



HIRU
Euskal Herriko Garraiolarien Sindikatua

A LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA
DEPARTAMENTO DE HACIENDA Y FINANZAS

PATXI AGIRRE UZKUDUN, con DNI nº 72.570.058, en nombre y representación de HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, con CIF número G01058676, y domicilio social a efectos de notificaciones en Oria Etorbidea, 10. 406 bulegoa, (20160) Lasarte Oria Gipuzkoa, teléfono número 943364092, ante la Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Hacienda y Finanzas comparezco y como mejor proceda, DIGO:

Que el 28 de diciembre de 2012 el departamento de Hacienda y Finanzas de la Diputación Foral de Gipuzkoa ha publicado el Proyecto de Decreto Foral por el que se modifica el reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas en determinados aspectos relacionados con el cómputo de los rendimientos de actividades económicas.

Que en virtud del traslado conferido a los posibles interesados para presentar alegaciones al citado proyecto de decreto foral, dentro del plazo otorgado al efecto formulamos las siguientes.

ALEGACIONES:

PREVIA.- RESPECTO A LA CONDICIÓN DE PARTE INTERESADA.

Con carácter previo y respecto a la cualidad de interesado de la organización que represento, HIRU Garraiolarien Sindikal Konfederazioa es una organización sindical de transportistas autónomos vascos, cuyo ámbito territorial históricamente definido es el de los cuatro territorios de Euskal Herria peninsular, Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa. El sindicato está constituido al amparo de la Ley 19/1997 de 1 de abril de asociaciones, y sus Estatutos están depositados en el departamento de Justicia, Trabajo y Seguridad del Gobierno Vasco. La actuación del sindicato se dirige a la defensa de los intereses del colectivo de transportistas autónomos de Euskal Herria en el ámbito social, político, jurídico y económico, buscando en todos ellos la mejora en las condiciones de trabajo de todos los transportistas, tanto para situaciones conflictivas puntuales como con las reivindicaciones históricas del sector del transporte por carretera: reconocimiento de las enfermedades profesionales y de los accidentes laborales, jubilaciones anticipadas, carga y descarga, autogestión del trabajo, reducción en los tiempos de conducción, fiscalidad, etc.

Los y las transportistas autónomos que integran la organización que represento se verán directamente afectados por la modificación por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, en virtud de la cual

se restringe la aplicación del régimen de estimación objetiva a través de la modalidad de signos, índices o módulos en Gipuzkoa, posibilitando su aplicación exclusivamente a actividades económicas muy reducidas entre las que ni tan siquiera las explotaciones más reducidas del transporte de mercancías por carretera tendrían cabida.

PRIMERA.- Las dimensiones propuestas en el Proyecto de Decreto Foral por el que se modifica el reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas en Gipuzkoa excluyen de facto del Régimen de Módulos a la gran mayoría del conjunto de transportistas autónomos de la provincia en el escaso plazo de un año. Además, dado que la disposición transitoria primera fija en 120.000 euros el volumen de operaciones a considerar en el año 2012, a efectos de determinar la exclusión del régimen de cara al período impositivo 2013, de facto se hurta a los contribuyentes transportistas autónomos de Gipuzkoa la posibilidad de realizar una planificación y valoración correcta de sus costes anuales, y de prever los cambios necesarios para afrontar el aumento del coste fiscal de su explotación con garantías.

El Proyecto de Decreto Foral por el que se modifica el reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas dice pretender la supervivencia del sistema de módulos en IRPF exclusivamente para aquellas personas que ejercen actividades económicas reducidas. Si como actividad reducida en el sector del transporte de mercancías por carretera se entiende a aquella persona que mantiene una explotación con un único vehículo que él mismo conduce, los términos propuestos en el nuevo sistema tributario dejarían fuera a la casi totalidad de transportistas con un vehículo pesado, y a gran parte de los ligeros.

El motivo es que el volumen de ingresos de estos trabajadores autónomos es muy superior al propuesto, ya que la estructura de costes que soportan para mantener la actividad es también muy alta, y en ningún caso los nuevos límites del módulo de Renta están pensados para recoger esta situación excepcional. A diferencia de lo que sucede con un albañil o un pintor, en el transporte la mitad o más de la facturación, dependiendo del tipo de transporte, es para hacer frente únicamente al consumo de gasoil, por lo que la modificación legal prevista por la Diputación Foral de Gipuzkoa supondrá la exclusión de módulos de la práctica totalidad de profesionales del sector.

SEGUNDA.- Como consecuencia directa de la actual coyuntura económica de crisis, en el ámbito del transporte de mercancías por carretera se ha producido un descenso muy importante de la carga de trabajo, un aumento imparable de los costes y una bajada paralela del precio del porte lo que ha provocado que cientos de transportistas autónomos vascos se están viendo obligados a echar el cierre y abandonar definitivamente la actividad del transporte. Los datos oficiales lo confirman:

Desde finales de 2007 hasta los primeros meses de 2012 se cerraron un total de 1.662 empresas de transporte en Hego Euskal Herria, lo que supone el 15% del total del sector. De ellas 484 corresponden a Nafarroa y 1.178 a la CAV. Además, se han dado de baja 2.830 autorizaciones de transporte, de las cuales 906 corresponden a Nafarroa y 1.924 a la CAV.

Los últimos datos aportados por el Ministerio de Fomento del Gobierno español en el Registro General del Transporte de Mercancías por Carretera a fecha 17/10/2012 reafirman la debacle que vive el sector del transporte de mercancías por carretera en Hego Euskal Herria y su tendencia a desaparecer. De hecho, en los últimos seis meses han desaparecido 257 empresas de transporte y 1.370 autorizaciones de transporte público de mercancías. Con respecto a los datos de octubre del año 2011, se observa que Hego Euskal Herria ha perdido en un año 380 empresas de transporte distribuidas de la siguiente manera: en Araba han cerrado 55 empresas, en Bizkaia 111, en Gipuzkoa 113 y en Nafarroa 101.

En este momento, según desvela la estadística estatal, Araba cuenta con sólo 839 empresas y 2.169 autorizaciones de transporte, en Bizkaia hay 3.495 empresas con 7.402 autorizaciones de transporte, en Gipuzkoa cuentan en este momento con 2.231 empresas de transporte y 5.690 autorizaciones, y por último, en Nafarroa hay 2.495 empresas de transporte con 5.487 autorizaciones. De esta comparativa se deriva que en Hego Euskal Herria se han cerrado 42 empresas de transporte al mes durante los últimos seis meses de 2012 y que la mayoría de ellas corresponden a pequeños autónomos.

En este contexto de recesión económica en el que el sector del transporte de mercancías por carretera está viviendo una situación dramática, la reforma del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas que promueve la Diputación Foral de Gipuzkoa, planteado como una medida aislada y no como parte de un Plan Integral, no aporta a la solución de esta situación sino que la agrava y supone un obstáculo importante para la recuperación de la actual estructura del transporte de mercancías por carretera en Gipuzkoa.

TERCERA.- El transporte de mercancías por carretera es un sector caracterizado por la movilidad geográfica, de forma que dentro de Gipuzkoa y desde Gipuzkoa hacia otros territorios intervienen habitualmente transportistas de otros lugares, mayoritariamente del Estado español. A partir de la aprobación del reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas previsto por la Diputación Foral la mayoría de los transportistas foráneos que actúan en Gipuzkoa van a disfrutar de una menor presión fiscal que los locales y dado que esta menor factura fiscal supone unos menores costes partirán de una clara ventaja para competir vía precio y por tanto para quedarse con los clientes de los transportistas de Gipuzkoa. Por lo tanto, el cambio del reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas tal y como está planteado supone un claro perjuicio para los transportistas autónomos de la provincia frente a transportistas de fuera de Gipuzkoa al tener que competir en el mismo mercado, por conseguir el mismo cliente, pero partiendo de un coste mucho más elevado. Si a esta desventaja le sumamos la competencia desleal ejercida por agencias y grandes empresas de transporte que actúan en territorio guipuzcoano, mediante falsas cooperativas de transporte, chóferes contratados en regímenes de semi-esclavitud, falsos autónomos, etc. los efectos negativos de la reforma promovida por la Diputación Foral se multiplican.

El proyecto presentado por la Diputación Foral de Gipuzkoa no tiene en cuenta estas circunstancias ni los problemas que para la competitividad del transportista autónomo de Gipuzkoa puede acarrear una modificación como la planteada en el Proyecto de Decreto Foral por el que se modifica el reglamento del Impuesto sobre

la Renta de las Personas Físicas en determinados aspectos relacionados con el cómputo de los rendimientos de actividades económicas.

CUARTA.- Cualquier reforma del IRPF de la Diputación de Gipuzkoa o de cualquier otra administración que tenga como objeto modificar el actual régimen fiscal en el que se encuadra la actividad del transporte de mercancías por carretera debe formar parte de un Plan Integral de Rescate que aborde la regulación pública de la actividad económica del transporte, y la problemática del sector del transporte de mercancías por carretera en su globalidad y no de forma parcial y parcelada, tal y como se pretende en este proyecto. El departamento de Hacienda y Finanzas de la Diputación de Gipuzkoa incurre en el error de poner en marcha una medida fiscal de forma aislada, cuando de lo que se trata es de poner en marcha medidas de forma simultánea que actúen sobre una misma realidad económica. No siempre va a suceder que una modificación legal acertada contrarreste los efectos perniciosos de una decisión errónea como fue la creación del sistema de tributación por módulos en el Estado español; puede ocurrir que la combinación de ambas sea todavía peor.

El sector del transporte de mercancías por carretera en Gipuzkoa es un sector estratégico para el que urge poner en marcha medidas urgentes de protección que sean compatibles tanto con la defensa y el apoyo a los y las transportistas autónomos como con la necesaria equidad, transparencia y justicia fiscal que defienden tanto el sindicato Hiru como la Diputación Foral de Gipuzkoa. Podría ser razonable favorecer la pervivencia de pequeños y medianos transportistas por medio de ayudas públicas directas, incremento de desgravaciones especiales e incluso tipos impositivos más bajos, pero de todo ello no habla la Diputación de Gipuzkoa.

Entendemos que la política fiscal que se aplique al sector del transporte debe ir unida indisolublemente a medidas efectivas que garanticen la pervivencia del transportista autónomo de la provincia y el futuro de la red vasca del transporte de mercancías por carretera. En este sentido, tenemos que indicar que el sindicato Hiru remitió al Departamento de Hacienda y Finanzas de la Diputación de Gipuzkoa en el mes de Julio de 2012 el documento DIAGNÓSTICO Y MEDIDAS URGENTES PARA EL RESCATE DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE HEGO EUSKAL HERRIA, en el que se recogen algunas de las medidas que deben acompañar a cualquier cambio que se proponga en el régimen fiscal del transportista autónomo o en cualquier otro aspecto, con el fin de dar una salida integral a la grave problemática que vive el sector.

Como primera medida, el documento recoge que dado que los sindicatos y asociaciones de transportistas en Hego Euskal Herria tenemos prohibida, vía Ley de Defensa de la Competencia y Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, la defensa pública y colectiva del derecho de los/as transportistas a cobrar un precio digno por su trabajo, deben ser las instituciones –entre ellas la Diputación Foral de Gipuzkoa- quienes pongan en marcha medidas que refuercen la capacidad de negociación del transportista autónomo ante sus clientes.

En segundo lugar, el mismo documento señala que este sector necesita actuaciones de carácter integral con la vista puesta en garantizar el futuro del transportista autónomo vasco, y con el objetivo de diseñar un modelo de transporte de mercancías por carretera al servicio de nuestra red industrial, de nuestra realidad

económica y de las necesidades de la sociedad vasca. En ese sentido consideramos fundamental que sean nuestras propias instituciones las que regulen de manera efectiva el transporte de mercancías por carretera en Hego Euskal Herria, y que sean nuestras instituciones propias las marquen las condiciones en las que debe realizarse este servicio a todos los niveles. Es una cuestión de voluntad política dar pasos de forma inmediata para que quienes verdaderamente somos los/as actores principales de un sector que es y que tiene voluntad de seguir siendo fundamental para el desarrollo económico y para el futuro de Euskal Herria podamos participar en la toma de las decisiones que nos corresponden en nuestro ámbito propio, y a la Diputación Foral de Gipuzkoa le corresponde un importante papel en este sentido.

Como tercera medida urgente e inaplazable se sitúa la necesidad de que las instituciones en cada territorio y en el territorio común de Euskal Herria establezcan una cláusula de obligado cumplimiento por parte de cargadores y transportistas autónomos para actualizar el precio del transporte en función de la variación del precio del gasoil y repercutir esta variación directamente sobre los precios facturados a los clientes.

La cuarta medida a adoptar, en línea con la normativa comunitaria, supondría además que la administración foral regule el carácter obligatorio del plazo máximo de pago a 30 días en el sector del transporte de mercancías por carretera del territorio, y establezca un régimen sancionador de carácter administrativo para cargadores y transportistas en caso de incumplimiento.

La quinta medida reseñada en el estudio indica que no puede extenderse el copago de las infraestructuras a costa de los y las transportistas. En caso de que se establezcan peajes, ecotasas, viñetas o similares, la Diputación Foral de Gipuzkoa debe regular un Decreto de Repercusión que prevea que los y las transportistas puedan repercutir íntegramente la tasa sobre los precios facturados a sus clientes.

La última medida incluida en el documento requiere a la Diputación Foral de Gipuzkoa a poner en marcha un plan de actuación en contra de las falsas cooperativas de transporte domiciliadas en nuestro territorio o que actúan en Gipuzkoa, con el objetivo de eliminar definitivamente las falsas cooperativas que actúan de forma ilegal en el mercado del transporte y que además incurren en fraude fiscal.

De lo anteriormente expuesto, a nuestro entender deben obtenerse las siguientes

CONCLUSIONES:

PRIMERA.- La Diputación Foral de Gipuzkoa debe suspender la aprobación del Proyecto de Decreto Foral por el que se modifica el reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas en determinados aspectos relacionados con el cómputo de los rendimientos de actividades económicas, en lo que al sector del transporte de mercancías por carretera se refiere.

SEGUNDA.- Paralelamente, la Diputación Foral de Gipuzkoa debe abrir una negociación real con el sector del transporte de mercancías por carretera en Gipuzkoa para articular de manera consensuada un Plan Integral de Rescate del Sector que permita, entre otras circunstancias, la desaparición del injusto e ineficaz sistema de módulos en el que se han refugiado durante muchos años los/as transportistas autónomos/as con el objetivo de ser competitivos en el marco de las políticas neoliberales diseñadas por la Unión Europea para el sector, la desregulación del mercado, y el abandono al que se somete al sector por parte de las administraciones.

Y para que así conste, se firma la presente en Gipuzkoa a 9 de enero de 2013.

Patxi Agirre Uzkudun
Secretario General de HIRU