



Estudio comparativo del régimen fiscal de módulos y de estimación directa

# DE MÓDULOS A DIRECTA

¿Cuánto puede suponer para una empresa de transportes el tener que abandonar los módulos, previsto para 2016, y empezar a tributar en estimación directa o crear una sociedad? La Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías (FETRANSA) ha echado números... y el incremento medio que deberán soportar los autónomos se eleva hasta los 15.000 euros, sólo en concepto de tributación por IRPF e IVA.

Autónomos ¡En Ruta! 16

**M**ucho se ha especulado sobre las consecuencias que va a tener la reforma fiscal aprobada por el Gobierno, en particular la limitación de la facturación de autónomos y pymes que actualmente tributan en el régimen de módulos, hasta los 75.000 euros. En la práctica, esta limitación supone, como punto de partida, la expulsión del régimen simplificado de la práctica totalidad de los transportistas autónomos que realizan su actividad con un vehículo pesado y una gran parte de los transportistas de ligero que poseen más de dos vehículos.

Todo este colectivo, se verá

entonces obligado a pasar a otros regímenes de tributación, en principio la estimación directa, y, en aquellos casos en que sea factible, a la creación de sociedades mercantiles, que tendría ciertas ventajas impositivas, pero que conlleva una mayor carga burocrática y, por ende, una organización más compleja. Pero.. ¿Cuánto va a suponer para un transportista autónomo el trasvase fiscal a un régimen de estimación directa? ¿Será asumible para las ya maltrechas economías de miles de autónomos que en la actualidad están acogidos a módulos?

El estudio elaborado por FETRANSA ha tenido en cuenta

datos reales, referentes al ejercicio 2014, de diferentes situaciones acogidas todas ellas en la actualidad al régimen fiscal de módulos en la actividad del transporte de mercancías por carretera, El estudio consiste en dos tablas comparativas, una referida al IRPF y otra al IVA, en la que se analizan hasta once casos reales diferentes, cada uno de ellos con diferentes circunstancias de explotación empresarial, llegándose a la conclusión generalizada de que en todos ellos la reforma fiscal va a tener una incidencia económica negativa. En todos los casos el estudio contempla la situación de empresas transportistas consti-

tuidas por un autónomo, en diversas circunstancias: con vehículo pesado, ligero, con un empleado, o bien con un familiar en calidad de autónomo colaborador.

## 15.000 euros más al año de media

El trabajo realizado por Fetransa muestra claramente, no sólo el impacto económico que va a tener en este colectivo de transportistas autónomos el cambio de régimen en 2016, sino también el mayor control al que estarán sometidos y, por ende, la mayor carga burocrática a la que se someterán.

Así, del estudio comparado de IVA e IRPF se puede apre-



Se puede producir un efecto perverso en los pagos a la Agencia Tributaria. Si se determinan cantidades muy altas como cuotas a abonar, bien por IVA o por IRPF, las mismas se podrán aplazar en varias mensualidades, pero con el llamado efecto “bola de nieve”.



ciar la incidencia económica total sobre los transportistas autónomos que actualmente se encuentran en módulos al tener que pasar al régimen de estimación directa, una sobre carga fiscal que para la media de los casos analizados es de 14.986,95 € al año. La diferencia es mayor o menor dependiendo de los casos, pero en ninguno de ellos es más beneficiosa para el contribuyente la estimación directa. Siempre hay un aumento de la recaudación fiscal por parte del Estado.

Además, hay que tener en cuenta que la tributación se modifica sustancialmente, introduciendo al contribuyente en un sistema totalmente desconocido para él y con unas particularidades significativas importantes. Básicamente, se puede decir que se aumenta la tributación y el control sobre el contribuyente.

Este aumento del control pasa por estar sujeto al régimen de inspección de tributos general. Mientras en el sistema de estimación objetiva los controles se referían a la aplicación correcta de los módulos y la aplicación correcta de las facturas deducidas.

### Mayor incidencia en IVA

La reforma fiscal va a tener una mayor incidencia en el IVA, aunque como se verá,

también la tiene en el IRPF. En el IVA se contaba con una cuota fija todos los trimestres, estimación objetiva, y ahora se determinará de forma trimestral en función de los ingresos y los gastos que existan en cada trimestre. Se ha estimado el efecto en el ejercicio completo, si bien el impuesto tiene un período de liquidación trimestral. Mientras en el régimen simplificado el resultado que tendremos que liquidar a la Agencia Tributaria es el resul-

tante de la aplicación de los módulos de carga útil del vehículo y el de personal. No interviene la facturación ni tan siquiera el IVA devengado. Si que interviene el IVA soportado que podemos descontar. Una vez deducido el IVA soportado el resultado es la cantidad que tenemos que liquidar con la Agencia Tributaria en el ejercicio. Esta cuota se ha dividido en las entregas a cuenta realizadas (trimestres) y la cuota final o liquidación que se realiza en

el cuarto trimestre. En el caso del IRPF, actualmente el rendimiento es conocido al inicio del ejercicio (estimación objetiva) y en el nuevo sistema (estimación directa) el rendimiento será determinado de forma trimestral, lo que lleva a un control más estricto de los gastos introducidos en cada uno de ellos y una obligatoriedad de aportar los gastos e ingresos que ahora el contribuyente no tiene y de forma violenta se introducirá en el ejercicio 2016. Actualmente, en estimación objetiva, el contribuyente determina su rendimiento y hace un pago a cuenta trimestral, que, aplicando la retención del 1 % que se le realiza en factura, suele dar en casi todos los casos un resultado negativo. En el nuevo sistema, estimación directa, se le aplicará un porcentaje del 20 % al rendimiento determinado trimestralmente. Si bien se podrá descontar el porcentaje retenido (1 %) no será suficiente para paliar el efecto del impuesto y tendrá que pagar una cantidad a cuenta que antes no abonaba.

La diferencia es mayor o menor dependiendo de los casos, entre 7.000 y 26.000 euros, en función de los diferentes casos estudiados pero en ninguno de ellos es más beneficiosa para el contribuyente la estimación directa



### Cuestión de números

Tomando uno de los ejemplos del estudio, el de un autónomo sin empleados, con un solo vehículo con una carga útil de 27,66 tons, conjunto

## La sociedad mercantil como alternativa



En algunos casos, y para ello deberá analizarse de forma pormenorizada cada caso concreto, puede ser beneficiosa la constitución de sociedades mercantiles, mediante las cuales se puede paliar la entrada en vigor del sistema de estimación directa para transportistas autónomos, pues las sociedades mercantiles no tributan en el IRPF sino en el impuesto de sociedades, sin embargo el sistema de IVA se aplica igual tanto a sociedades como a personas físicas.

Esta solución solo puede ser aplicada con conocimiento previo de los socios de las obligaciones y responsabilidades que la creación de una sociedad mercantil entraña, y además requiere una mayor organización de los recursos, con mayo-

res obligaciones y mayores costes administrativos, pero con una tributación, en la mayoría de los casos, menor, ya que el tipo impositivo en 2016 en el impuesto de sociedades será del 25 % (y del 15% para empresas de nueva creación). Por el contrario, el tipo impositivo del IRPF es progresivo y en 2016 el mínimo será del 19% y el máximo del 45%. Además, la deducibilidad de gastos en el caso de las sociedades mercantiles genera menor inconvenientes que en el caso de la persona física, pues en este último caso puede generarse la duda de si un gasto se realiza a título personal o en el ejercicio de la actividad profesional, duda que no se genera en el caso de las empresas en que todo gasto se presume realizado en el ejercicio de su actividad empresarial.

tractora y semirremolque y una facturación anual alta, de 156.081,46 €, la diferencia entre permanecer en módulos o tener que pasar a estimación directa es de nada menos que 13.585,79 €, solo

en el capítulo de IVA. Si acudimos a la tabla referente al IRPF, habría que sumar otros 7.460,99 €. La suma de ambas partidas nos da un total de 21.046,78 € que deberá asumir de más este

transportista a partir del año que viene, cuando tenga que abandonar el régimen de módulos.

En un segundo caso de análisis nos centramos en un vehículo de capacidad media, en este caso con una carga útil de 8,18 ton, propiedad de un transportista autónomo que tiene contratado a una

habría que sumar otros 9.953,67 €, por el aumento de la tributación en IRPF. En total, este transportista se va a encontrar con que, a partir de 2016, sus costes fiscales se verán aumentados en nada menos que 26.102,97 €. Todo un reto.

En el extremo opuesto, es decir, aquellos casos de estu-

### AL HABLA CON...



**Jorge Somoza**  
Secretario técnico de Fetranza

#### ¿Qué efecto puede tener el cambio de tributación previsto para los autónomos en 2016?

"Con este incremento de burocracia fiscal, pero sobre todo, con el grave perjuicio económico que se va a generar a los transportistas autónomos, se va a generar una retirada ma-

siva e inminente de profesionales que vean inviable la continuación de su actividad ante la imposibilidad de poder asumir el coste fiscal, lo cual será asumido por empresas deslocalizadas en el extranjero, principalmente en países del este que gozan de unas condiciones laborales y fiscales más competitivas. También se producirá un aumento de la economía sumergida y evasión fiscal, pues ante esta situación, crecerá el número de servicios de transporte sin facturación alguna o por empresas que ni tan siquiera estén dadas de alta en Hacienda".

El estudio elaborado por Fetranza ha tenido en cuenta datos reales de diferentes situaciones acogidas todas ellas al Régimen fiscal de módulos en la actividad de transporte de mercancías por carretera

persona que aporta la capacitación.

En este caso la facturación anual asciende a 111.564,85 €, que le obligaría igualmente a abandonar los módulos, pasando de los 1.621,89 € pagados en régimen simplificado en concepto de IVA a 17.771,19 €, que sería la diferencia entre el IVA devengado y el soportado. La diferencia entre ambos regímenes supone un sobre coste de 16.149,30 €, a los que

dio en los que menor incidencia se aprecia, tenemos el caso de un transportista autónomo, con vehículo pesado, carga útil de 25,39 ton, y una facturación relativamente baja, tan sólo 75.417,64 euros. En este caso el incremento en la partida de IVA no sería muy elevado, 1.962,5 euros, siendo el IRPF el que penalizaría en mayor medida, con 5.061,80 euros, para un incremento total de la tributación de 7.024,36 euros ■

## TABLA COMPARATIVA DEL IVA

Conceptos	Caso 1	Caso 2	Caso 3	Caso 4	Caso 5	Caso 6	caso 7	caso 8	caso 9	Caso 10	Caso 11
Carga útil de vehículos	25,39	3,5	26,46	15,08	8,18	13,8	27,66	48,67	26,03	27,35	26,19
Personal	1	1	1,06	1	1,02	1	1	2	1,02	1	1,5
Facturación 2014	75.417,64 €	66.496,39 €	121.969,91 €	106.460,47 €	111.564,85 €	79.904,21 €	156.081,46 €	189.472,10 €	95.507,14 €	96.870,56 €	168.041,64 €
Tipo IVA 21 %											83.124,42 €
Cuotas IVA devengad	15.837,68 €	13.964,27 €	25.613,66 €	22.356,71 €	23.428,63 €	16.779,90 €	32.777,10 €	39.789,14 €	20.056,50 €	20.342,83 €	17.456,13 €
Tipo IVA 10 %											84.917,22 €
Cuotas IVA devengad											8.491,73 €
Total cuotas devengad											25.947,86 €
Cuotas IVA Soportadas	3.553,69 €	5.069,33 €	15.510,89 €	14.333,95 €	5.657,44 €	7.389,77 €	17.701,58 €	18.276,96 €	11.938,51 €	9.058,70 €	16.201,79 €
Diferencia Deven-Sopor	12.283,99 €	8.894,94 €	10.102,77 €	8.022,76 €	17.771,19 €	9.390,13 €	15.075,52 €	21.512,18 €	8.117,99 €	11.284,13 €	9.746,07 €
Pagado en R.Simplif.	10.321,43 €	2.027,09 €	1.451,40 €	968,67 €	1.621,89 €	2.027,09 €	1.489,73 €	8.294,87 €	2.264,97 €	5.570,36 €	3.458,65 €
Diferencia anual	1.962,56 €	6.867,85 €	8.651,37 €	7.054,09 €	16.149,30 €	7.363,04 €	13.585,79 €	13.217,31 €	5.853,02 €	5.713,77 €	6.287,42 €

