

Ramón Valdivia (Astic): “Los módulos han llevado al pequeño transportista a malvivir y a ser sobreexplotado”



Infotransport entrevista en exclusiva a **Ramón Valdivia**, director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (**Astic**). Valdivia nos explica de primera mano los detalles del pacto con Hacienda para devolver el céntimo sanitario y desconvocar el paro de transporte. El antiguo directivo de Iveco opina también sobre las novedades legislativas más destacadas para el transporte por carretera.

¿Cómo valora Astic la unión mostrada por el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) en la postura de la huelga de transporte?

Es un éxito de la sección de mercancías del CNTC. Por una vez ha habido una unidad que es buena para que el transporte sea tomado en serio. **Es un sector que tiene que ganar peso y prestigio** frente a las administraciones y en la opinión pública y eso no se consigue diciendo cada uno una cosa. Espero que sirva de semilla para que vaya uniéndonos cada vez más.

Unidos se consigue hacer más fuerza.

Es la postura que defendemos desde Astic y la habitual de nuestro presidente, Marcos Basante, en los plenos del CNTC. Se trata de ceder protagonismo en favor del Comité cuando hay que hablar con la Administración. **Si hablan pocas voces y bien fundamentadas, se entiende mucho mejor** que si se da una polifonía. No es buena estrategia que cada asociación vaya a expresar su opinión por su cuenta.

Hacienda se ha comprometido a que el 80% de los reclamantes del céntimo sanitario tenga

sus devoluciones antes de que finalice el año.

Así es, pero no tenemos cifras totales de lo que representan estos porcentajes. Si Hacienda lo desea, pueden darse bastante prisa, pues han puesto recursos humanos e informáticos. De hecho, **el 26% de las reclamaciones que se hicieron por la página web en ese sólo mes las habían devuelto**, es verdad que minoradas, pero habían tramitado toda esa cantidad ingente de documentación.

Confían pues en la agilidad del proceso.

Hacienda tendrá prisa en ejecutar las devoluciones porque **los intereses de demora van corriendo** y, además, el año que viene **cambiará el impuesto de sociedades** (será 5% más bajo), con lo que tendrían una tributación menor si las devoluciones se ingresan el año que viene.

¿En qué ejercicio deben imputarse estas devoluciones?

Había dudas a este respecto, pero Hacienda nos ha dejado claro que el criterio que aplicarán, según el plan general contable, señala que **este tipo de ingresos se imputan en el ejercicio que se reciben**. Por tanto, quien lo reciba en noviembre o diciembre lo tendrá que tener en cuenta como un ingreso de 2014 en el impuesto de sociedades.

¿Qué volúmenes de reclamaciones han tenido en Astic?

Un total de 212 clientes (no todos ellos afiliados) lo han reclamado a través de Setir (empresa de servicios de Astic), pero muchos han ido desistiendo por el camino porque les parecía poco viable y porque había que remontarse varios años atrás. Ahora tenemos la sentencia tan reciente que nos parece clarísimo, pero un tiempo atrás era diferente. **El día que salió la sentencia teníamos un volumen de reclamaciones de 35 millones de euros**, que sumando intereses puede llegar a 50 millones. Desde que salió la sentencia se ha incorporado mucha más gente.

¿Hay alguna novedad sobre el nuevo régimen de autorizaciones y su transmisibilidad?

Dicho régimen, que está en trámite de informe del Consejo de Estado, limitará la obtención de autorizaciones a la vía de acceso al mercado con los correspondientes requisitos (mínimo de tres vehículos con una máximo de cinco meses de antigüedad...). Seguramente habrá un régimen transitorio **porque no puedes cortar algo de repente porque a mucha gente le va a causar un daño económico importante** porque consideraba que tenía ahí una jubilación. El ministerio de Fomento ha comprobado que ya no había los volúmenes que sustentaban la prórroga continúa para que las autorizaciones pudieran seguir transmitiéndose como “salvavidas” para los que salían de la profesión, así que ha decidido ponerle fin.

Recientemente, también se ha aprobado un [régimen transitorio para antiguos socios de cooperativas](#).

Tienen un régimen transitorio para que puedan **crear una empresa sin tener que cumplir el requisito de antigüedad de los vehículos**. Los socios que formaban parte de una cooperativa antes de la entrada en vigor de la nueva LOTT (julio 2013) pueden unirse y constituir la sociedad independientemente de la antigüedad de sus vehículos, pero deben cumplir el resto de requisitos (capacidad económica y financiera...).

¿Qué supone poner fin a esta forma de colaboración?

Era una forma empresarial que estaba en la raya de lo ilegal. Ahora **las cooperativas pueden seguir existiendo pero ya no pueden beneficiarse de la facturación por módulos** de cada uno de los individuos que forman la cooperativa. Facturará la cooperativa y tendrá que liquidar su IVA como una empresa grande. No es que desaparezca, pero **se tienen que amoldar a la nueva**

situación y se pierde esa subvención “escondida” que representaba el sistema de módulos.

Un sistema de módulos que por cierto parece tener los días contados.

La nueva ley ya contempla unas limitaciones al acceso al régimen de estimación objetiva (módulos) de **150.000 euros anuales de facturación**. Además, 75.000 euros no pueden ser a empresas, de ser así tendrías que pasar al régimen general y liquidar tu IVA. Eso de facto para el transporte pesado no tiene sentido, y de hecho siempre se factura a empresas, a excepción de casos muy concretos como mudanzas que facturan a privados. Con su régimen transitorio oportuno (les dejarán todo el 2015 para que se adapten) pero **el régimen de módulos está muerto**.

Pero la desaparición de los módulos también supondrá un duro golpe para pequeños transportistas....

Tendrán que adecuarse y competir en el mercado con la misma regla fiscal. **La tributación por módulos ha llevado a los pequeños transportistas a malvivir** y a ser sobreexplotados. Si hubiera valido para que alguien fuera creando un fondo de dinero y hacer su empresa más potente hubiera sido buena idea, pero al final lo que ha hecho es atomizar el sector y precarizar al autónomo.