

El Ejecutivo incluye en los Presupuestos para 2023, sin consenso ni previo aviso, otra prórroga más para mantener en 125.000 euros el límite de facturación anual máximo para acogerse a módulos en el transporte por carretera

El transporte internacional (ASTIC) rechaza la prórroga del actual límite de facturación anual para acogerse a módulos en 2023

- *Esta medida perpetúa la fragmentación de un sector ya fuertemente atomizado con más de 100.000 empresas y provoca discriminación fiscal*
- *El Comité Nacional del Transporte por Carretera, representante del sector ante el Gobierno, acordó en 2020 que no habría nuevas prórrogas a partir de 2022*
- *Otra medida de impacto negativo para estas empresas es la subida del 8,6 % de las bases máximas de cotización de la Seguridad Social*

Madrid, 11 de octubre de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), que representa a las mayores empresas de transporte internacional de mercancías y pasajeros por carretera de España, rechaza frontalmente esta enésima prórroga para mantener en el sector del transporte por carretera el actual límite de facturación máxima anual para acogerse al régimen de módulos en 2023 que el Ejecutivo acaba de incluir en la Ley de Presupuestos Generales para el próximo año.

«Es muy incoherente que, por un lado, se abogue por el diálogo y el consenso de los agentes sociales, como es el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC); y por otra, asistamos a la actuación unilateral y sin previo aviso del Gobierno adoptando esta decisión. Nuestro sector, a través del CNTC, ya decidió que no habría nuevas prórrogas a partir de 2022», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

En 2016 se estableció que los transportistas que facturaran al año menos de 125.000 euros podían acogerse al sistema de módulos, siempre que su facturación se realizase en más de un 50% a empresas o profesionales, fijando un periodo de transición de dos años antes de bajar este límite a 75.000 euros.

«El hecho de que durante los últimos seis años, y durante 2023 como parece ser ahora con esta séptima ampliación, unos 27.000 transportistas hayan podido acogerse al régimen de módulos, provoca una enorme discriminación fiscal al permitir a los transportistas autónomos tributar menos que el resto de empresas con las que compiten en el mercado, compañías grandes, medianas y pequeñas que han hecho un sobreesfuerzo durante estos últimos años para mantener y ampliar inversiones y empleo, afrontando grandes riesgos en tiempos muy convulsos. Esta medida favorece la fragmentación de un sector, como el transporte de mercancías por carretera, que ya de por sí está tremendamente atomizado al contar con más de 100.000 empresas, de las cuales solo el 4 % son grandes compañías, como las que forman parte de nuestra asociación», destaca Valdivia.

«Lo que necesita nuestro sector es “músculo” empresarial y no continuar perpetuando un ecosistema de micro empresas porque esta hiperatomización se traduce en bajo potencial de crecimiento, menor productividad sectorial, debilidad a la hora de negociar con clientes y proveedores y poco atractivo para atraer talento joven a la profesión de transportista. Un asunto este último que no es baladí si tenemos en cuenta que nuestro país necesita entre 18.000 y 20.000 conductores profesionales de camión, según el último estudio publicado por nuestros socios de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Más del 70 % de los que están ahora en activo tiene más de 50 años y no hay reemplazo para los transportistas que se retiran», añade el directivo de ASTIC.

Actualmente, en España el 50% de estas empresas cuentan con un único vehículo; y en el 80% sus parques rodantes no superan los cinco camiones.

En la Orden Ministerial que establece los importes del régimen de módulos el Ministerio de Hacienda también contempla que los autónomos que tributen utilizando este método puedan reducirse, de forma excepcional como consecuencia del impacto sobre nuestra economía de la invasión de Ucrania, un 10 % el rendimiento neto resultante de la aplicación de los módulos y en el caso de los autónomos acogidos a estimación directa se elevará al 7% el porcentaje de gastos deducibles en concepto de provisiones y gastos de difícil justificación.

«Desde ASTIC siempre hemos creído que el sistema de módulos debe desaparecer y, aún así, hemos sido bastante flexibles en la mesa de negociación ya que somos conscientes de que los transportistas con uno o dos camiones necesitan tiempo para adaptarse a una nueva manera de tributar. Por eso mismo, acordamos dos años de transición, pero siete ya nos parece abusivo», recalca Ramón Valdivia.

Cotizaciones a la SS: otra “piedra” más en el camino

Otra medida que añade otra “piedra” más en el camino de las medianas y grandes empresas de transporte y que, por tanto, atenta contra su crecimiento, genera inseguridad jurídica y frena la competitividad de nuestra economía es la subida de las bases máximas de cotización: en 2023 subirán en torno al 8,6% (en 2022 este incremento fue del 1,7 %). Una medida que supone para las empresas pagar al año unos 1.600 euros más por cada empleado (las compañías asumen el 80% de la cotización y el trabajador, el 20% restante).

«De nuevo, una medida que el Ejecutivo ha adoptado unilateralmente en los presupuestos para 2023 y que supondrá para las compañías españolas un nuevo aumento de los costes asociados al factor trabajo. Un enorme impacto para los operadores de transporte ya que el coste laboral es, junto al del combustible (aproximadamente un tercio cada uno), la mayor partida de los costes de operación de una empresa de transporte», indica Valdivia.

Las compañías transportistas, que ya están sometidas a una carga impositiva asfixiante, se encuentran de nuevo con un obstáculo más. Al igual que desde 2016 están obligadas por ley a cotizar por los conductores de vehículos pesados a un tipo del 6,7% para enfermedades profesionales y accidentes laborales, como sectores como la minería o la construcción, cuando su siniestralidad es muy inferior, por lo que deberían de cotizar al 3,7 %, como está establecido para la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) en la que se encuadra esta actividad.

«La discriminación en el transporte por carretera -fiscal (régimen de módulos frente a sociedad mercantil) y laboral (cotizaciones de la Seguridad Social)- que sufren las empresas con forma jurídica frente a los autónomos y cooperativas es inaceptable. E indignante también en las formas ya que estas medidas se han adoptado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado por la puerta de atrás y sin dar ninguna explicación», concluye Valdivia.

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - prensa@astic.net

ASTIC, Asociación del Transporte Internacional por Carretera, es miembro español de la IRU