



RESUMEN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL



ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL MERCADO Y LA COMERCIALIZACION

a) Incentivar la demanda

- Turismos: Puesta en marcha de nuevo Plan de achatarramiento para vehículos nuevos o usados con cuantías similares a las aplicadas en otros países.
- Vehículo comercial e industrial: Plan de incentivos a las empresas en la compra de vehículos industriales o comerciales cuando se sustituya por un antiguo de más de 6 años ó de 7 años si el que se compra es un vehículo usado.
- Otorgamiento de una línea de crédito directa de 10.000 millones de euros a las Financieras de Marca. Esta línea iría asociada a un compromiso de las entidades a utilizarlas para el otorgamiento de nuevos créditos destinados a particulares y empresas españolas.
- Inclusión de las Financieras de Marca que operan como sucursales de banco extranjero, entre las entidades beneficiarias en el otorgamiento de avales del Estado para emisiones de deuda de las entidades. Hay que resaltar el alto porcentaje de financiaciones de automóviles que se realiza por las financieras de marca que operan bajo esta forma jurídica.
- Adaptar las condiciones establecidas con el objeto de que las financieras de marcas puedan tener acceso al Fondo para la Adquisición de Activos Financieros. Fundamentalmente en relación con el importe máximo a solicitar y las calificaciones crediticias.
- Permitir el acceso de todas las financieras de marca a las líneas ICO-Plan Vive, así como la agilización de los trámite burocráticos.

b) Facilidades para mejorar la liquidez de concesionarios y financieras

- Línea de ayudas ICO para la financiación de los activos circulantes de los concesionarios
- Aplazamiento de las Cotizaciones Sociales de las empresas que lo soliciten, especialmente de las acogidas a ERES, sin necesidad de afianzamiento ni generación de intereses de demora
- Aplazamiento de las retenciones por IRPF (retenciones, pagos fraccionados e ingresos a cuenta), con especial atención a las afectadas por ERES, sin afianzar y sin intereses de demora.

- Retrasar el comienzo de la obligatoriedad de entregar los libros telemáticos de IVA en el caso de solicitar la devolución mensual de IVA. Esta obligatoriedad ha comenzado en 2009 y es inoportuna. En particular, debería considerarse como “empresas de confianza” para la administración a aquellas que ya han estado disfrutando de esta medida por pertenecer al Registro de Exportadores. La adaptación de los sistemas es costosa y la probabilidad de que en 2009 la devolución del IVA se retrase para aquellas que ya lo estaban disfrutando es elevada.
- Aplazamiento de las liquidaciones de IVA de las empresas que lo soliciten.
- Reducción de las cotizaciones sociales que abonan las empresas por todos los conceptos, dados los excedentes generados en el Sistema de la Seguridad Social, producidos precisamente en su mayor parte por las cotizaciones empresariales.

ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA PRODUCCION Y LA INDUSTRIA DE COMPONENTES

a) Facilidades para mejorar la liquidez de las empresas fabricantes

- Pago con carácter de urgencia de todas las subvenciones ya otorgadas con el objetivo de no entorpecer el proceso con independencia de la justificación que se realizará posteriormente.
- Utilización del ICO, vía instituciones financieras, con el objetivo de financiar el circulante o la concesión de avales durante un periodo de un año, con la posibilidad de, adicionalmente, ampliarlo a otro año más, al llegar el vencimiento de los créditos.
- Creación de una línea especial de financiación (ICO) para inventario de materiales, productos en curso, productos acabados e inventario de utillajes que serán vendidos con posterioridad.
- Establecimiento de líneas de crédito para la refinanciación de la deuda actual con el objetivo de reequilibrar los balances de las compañías para obtener una estructura más adecuada de deuda a corto y largo plazo.
- Subvenciones y financiaciones para llevar a cabo actuaciones de mejora de productividad, estudios, reciclaje y formación de las plantillas y acometer inversiones en la mejora de la productividad.
- Las empresas de componentes de mayor tamaño que tienen implantación internacional y desarrollan inversiones de I+D+i deben contar también con apoyo para sus actividades dentro y fuera de nuestras fronteras, bien sea a través de créditos o avales.
- Consideración del calificativo de Región de Urgente Recalificación a todas las CCAA con el objetivo de que se concedan los máximos porcentajes de subvención o de deuda subvencionada para activos fijos tangibles e intangibles, así como, en inversiones en I+D.
- Aplazamiento de las Cotizaciones Sociales de las empresas que lo soliciten, especialmente de las acogidas a ERES, sin necesidad de afianzamiento ni generación de intereses de demora.
- Aplazamiento de las retenciones por IRPF (retenciones, pagos fraccionados e ingresos a cuenta) de las empresas solicitantes, con especial atención a las afectadas por ERES, sin afianzar y sin intereses de demora.

- Reducción de las cotizaciones sociales que abonan las empresas por todos los conceptos, dados los excedentes generados en el Sistema de la Seguridad Social, producidos precisamente en su mayor parte por las cotizaciones empresariales.

b) De carácter social

- Facilitar la adecuación de plantillas de forma no traumática, mediante la posibilidad de realizar jubilaciones parciales en las que los contratos de relevo se puedan realizar en un momento posterior, una vez superada la actual situación de crisis, en un periodo máximo de 2 años. También establecer mecanismos para flexibilizar su utilización (requisito de identidad del puesto de trabajo de relevado y relevista, y permitir la acumulación de todo el tiempo de trabajo del relevado).
- Que las Administraciones avalen las obligaciones de pago que asumen las empresas con sus trabajadores como consecuencia de finalizaciones de contratos (jubilaciones anticipadas) en las que se periodifican y difieren los pagos en el tiempo.
- Ayudas especiales para la formación y adaptación de las plantillas como consecuencia de las reorganizaciones internas derivadas de la adecuación de la producción a las circunstancias del mercado.
- Profundizar en los mecanismos existentes de flexibilidad laboral, para permitir adecuar la producción a las necesidades del mercado, especialmente en la clarificación del cómputo interanual de jornadas para facilitar las bolsas de horas.
- Implementar un contrato temporal del tipo del antiguo “fomento de empleo”, de tres años de duración y acausal. Se dotaría así a las empresas de una mayor flexibilidad y de mayor estabilidad a los trabajadores. Alternativamente, un contrato temporal de mayor duración que los actuales, ligado a la vida media del producto y más próximo a la de los ciclos económicos.
- Implantación en las Administraciones Públicas de medidas de mejora de la Gestión de la Incapacidad Temporal, como elemento fundamental para paliar el incremento de costes que se deriva de los altos índices de absentismo del sector, que ha supuesto la pérdida de 51 millones de horas de trabajo entre 2000 y 2007.
- Incremento de las ayudas a la formación en el empleo (formación de demanda) para mejorar la cualificación y productividad de los trabajadores, dado que las percibidas en la actualidad de la Fundación Tripartita son claramente insuficientes (8% del total invertido en formación por las empresas). Igualmente, simplificación de los procedimientos de gestión y justificación de las ayudas.

- Reforma en profundidad de la Formación Profesional para adecuarla, en las titulaciones ofertadas, en sus contenidos y en su calidad, a las necesidades de las empresas, en la actualidad no cubiertas.
- Potenciación Negociación Colectiva de Empresa, ya que el sector del automóvil regula sus relaciones con sus trabajadores mediante Convenios de Empresa, al ser éste el mejor instrumento de adaptación de las necesidades de las mismas y de sus trabajadores a las circunstancias de cada momento. Por ello debe dotarse de plena autonomía a este ámbito negociador, de manera que en el mismo puedan pactarse todo tipo de materias.

b) De mejora de la logística

- Creación de una Dirección General de Transportes de Mercancías por Ferrocarril en el Ministerio de Fomento, así como la creación de un Comité Regulador ferroviario que sea totalmente independiente.
- Puesta en marcha del plan para liberalizar y aumentar la participación del transporte de mercancías por ferrocarril aprobado por el Consejo de Ministros del 14 de agosto de 2008. Fundamentalmente centrada en dos actuaciones, la separación jurídica del área de mercancías de RENFE Operadora, creando una sociedad independiente que permita una gestión más focalizada para el desarrollo de esta actividad, y desarrollar reglamentariamente la liberalización de los servicios auxiliares al transporte ferroviario.
- Tarifas de ADIF más competitivas
- Cambio en la normativa de dimensiones máximas de los camiones para su adaptación a la menos restrictiva de los estados miembros.
- Armonización de los calendarios y horarios de las Comunidades Autónomas que regulan el tráfico de camiones en cada región para festivos, fines de semana y horarios nocturnos.
- Tarifas especiales para la circulación de los camiones en las autovías de pago en horarios nocturnos y de baja ocupación de la red.
- Favorecer una mayor flexibilidad de los servicios de estiba de los puertos españoles y promover la reducción de sus costes.
- Promover la reducción de las tarifas portuarias.
- Implantación de incentivos a la utilización del transporte marítimo a corta distancia inspirándose en el modelo de "ecobonos" que se está utilizando en Italia con gran éxito y que se ha puesto en marcha en el País Vasco.
- Creación de una mesa sectorial en la que esté representados la administración central, las comunidades autónomas y el sector para coordinar la puesta en marcha de las medidas propuestas.

- Adecuar corredores ferroviarios básicos para el paso de trenes con una longitud mínima de 750 m.
- Promover la habilitación de zonas de aparcamiento en las cercanías de las grandes ciudades para que el transporte de mercancías por carretera pueda esperar mientras se producen las restricciones de tráfico a las ciudades.
- Promover la habilitación de zonas de aparcamiento en las cercanías de los puertos para facilitar la entrada de las mercancías en su interconexión con el transporte marítimo.
- Creación de nuevas áreas de descanso en carreteras principales del Estado.
- Desdoblamiento de las autovías de pago que no tienen una alternativa por autovías del Estado sin coste para los transportistas.
- Prolongar la vía de ancho europeo hacia el interior de la península tanto en Irún-Hendaya como en Cerbère-Port Bou para la localización de nuevos terminales en territorio español y para evitar el monopolio existente.
- Apoyo al proyecto FERRMED.
- Impulsar los acuerdos con Francia y con la Unión Europea para conseguir unas mejores conexiones por carretera con Europa a través del país vecino.
- Mejorar las infraestructuras para que permitan una mejor intermodalidad, carretera-ferrocarril y, en los accesos a los puertos.

c) Fiscalidad

- Apoyo del Gobierno español para que las ayudas mediante créditos blandos que ha aprobado el Ecofin y que se harán a través del BEI con el objetivo de establecer “facilidades para un transporte europeo limpio” lleguen a las empresas españolas. Si fuera necesario debe establecerse el procedimiento por el cual las CCAA puedan garantizar dichos créditos.
- Reducción del Impuesto de Sociedades. La reducción al 30% del tipo general del impuesto sigue manteniendo a España en una posición de desventaja con relación a la tónica dominante en los países de la Unión Europea, cuyo tipo medio se encuentra en el 25,81%. Esta desventaja se acentúa si tenemos en cuenta que se lleva a cabo una eliminación de la mayor parte de los incentivos fiscales vigentes, lo que determinará una considerable elevación del tipo efectivo del impuesto.
- Reducción del Impuesto de Actividades Económicas. Desde la eliminación de este impuesto a las pequeñas y medianas empresas, se ha producido un incremento muy significativo para las empresas de nuestro sector.

- Mantener la deducción por inversión en I+D+i en el Impuesto de Sociedades. El sector del automóvil se verá muy afectado en el caso de que finalmente se lleve a cabo en 2011 la eliminación de los incentivos a las actividades de I+D+i. En general, esta supresión sería lamentable teniendo en cuenta las necesidades y el retraso de nuestra economía en esta materia.

d) Comercio exterior

- Respecto al Acuerdo de Libre Comercio con Corea el Gobierno debe mantener una postura firme para que sólo salgan adelante los acuerdos que no sean perjudiciales para la industria española. Actualmente la UE está teniendo grandes dificultades para conseguir el compromiso de Corea en la eliminación de las barreras no arancelarias y, sin embargo, está dispuesta a hacer determinadas concesiones en cuanto a los periodos transitorios y las reglas de origen los cuales no son favorables a los intereses de la industria española.
- Reforzar por parte del ICEX y otras instituciones las actividades de las empresas de componentes en sus actividades internacionales, mediante incremento de las dotaciones destinadas a la internacionalización, planes específicos par el desarrollo del comercio en el exterior, campañas de concienciación, etc.