

DECLARACION DE LA DELEGACION ESPAÑOLA SOBRE UNION ADUANERA Y
LIBRE CIRCULACION DE MERCANCIAS EN EL SECTOR INDUSTRIAL.

I. INTRODUCCION

Declaración encaminada a presentar las justificaciones de la petición de derogación temporal efectuada en diversas ocasiones, en materia de los grados de nacionalización mínimos exigidos en la fabricación de automóviles y derivados por Real Decreto Ordenador sectorial 816/1979, de 4 de abril, el cual dispone un grado de nacionalización y un régimen de transición hasta alcanzar los mínimos en un periodo de cinco años que finaliza el 31 de diciembre de 1984.

Según la operativa prevista, para dicha fecha, la exigencia en materia de grado de nacionalización referida al conjunto de la producción anual de cada empresa fabricante y calculado sobre el coste en fábrica sin beneficio industrial, valorando las partes importadas a valor CIF más aranceles, será de un mínimo del 60% para SEAT, FASA, CITROEN y TALBOT, y del 55% para FORD ESPAÑA. En cuanto a GENERAL MOTORS ESPAÑA, en virtud de cláusula específica de la resolución administrativa que autoriza la implantación industrial en Figueruelas (Zaragoza), será del 60% a los dos años del inicio de la producción.

II. JUSTIFICACIONES

Importancia de la Industria de Automoción para España

El desarrollo industrial español se ha apoyado en gran medida en este sector. Esto ha sido posible debido al desarrollo de tecnologías propias en vehículos industriales y sus motores, hasta es proveedora de las industrias de automóviles de turismo a pesar de que en estas la tecnología de producto fuera totalmente importada de los países CEE.

Situación de la Industria de Componentes de Automoción en España.

El sector de componentes de automoción en España con una producción de 217.000 millones de pesetas y un valor añadido de 126.000 millones de pesetas (4% del producto industrial bruto), dió empleo en 1978 a 90.219 trabajadores (2'58 % del empleo industrial).

El 78% de esta industria está localizada en las zonas más desarrolladas: País Vasco, Cataluña y Madrid, en las que actualmente una tasa de desempleo muy elevada.

La industria fabricante de vehículos y la de componentes se hallan actualmente en una fase avanzada de proceso de multinacionalización cercana a desembocar en un auténtico planteamiento europeo de sus programas y estrategias, lo cual resulta muy deseable como objetivo comunitario, pero que sólo se justificará objetivamente si el entorno industrial español constituido para la industria de componentes alcanza análogo planteamiento, lo que no sucede en absoluto en la actualidad y sólo podrá ser conseguido con un adecuado período de transición.

Más del 85% de la producción del sector procede de unas 400 empresas, de las que sólo unas 50 cuentan con plantilla superior a 500 obreros. La gran mayoría de las restantes han iniciado un proceso de concentración con el fin de mejorar sus niveles de productividad, dado su acentuado minifundismo. Alrededor de 70 tienen mayoría de capital extranjero, pero sólo un pequeño número pertenece a los grandes grupos multinacionales del sector.

La situación de inferioridad se pone de manifiesto por las evidentes diferencias de productividad respecto a los promedios de los países de la CEE. A pesar de ello y de la necesidad de proteger la debilidad de esta industria a través de las disposiciones relativas al grado de nacionalización en la fabricación de automóviles hay que señalar que a las actuales disposiciones correctoras que llegan a suavizar sensiblemente aquellos efectos, como es el tráfico de perfeccionamiento, recientemente se han unido la progresiva

reducción de los límites de nacionalización en virtud de la Disposición Transitoria del Real Decreto 816/1979, de 4 de abril, - unas reducciones arancelarias importantes en si mismas y en conjunto con las de los vehículos, y un régimen de contingentes arancelarios con derechos nulos para determinados componentes. Además en el futuro se unirán los efectos de las reducciones arancelarias del periodo transitorio, que rebajarán efectivamente el grado de nacionalización real.

Las exportaciones de vehículos automóviles españoles a la CEE llevan incorporados en mayor medida que los automóviles destinados al mercado interior, componentes de origen comunitario. Lo anterior, unido a la moderada penetración de las exportaciones de componentes españoles en Europa, no plantea problemas equiparables a los de la presencia de componentes de terceros países en dicho mercado que, por otra parte, gracias a las políticas de contención española no tienen presencia práctica en nuestro país.

Ahora bien, la desaparición a medio plazo de numerosas empresas del sector, que sería provocada por la falta de tiempo para adecuada reconversión del mismo, además de generar un importante desempleo, produciría un vacío en el mercado español y europeo de componentes que a buen seguro acabarían ocupando suministros de terceros países.