



**\* NOTA DE PRENSA \***

**04 / 19 (7)**

**FETRANSA defiende ante Fomento el actual sistema de cotización por módulos**

*Madrid, 18.07.19.- El Ministerio presentó a los colectivos de transportistas, la semana pasada, el avance de conclusiones del estudio sobre fiscalidad del sector.*

Tras la presentación del avance del “Estudio sobre fiscalidad” encargado por el Ministerio de Fomento y conocido la pasada semana, Fetransa ha vuelto a poner sobre la mesa los datos que señalan cómo los costes de este tipo de cotización superan, en algunos casos, en hasta 5000 euros a los de las empresas.

Para Fetransa , resulta fundamental seguir manteniendo los actuales tramos de cotización por módulos , un modelo al que se acogen en nuestro país más de 110.000 profesionales del transporte.

El ataque al sistema de cotización por módulos pretende reforzar la repetida teoría de las diferencias en la cotización, olvidando las consecuencias de una supresión de este sistema: la desaparición de miles de puestos de trabajo y de servicios que pasarían a ser ocupados por empresas deslocalizadas y falsos autónomos, amparados por cooperativas que favorecen el fraude con este tipo de cotización.

Para Fetransa, el sistema al que se acogen este gran número de transportistas supone una garantía para el Ministerio de Hacienda, ya que pase lo que pase e independientemente de los resultados que se obtenga, el uno de enero de cada ejercicio se tasa la cantidad de IRPF por la que tendrán que rendir cuentas a Hacienda. Es decir, aunque el profesional no consiga obtener los ingresos previstos o se incrementen sus gastos (por ejemplo, que se incremente el precio del diésel), tendrá que pagar al fisco el importe acordado. Algo que no ocurre en aquellos que optan por el sistema de estimación directa que, en el caso de que no obtengan beneficios, ven reducida su carga impositiva puesto que no tienen que abonar cuantía alguna por Impuesto de Sociedades. Además, las empresas pueden acogerse a una serie de deducciones que son ajenas a un transportista por cuenta propia, lo que reduce aún más su factura fiscal. De hecho, la propia Agencia Tributaria calcula que el tipo real por el que acaban pagando las compañías del sector del transporte es del 10,95%.

Del mismo modo, esta federación de transportistas señala la sencillez de este tipo de cotización como un elemento fundamental por sus facilidad de ejecución y escasos trámites, uno de los principales valores a tener en cuenta, ya que se adapta al perfil del usuario, obligado sistemáticamente a tener que asumir conocimientos diversos para sacar adelante su actividad.

Tal y como señala Fetransa; los costes que asume un transportista autónomo por cabeza de camión son superiores a los de las empresas de tamaño medio y grande. Según los datos que maneja esta organización, el profesional persona física soporta una media de 124.000 euros en costes cada año, mientras que en los operadores con flotas de entre cinco y veinte camiones se reducen sus costes a 123.000 euros. Asimismo, en las empresas que superan la veintena la cifra se rebaja aún más, a los 119.000 euros, es decir, por término medio, a un transportista autónomo le cuesta su camión 5.000 euros más cada año que a una empresa.



## FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS

C.T.M. - CENTRO DE TRANSPORTES DE MADRID  
Ctra Villaverde a Vallecas, Km: 3,5  
Oficina O-306  
28053 - Madrid  
Tfno: 91 354 50 54  
e-mail: [fetransa@fetransa.org](mailto:fetransa@fetransa.org)

### \* NOTA DE PRENSA \*

Fetransa traslada una vez más que la opción de pasar a otro tipo de cotización supondría elevar su gasto hasta una cantidad totalmente inviable para una gran parte de estos profesionales, que se verían irremediabilmente abocados al abandono de la profesión. Es más, se valora que el actual límite de facturación establecido para poder acogerse a este tipo de cotización -situado en los 125.000 euros- es algo escaso, estimando que se aproximaría más a la realidad situar el límite de cotización en el entorno de los 150.000 euros. En cualquier caso, cualquier intento de armonización fiscal no debería ser previo a una armonización a nivel europeo y con unos periodos transitorios razonables para que el sector se puede adaptar.