

El régimen de módulos y el transporte pesado (Opinión Upatrans)



El gobierno, seguramente espoleado por los grandes flotistas, decidió, muy a última hora parece ser, no admitir la enmienda propuesta por diferentes asociaciones de transportistas autónomos a la reforma de la Ley del IRPF (que incluye la [desaparición del régimen de módulos](#) en transporte pesado para 2016). ¡Esperemos que nunca tengamos que lamentar semejante decisión!

Cuando uno lee las opiniones que se vierten sobre los autónomos en los diferentes foros, sobre todo las provenientes de los representantes de las organizaciones que defienden los intereses de los flotistas, tiene la sensación que muy mal les tiene que ir para que, a falta de una severa autocrítica sobre su modelo de gestión empresarial, la única solución que se les ocurra, para mejorar sus cuentas de resultados, es **la eliminación de los transportistas autónomos** mediante legislación ad/hoc. El hacer “casus belli” del asunto de la transmisión de las autorizaciones de transporte y de la expulsión del sistema de módulos de los transportistas autónomos así lo corrobora.

Existe un complot bien organizado para eliminar al transportista autónomo del mercado del transporte pesado y que su figura sea completamente residual. Este complot, a modo de cuenta de la vieja, parte del siguiente silogismo: “No soy capaz de hacer rentable mi empresa, que la Administración me ayude a eliminar la competencia y lo que estos dejen lo cojo yo”. Según ésta teoría, **si se elimina el módulo, los cargadores se echarán en manos de los grandes flotistas**, a los que preferirán y dejarán de lado esos malos empresarios. En dicho complot, lógicamente, aparecen ciertas asociaciones de pequeños transportistas que, a modo de tontos útiles, dotan de legitimidad éstas decisiones.

La expulsión, en la práctica, del régimen de módulos de una parte importante de los transportistas autónomos supone, en principio, **un aumento de los costes que soportan**. Por lo tanto va a ser necesario que éstos a su vez trasladen dicho incremento a sus clientes. Hasta aquí nada habría que

alegar, salvo la dificultad histórica que siempre ha habido de dichos traslados, la cuestión es: **¿Cómo van a responder los cargadores ante el aumento de precios?** Está claro que si los pequeños no somos competitivos, los más grandes tampoco lo son, por lo tanto los usuarios se van a encontrar sí o sí con una demanda generalizada de aumento de los precios del transporte.

En el mercado operan tres tipos de empresas diferentes: los pequeños, los flotistas y los grandes operadores, éstos últimos casi sin vehículos. **Operadores como DHL, Norbert, etc. se nutren en su mayoría de pymes**, nacionales o no, y copan una parte muy importante del mercado. También sabemos que en el transporte internacional, en el ámbito de la UE, pueden operar, sin restricciones, cualquier empresa legalmente establecida en un estado miembro y que existen graves dificultades para controlar **el fraude proveniente del cabotaje**, por lo tanto se dan las condiciones necesarias para que, ante un aumento de los precios, los cargadores busquen en el mercado empresas dispuestas a mantenerlos en los niveles actuales, **aun a costa de un incremento del fraude.**

Mientras no se dé una **armonización de los costes laborales y fiscales** en toda la UE, medidas como la adoptada sólo agravan los problemas del transporte en España.

Al final las **consecuencias de la expulsión del régimen de módulos** van a ser:

- Cierre de pymes en España.
- Aumento del desempleo en el sector.
- Aumento del desempleo en las empresas proveedoras de los autónomos.
- Dejar, cada vez más, el sector en manos de empresas foráneas.
- Aumento del fraude fiscal.
- Disminución de la recaudación fiscal.

¡Todo lo contrario a lo que teóricamente se pretende! Y si no, al tiempo.

José Carlos López Jato, Upatrans