



UNIATRAMC

Unión de Pequeños Autónomos
de los Servicios para la Movilidad y el Consumo
www.uniatramc.org

Madrid a 25 de junio de 2015

ASUNTO: LOS MODULOS Y LA GRAN PATRONAL DEL TRANSPORTE

Dado que en las últimas fechas han salido publicadas informaciones provenientes de las grandes patronales del transporte previniendo sobre una posible marcha atrás del gobierno en el tema de los módulos, me gustaría, en nombre de todas las asociaciones de transportistas que defendemos su oportunidad y vigencia, realizar una serie de precisiones partiendo de las siguientes premisas:

1.- La gran patronal dice que **el sentir mayoritario del sector es contrario a la permanencia del sistema de módulos, eso no es cierto, todas las asociaciones que defienden los intereses de las pymes apoyan su continuidad**, tal y como se desprende de las declaraciones efectuadas sobre el tema durante la tramitación del Reglamento a la Ley del IRPF.

2.- **La gran patronal del transporte establece**, como punto de partida para combatir el sistema de módulos, **una hipótesis que no es cierta**, ellos estiman, con un cierto grado de ingenuidad, que si se elimina el módulo se producirá un aumento de los costes de los transportistas autónomos y a igualdad de precios los usuarios se echarán en masa en manos de los “verdaderos transportistas”, **según esta hipótesis los autónomos somos los responsables únicos, siendo apenas un tercio del total de la flota del transporte pesado, de la situación actual de los precios** y que somos capaces de controlar el sector desde el punto de vista de la prestación de los servicios. ¿?

3.- Así mismo **la gran patronal entiende**, en otro alarde de fino análisis, **que el módulo es un sistema impositivo que distorsiona la competitividad** y nos permite comercializar a unos precios más bajos, sin embargo ellos saben muy bien que el margen que pudiera existir hace tiempo que se trasladó al precio del transporte y que son los intermediarios los que se benefician del mismo. **Según este análisis sólo la cuestión impositiva es el factor determinante en cuanto a los costes que soporta una empresa de transportes** y pone el foco de atención en **un problema que en realidad tiene múltiples aristas** y que también tiene que ver con la **capacidad de gestión**, no es cierto que **el que tenga 30 camiones gestione mejor que el que tienen uno, en muchos casos no pasa de ser una persona que tuvo una ocurrencia, más que una buena idea, y ha accedido a un sector muy complejo en el que no sabe desenvolverse**. Al final el módulo y la responsabilidad objetiva del conductor han sido dos de las cuestiones que han enarbolado, como responsables de su propia crisis, los grandes, **algo más habrán hecho mal..... ¡digo yo!, ¿sólo se les ocurre culpar a sus propios conductores y a los autónomos de sus penurias?**

4.- **El gobierno estima** que con la reforma fiscal introducida (Secretario de Hacienda dixit) la **presión fiscal va a ser menor**, se va a **reactivar la economía, se eliminan “privilegios”** y, como



UNIATRAMC

Unión de Pequeños Autónomos
de los Servicios para la Movilidad y el Consumo
www.uniatramc.org

consecuencia de todo ello, **aumentará la recaudación fiscal en el sector y también el empleo. El gobierno se olvida que en el mercado actual del transporte no sólo operan empresas españolas y que esto puede significar que el remedio puede ser peor que la enfermedad.**

Con la **enmienda que nosotros planteamos** en su momento al Proyecto de Ley del IRPF y que **la totalidad de los Grupos Parlamentarios en el Senado apoyaron, salvo el P.P.**, pretendíamos que se **permitiera la permanencia** en el sistema de módulos a aquellas empresas de transporte, **personas físicas, que no superaran los 150.000 euros de facturación**, no discutiendo en ningún caso el volumen de compras de servicios u otras condiciones que se establecían en el Proyecto de Ley. ¿Porqué 150.000 euros? porque la estructura de costes que soportamos nos acerca ya a esa cantidad.

Así mismo entendemos que el **módulo es un sistema de tributación sencillo y que elimina carga burocrática a las empresas, pero que sólo puede estar dirigido a aquellas con un determinado volumen de facturación** para evitar la tentación de llevar cabos prácticos más que reprobables, a nadie se le puede olvidar que el sistema de módulos establece a priori unos rendimientos, se obtengan o no, y **que el estado se asegura una recaudación fija por dicho concepto, el margen para el autónomo no está en el módulo en sí**, el margen se encuentra en la capacidad que tengamos de superar las estimaciones preestablecidas.

Si como consecuencia de la elevación de la carga impositiva que soportamos los transportistas autónomos tuviéramos que aumentar los precios **¿qué pasará?**, en el transporte nacional es una incógnita, los transportistas autónomos gozamos de una cierta flexibilidad frente a los grandes flotistas y ya veremos lo que sucede, **seguramente iniciaremos una guerra de precios que nos va a llevar a todos a la ruina.** Pero como problema añadido nos vamos a encontrar con qué, **como consecuencia de la pérdida de competitividad frente a los transportistas foráneos, en vez de orientarnos más al transporte internacional, que sería lo que sucedería si se mantuviera el módulo en 150.000 euros, va a suceder justamente lo contrario, vamos a tener que abandonar ese nicho de mercado y centrarnos más en el transporte nacional, ¿por qué?, porque de la pérdida de competitividad que nosotros suframos, como consecuencia del aumento de la carga impositiva que vamos a tener que soportar, se verán beneficiados, no la gran patronal o el estado, sino empresas de terceros países con las que ya a duras penas competimos, ni nosotros.... ni los grandes.**

La supresión del módulo conllevará el desvío de muchos tráficos a empresas foráneas y las consecuencias de ello serán:

- **Pérdida de recaudación en materia impositiva.**
- **Aumento del desempleo en el sector.**



UNIATRANC

Unión de Pequeños Autónomos
de los Servicios para la Movilidad y el Consumo
www.uniatramc.org

No estamos dispuestos a hacernos nuestro propio harakiri, ni por supuesto a permitir que otros nos lo hagan, **los autónomos contribuimos a la vertebración del país y aportamos, junto con las pymes de hasta cinco vehículos, el 50% del empleo** en el segmento del transporte pesado y otros 50.000 empleos en el segmento del ligero, por lo tanto 150.000 empleos directos y otros tantos indirectos dependen de nosotros, por todo ello exigimos ser tenidos en cuenta y que se puedan conciliar también nuestros intereses con los del conjunto del sector, de lo contrario **será la hora de plantearse movilizaciones**.

Quisiera acabar éste análisis precisamente citando lo que el propio Sr. Ramón Valdivia (ASTIC) dijo en el foro de AECOC 2013 en Madrid: “Cada día son más los transportistas autónomos que visitan nuestras fábricas, por lo cual va siendo hora de empezar a dialogar con ellos y llegar a entendimientos”.

José Carlos López Jato, en nombre UPATRANS, FENATPORT, FETRANSA, UNIATRANC y ATAG