



# La pandemia favorece el uso de las facturas electrónicas en el sector logístico

La digitalización es una necesidad para el desarrollo empresarial en su conjunto y para las del sector de la logística y del transporte en particular, especialmente tras la pandemia, que obligó a muchas de ellas a frenar en seco sus planes de implementación de herramientas digitales. Al mismo tiempo, otras compañías necesitaron la tecnología para continuar su actividad, y de paso, aprovecharon las circunstancias para mejorar en eficiencia y seguridad. Es el caso de las facturas electrónicas, que aunque todavía compitan con sus homólogas en papel o en formato PDF, se ha incrementado su uso en los actores de la cadena logística.

En concreto, las empresas del sector fueron las emisoras del 13,67% de toda las facturas electrónicas de España en 2020 en comparación con el 0,01% registrado en 2018, según los datos recogidos por el último informe Seres. Este mismo estudio anticipó hace dos años el auge de su uso por el incremento del comercio

electrónico y así se ha cumplido, aunque por otras razones. Durante el último año y medio, según explica el director de ventas de Webfleet Solutions Iberia, Heike de la Horra, las empresas de transporte invirtieron en digitalización «y el uso de la factura electrónica forma parte de este proceso». «Uno de los motivos», desgrana, «ha sido la búsqueda de aumentar la eficiencia, pero también de mejorar la seguridad evitando al máximo los contactos interpersonales debido a la pandemia del Covid-19».

La empresa tecnológica especializada en telemática realizó en agosto una encuesta entre más de 1.000 gestores de flotas de Europa sobre cómo les había afectado la pandemia y los resultados avalan la implementación de soluciones de digitalización de sus flotas por tres motivos: mejorar la eficiencia, reducir el contacto físico y mejorar la seguridad. Desde Visualtrans, uno de sus responsables de producto, Miguel Ubeira, confirma que «la pandemia ha sido un acelerador para llevar a cabo proyectos de transformación digital en empresas, especialmente en el sector del transporte». «Se trata de una actividad muy ajustada en márgenes y es necesario ser muy competitivo, por lo que las empresas se han visto obligadas a reducir costes, digitalizando procesos que llevaban años sin tocarse», añade.

El sector del transporte comenzó a adoptar este tipo de facturas a raíz de la entrada en vigor del Suministro Inmediato de Información (SII), el sistema de la Agencia Tributaria que obliga a reportar electrónicamente todas las facturas al Estado desde el 1 de julio de 2017. «Fue un empujón muy grande, porque las empresas que facturan más de seis millones de euros anuales están obligadas a enviarlas en este formato», manifiesta el responsable comercial de Bytemaster, Javier Álvarez, y subraya que «este ha sido un primer paso, pero seguirá creciendo». De hecho, los clientes mayoritarios de Visualtrans son aquellos cuyos clientes son grupos de empresas grandes o multinacionales que solicitan el uso de la e-factura por la exigencia de introducción manual de las facturas en su web. «Todo depende del volumen de la facturación», aclara un segundo responsable de producto de Visualtrans, Santiago González.

Aunque su uso dependa de las cifras con las que trabaje la empresa, las ventajas son extensibles a cualquier tipo de compañía. «La factura electrónica es un modo de automatizar la facturación, minimizar errores, reducir los costes administrativos y mejorar los tiempos de recepción de datos, pero sobre todo para quien la recibe», sostiene Santiago González. Su uso también tendría como consecuencia la reducción de la morosidad, afirma Miguel Ubeira (Visualtrans), puesto que «reducirá periodos de cobro y mejorará la eficiencia de las organizaciones». Confirma este punto el director de ventas de Webfleet Solutions Iberia y apunta que sería una forma de atajar la morosidad «en los casos en los que el impago se produce por dejadez o por olvido» y, además, las e-facturas ahorran dinero, «ya que el proceso se realiza de forma automática». También se elimina la necesidad de acumular papeles que puedan extraviarse. De esta manera, el acceso a la documentación se agiliza y facilita. «La factura electrónica proporciona un mayor control documental», expone Heike de la Horra, y subraya que proporciona ventajas a cualquier empresa, también a transitarios con clientes internacionales.

Javier Álvarez (Bytemaster) discrepa sobre esta afirmación y defiende que a un transitario que trabaja continuamente con empresas de todo el mundo, tanto clientes como proveedores, «la factura electrónica le hace un servicio, pero relativo. Sobre todo las navieras envían las facturas en papel o todos los clientes que ellos tienen de otros países no tienen facturas electrónicas». Ese es uno de los principales obstáculos que se encuentra la e-factura para su completa implantación en el sector del transporte, puesto que «la factura electrónica solo funcionaría dentro de España». El resultado es que muchas empresas continúan ancladas al papel debido a la dificultad de poner de acuerdo a todos los actores de la cadena de suministro y «a las dudas que surgen sobre cuál será la metodología de cara a las inspecciones en carretera», añade Heike de la Horra, «por lo que queda camino que recorrer». Junto al método tradicional del papel, el envío de los PDF de las facturas por email es el otro sistema utilizado de manera general por las compañías del sector.

## **FALTA DE CONSENSO PARA IMPULSAR UN MODELO COMÚN DE E-FACTURA**

Además de la implantación del sistema SII, que incrementó el uso de las facturas electrónicas en el mundo empresarial, en julio de este año el Gobierno lanzó el anteproyecto de Ley de Creación y Crecimiento de Empresas. El objetivo de esta ley es extender la obligatoriedad de las e-facturas entre empresas y autónomos que facturen más de ocho millones de euros anuales en un plazo máximo de un año desde la publicación del documento en el BOE. El resto de empresas deberán incorporar las facturas electrónicas en un plazo máximo de tres años. En Europa, la regulación de este tipo de facturas se encuentra en la Directiva 2014/55UE sobre facturación electrónica en la contratación pública. Desde 2019, todas las administraciones públicas de la Unión Europea están preparadas para recibir e-facturas conforme a un modelo común, el formato Europeo EN16931, y por medio de un canal único, el Peppol (Pan European Public Procurement Online). Teniendo en cuenta estas iniciativas a nivel nacional y europeo, ¿qué falla para que la mayor parte de las empresas continúen usando el papel y los PDF enviados por email?

Para empezar, las empresas emisoras necesitan «disponer de soluciones informáticas o ERP que les acompañe en su renovación tecnológica» para operar con facturas electrónicas, explica Santiago González (Visualtrans). De ahí que un primer obstáculo sería la baja implementación de digitalización en las compañías. «Trabajar con herramientas obsoletas, poco evolucionadas, dificulta y, en muchos casos impide, la integración de la factura electrónica», asegura. Por otra parte, la falta de un estándar común y el gran número de variaciones de un mismo modelo dificultan el uso de manera general entre las empresas. «Creo que la única solución en esto es que la Administración regule todas las facturas con el mismo estándar y formato y de alguna forma forzar que sean electrónicas», apunta Javier Álvarez (Bytemaster). De esa manera, el sistema de las empresas leería directamente los datos incluidos en las facturas. El responsable comercial de Bytemaster pone como ejemplo la factura TicketBai utilizada en el País Vasco, donde no es posible trabajar si no se utiliza ese modelo de factura.

Dentro del sector del transporte, Javier Álvarez destaca al terrestre como el principal modo que saldría beneficiado del uso de las facturas electrónicas. «Es un sector en el que se mueve muchísima factura y entre ellos intentan de alguna

forma optimizar todo lo que son facturas electrónicas», explica. Al ser empresas españolas, tendría sentido su uso dentro del país, puesto que a nivel europeo o global no existe un estándar único. Sin embargo, en el caso de las compañías de transporte marítimo o aéreo las facturas muchas veces provienen de otros países. En ese caso, expone el responsable comercial de Bytemaster, «no tendrían facturas electrónicas, tendrían facturas en PDF porque no conocerían el formato de factura español». Por este motivo, ya se está trabajando a nivel europeo para fomentar la transmisión de información por medios electrónicos y «solo es cuestión de tiempo que su adopción sea masiva», vaticina Heike de la Horra. «La educación y la formación del sector será clave para lograrlo», manifiesta. «Es un rumbo ya marcado por el propio gobierno y grandes empresas, que estarán obligadas por ley a su uso en los próximos años e incluso, siendo necesario para poder trabajar o colaborar con grandes corporaciones», apunta Miguel Ubeira (Visualtrans).