4 (por ej. la compañía aérea o la naviera presentan el MC y los transitarios presentan los HC con los HI). Este proceso por el que se incorporan a un MC sus correspondientes HC y HI se denomina “desconsolidación”. Se refiere, por tanto, a la incorporación de un mayor nivel de detalle en la información (es una desconsolidación de la información) y es independiente de la desconsolidación física o apertura de un equipamiento.*

*Por eso en la práctica, será habitual que el transportista declare el G4 con la información del MC exclusivamente y, posteriormente, el consignatario o el titular del ADT desconsoliden ese MC con la información de los HC”*

Todo lo comentado en el foro sobre el **momento** de la presentación, **lugar** de la presentación y **obligados** a presentar el G4 se encuentra en el documento [Especificaciones funcionales de declaraciones G3 y G4 v2\(294 KB - pdf\)](#)

Otra cuestión fundamental es **la importancia de declarar correctamente el conocimiento y que este no sea repetido en un corto periodo de tiempo:**

*“El número de conocimiento ha ampliado su formato hasta una longitud de 70 caracteres y pasa a ser un dato fundamental para el datado y cruce entre las diversas notificaciones y declaraciones aduaneras.*

*Con el fin de mejorar la calidad del dato y de evitar rechazos incorrectos se exigirá que se declare el conocimiento empleando únicamente letras mayúsculas [A-Z] y caracteres numéricos [0-9] Además, se exigirá que el número de conocimiento no se repita al menos en la misma declaración G4. Si fuera operativamente posible esta validación se extenderá a todos los conocimientos declarados en distintos G4 de un mismo medio de transporte. Se recomienda a los declarantes que procuren no repetir conocimientos en distintos medios de transporte al menos durante 90 días. Es una práctica muy común en los ferris y en ámbitos específicos marítimos declarar un conocimiento autonumerado (“0001”, “0002”, ...).*

*La consecuencia de los conocimientos repetidos es que el operador declarante del DUA/H1 u otra declaración aduanera posterior deberá facilitar un dato adicional para que el sistema informático de la AEAT pueda discriminar el conocimiento exacto a datar. Este dato adicional podrá ser uno de los siguientes:*

- *El MRN de G4 asignado a la declaración del conocimiento*
- *El Identificador del medio de transporte: nº de vuelo, nº de escala o “fecha esperada de llegada” + “identificador de medio de transporte” (siempre que el conocimiento sea único dentro del mismo medio de transporte).*

*Este dato adicional, habitualmente el MRN de G4, se declarará en el Previous Document de la declaración aduanera. En caso de no poder aportar este dato adicional el operador económico se expondrá a que el sistema seleccione un conocimiento incorrecto para su datado.”*

En lo referente al **datado del G4**, podrán datar los siguientes documentos:

- Prueba acreditativa del estatuto UE de la mercancía (T2L, etc.)
- Declaración de inclusión en un régimen aduanero (H1, declaración de tránsito, etc.)
- Declaración sumaria de salida (EXS)
- Notificación de reexportación
- Notificación de reexpedición
- Tránsito simplificado (ETD)
- Declaración de movimiento desde un ADT del recinto aduanero hacia un ADT situado fuera del recinto (G5)
- Aviso de paso cuando se trate de un tránsito que continúa

Para que dicho datado se puede llevar a cabo, será necesario que dichos documentos **contemplen al menos:**

- Referencia del G4. Podrá ser por MRN, Entry Key, número de escala, etc. El MRN podrá ser el de todo el G4, que es el que se asocia a la declaración del MC, o el MRN de la declaración del HC que se data.
- Documento de transporte. Define el nivel al que se realiza el datado sobre el G4, el nivel al que se llevará la gestión de existencias. Podrá efectuarse a nivel de MC o a nivel de HC.
- Número de partida (MI/II). Define contra qué partida del G4 se realiza la gestión de existencias.
- Mercancía, bultos y Kgs. En el documento de datado presumiblemente se tendrá un mayor detalle del tipo de mercancía que en el G4.
- Ubicación. Deberá ser consistente con la ubicación de la mercancía del G4 que está siendo datada.

Por otro lado, se dan una serie de requisitos que aparecen detallados en sendos documentos referenciados anteriormente.

También se informa que con la llegada del G4 se **elimina el transbordo automático** debiendo presentarte siempre una declaración o notificación.

Una de las cuestiones más importante es lo relativo en **la situación aduanera**, puesto que cambia considerablemente su forma de declararla, así como su relación con el documento que data.

*“Se usará fundamentalmente para validar si las declaraciones aduaneras pueden datar el G4. Existirán declaraciones aduaneras que, por su propósito, sean compatibles con la situación aduanera del G4 y otras que no lo serán y, por tanto, se rechazarán hasta que no sea corregida la situación aduanera del G4.”*

Por tanto, una correcta declaración de la situación aduanera será crucial para que se pueda presentar el documento que lo date correctamente. Hasta ahora como se vio al inicio de la exposición, las validaciones en este aspecto eran mucho menor.

Además, **la determinación de la situación aduanera** también cambia.

*“Para las declaraciones G4 habituales, que no sean combinadas G4+D3, la situación aduanera se calculará de forma automática en función de lo declarado en una serie de elementos de datos descritos a continuación.*

*La mercancía que llegue a bordo de una línea marítima regular o que venga en un vuelo procedente de un aeropuerto de la UE se presume de la UE (C).*

*En caso contrario, se presume que es mercancía de terceros (N).*

*En el supuesto de que la mercancía tenga una situación aduanera distinta de la que se presume de acuerdo con el apartado anterior se deberá declarar, en “previous*

*Document”, alguno de los documentos previos listados en L121 con valor en columna “Afecta a situación aduanera (S/N)” igual a “S”.*

Es decir, el sistema calculará una situación aduanera de forma automática, salvo en los casos de G4+D3 que será manual. Si se considera que tiene una situación aduanera distinta se deberá indicar un documento previo y se señalará que afecta a la situación aduanera.

Por tanto, las situaciones aduaneras quedaran así, según si hay doc. previo o no, y tipo de doc. previo:

Medio Transporte	Tipo línea	Documento previo	Situación aduanera calculada
Marítimo	No regular	Ninguno o cualquiera distinto de: N825, C651, C620, N822, C612, C621, 1229	N
Marítimo	No regular	N821, N952, N955	T1
Marítimo	No regular	N822	T2
Marítimo	No regular	C612	T2F
Marítimo	Regular o No Regular	N825, C651, C621, C658	T2L
Marítimo	No regular	C620	T2LF
Marítimo	No regular	1229	IC
Marítimo	Regular	N821, N952, N955, C624, 1228	T1

Marítimo	Regular	N830	X
Marítimo	Regular y movimientos entre TFE y el resto del TAU	Ninguno o cualquiera distinto de N821, N952, N955, N830, 1229	T2LF
Marítimo	Regular y movimientos dentro del TAU	Ninguno o cualquiera distinto de N821, N952, N955, N830, 1229	C
Marítimo	Regular	1229	IC
Aéreo	Mercancía cargada fuera del TAU	Ninguno	N
Aéreo	Mercancía cargada fuera del TAU	Cualquiera distinto de N822, N825, C621, C651, C658	T1
Aéreo	Mercancía cargada fuera del TAU	N822	T2
Aéreo	Mercancía cargada dentro o fuera del TAU	N825, C651, C658, C621	T2L
Aéreo	Mercancía cargada en el TAU	N821, N955	T1
Aéreo	Mercancía cargada en el TAU	N830	X
Aéreo	Movimientos entre TFE y el resto del TAU	Ninguno o N830	T2LF
Aéreo	Mercancía cargada en el TAU excepto TFE	Ninguno o cualquiera distinto de N821, N955, N830	C
Aéreo	Movimientos interinsulares canarios	1229	IC

Otros de los puntos a comentar es la **relación entre la ENS y el G4**. Como sabéis según el art 145.4 del CAU, la presentación y declaración de la misma en el G4 es obligatoria salvo determinados supuestos:

*“Salvo que se dispense de la obligación de presentar una declaración sumaria de entrada, la declaración de depósito temporal **incluirá una referencia a toda declaración sumaria de entrada presentada para las mercancías presentadas en aduana**, salvo si ya han estado en depósito temporal o han sido incluidas en un régimen aduanero y no han abandonado el territorio aduanero de la Unión.”*

En el G4 se declara como documento precedente el MRN de la ENS cuya estructura a raíz del ICS2 es la misma: MC y HC

Por parte de los operadores **se preguntó por los movimientos dentro del recinto y la mercancía que llega en tránsito.**

Ambas cuestiones fueron resueltas atendiendo al documento *Especificaciones funcionales de declaraciones G3 y G4 v2*.

La primera de ella en los siguientes apartados:

*7. Movimientos en depósito temporal dentro del mismo recinto o subrecinto (antiguo CUB)*

*8. Movimientos en depósito temporal entre subrecintos*

La segunda de ellas:

*13. Mercancía que llega en tránsito*

Como breve resumen:

Se pueden dar tres situaciones;

1. Mercancía para la que se ultima el tránsito en un recinto aduanero.

2. Mercancía que se descarga en un recinto aduanero para ser cargada en otro medio de transporte permaneciendo bajo el mismo régimen de tránsito, siendo el recinto aduana de paso (primera aduana por la que la mercancía entra en la UE bajo el tránsito común).

3. Mercancía que se descarga en un recinto aduanero para ser cargada en otro medio de transporte permaneciendo bajo el mismo régimen de tránsito, no siendo el recinto aduana de paso debido a que no es del tránsito común o no es la primera aduana por la que la mercancía entra en la UE bajo el tránsito común.

En los tres casos debe existir un G4 que recoja el detalle de la mercancía que se presenta ante la aduana y en la que se incluya el tránsito como documento precedente. La forma de declarar o generar el G4 y de tratarlo difiere según el caso.

- En el supuesto 1 se aplica: Todos los tránsitos que se ultimen en un recinto aduanero generarán un G4 de manera automática.

- En el supuesto 2 y 3: En los tránsitos que continúan se deberá declarar un G4 para la mercancía que se descargue del medio de transporte, que deberá hacer referencia al tránsito como documento precedente.

#### Canales de contacto con los actuarios de despacho

Los operadores comentaron las dificultades de contactar con los actuarios por correo ya que ya no figura el código de usuario en la plataforma de despacho.

A finales de 2024 se puso en funcionamiento una mejora que permite al operador enviar un máximo 3 correos por DUA.