

de Ahorros y la Confederación Española de las Cajas de Ahorro, vendrán obligadas a constituir en el Banco de España depósitos especiales en efectivo, sin interés, en cuantía equivalente al 100 por 100 de los incrementos que experimenten sus depósitos o imposiciones en cuentas extranjeras en pesetas para pagos en España (cuentas A), a la vista, de ahorro o a plazo, cualquiera que fuese su titular e independientemente de la rúbrica del balance en que luzcan.

De igual forma se procederá con el 100 por 100 de los incrementos que experimenten los saldos acreedores de las cuentas extranjeras en pesetas convertibles (cuentas B).

Sexto.—Para el cálculo de los incrementos a que se refiere el número precedente se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

a) Se considerará incremento en cuentas extranjeras en pesetas para pagos en España (cuentas A) el aumento que cada día experimente el conjunto de saldos acreedores de dicha naturaleza respecto a su importe global existente al cierre del día precedente.

b) Se considerará incremento en cuentas extranjeras en pesetas convertibles (cuentas B) el aumento experimentado cada día en el conjunto de saldos acreedores de dicha naturaleza respecto a la diferencia que exista entre el importe global de dichos saldos al cierre de operaciones del día anterior a la entrada en vigor de esta Orden y los depósitos especiales que correspondieran a dichos saldos con arreglo a las normas vigentes hasta la fecha.

c) En ningún caso se compensarán los incrementos positivos y negativos que puedan presentar los saldos de las dos clases de cuentas (cuentas A y cuentas B) establecidas en esta Orden.

Séptimo.—Los depósitos especiales constituidos en el Banco de España en cumplimiento de lo dispuesto en el número anterior no serán computables para la determinación de los coeficientes de caja actualmente vigentes, ni los activos mantenidos en cumplimiento de estos coeficientes serán computables para la cobertura de los depósitos especiales establecidos por la presente Orden.

Octavo.—En tanto no se disponga otra cosa, las Entidades depositarias no podrán satisfacer intereses a las cuentas extranjeras en pesetas para pagos en España (cuentas A) ni a las cuentas extranjeras en pesetas convertibles (cuentas B) que se abran a partir de la entrada en vigor de esta Orden.

Se declaran vigentes las normas dictadas hasta la fecha relativas a determinadas prohibiciones de pago de intereses en cuentas en pesetas convertibles.

Noveno.—A efectos de lo dispuesto en la presente Orden, será de aplicación, en cuanto a los Bancos privados y al Exterior de España, lo establecido en los números quinto y sexto de la Orden de este Ministerio de 2 de diciembre de 1970 sobre coeficiente de caja, y en cuanto a las Cajas de Ahorro, Caja Postal de Ahorros y Confederación Española de las Cajas de Ahorro, lo que se establece en los números primero y sexto de la Orden de este Departamento de 15 de diciembre de 1971, relativa al coeficiente de caja de las Cajas de Ahorro.

Decimo.—Se autoriza al Banco de España para:

a) Dictar las normas necesarias para la ejecución y control de lo dispuesto en esta Orden.

b) Establecer las reglas de transición de los depósitos especiales a que se refiere la Orden de este Ministerio de 6 de febrero de 1973.

Undécimo.—Las normas establecidas en la presente Orden serán de obligada observancia para los Bancos y demás Entidades de crédito, y su incumplimiento será considerado como infracción muy grave, a efectos de las sanciones previstas en la legislación vigente, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran derivarse en virtud de lo establecido en la Ley de 24 de noviembre de 1933.

Duodécimo.—Lo dispuesto en esta Orden no será de aplicación a las cuentas de ahorro del emigrante reguladas por Decreto 3259/1970, de 29 de octubre, y Orden de 21 de diciembre de 1970, ni a las cuentas extranjeras en pesetas interiores sujetas al Decreto 313, de 5 de julio de 1947, y disposiciones complementarias.

Decimotercero.—Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Orden.

Decimocuarto.—La presente Orden entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 16 de marzo de 1973.

MONREAL LUQUE

Excmo. Sr. Gobernador del Banco de España,

MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 8 de marzo de 1973 por la que se desarrolla el Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, que regula la fabricación de automóviles de turismo.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, por el que se establece una nueva regulación administrativa de la actividad de fabricación de automóviles de turismo y sus derivados, prevé en su artículo undécimo que el Ministerio de Industria dictará las normas necesarias para su mejor cumplimiento.

Entré dichas normas han de merecer especial consideración las referentes a la valoración de las aportaciones nacionales y extranjeras en la fabricación de automóviles, justificación de los grados de nacionalización previstos y alcanzados, cómputo de unidades fabricadas, ventas en el mercado interior, cumplimiento de los compromisos de exportación y fijación de los plazos de aplicación que se mencionan en los artículos tercero, quinto y sexto del citado Decreto.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Plan de Nacionalización.

El Plan de Nacionalización, al que, de acuerdo con el Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, deben sujetarse las industrias dedicadas a la fabricación de automóviles de turismo y sus derivados, se cumplimentará con arreglo a las normas contenidas en los puntos que siguen:

1. Documentación

1.1. Para su aprobación previa y para la comprobación sucesiva del cumplimiento de los mínimos de nacionalización establecidos, la Empresa interesada deberá presentar ante la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, antes de iniciar la fabricación de cada modelo de vehículos, el Plan de Nacionalización correspondiente, que deberá comprender los siguientes extremos.

a) Características del vehículo.

b) Coste en fábrica, sin beneficio industrial, debidamente justificado.

El coste en fábrica comprenderá el valor de los materiales puestos en fábrica, mano de obra directa, gastos generales, amortizaciones, cargas financieras, royalties, garantía para la asistencia posventa e impuestos que graven la actividad industrial.

No se incluirán, por tanto, el beneficio industrial, los gastos propios de distribución y venta, las comisiones a terceros, seguros e impuestos que graven la enajenación del producto y la actividad comercial.

Tampoco se incluirá el Impuesto General sobre la Renta de Sociedades y demás Entidades Jurídicas.

c) Relación detallada y valorada a precios CIF, clasificada por partidas arancelarias, de las partes, piezas y elementos a importar para cada vehículo a fabricar durante cada uno de los tres primeros años de producción del nuevo modelo de vehículos.

En caso de que la importación de las partes, piezas y elementos citados se realice a través de terceros, sin ulterior transformación de los mismos, se hará constar expresamente tal circunstancia, con indicación del valor de enajenación de aquéllos al fabricante del vehículo.

d) Relación de primeras materias o productos semielaborados de origen nacional a exportar temporalmente para su transformación y posterior incorporación a vehículos de fabricación nacional.

e) Relación de proveedores nacionales habituales.

f) Plan de fabricaciones anuales que se prevé llevar a cabo durante los tres primeros años, a partir de la iniciación de la fabricación de un nuevo modelo de vehículo.

Con independencia de los planes de nacionalización anteriores, para el conjunto de los modelos fabricados deberá presentarse durante el mes de enero de cada año, en la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, Memoria anual en la que se exponga un resumen de la situación real de la nacionalización de cada modelo de vehículos en el año precedente y una previsión de la nacionalización programada para el ejercicio que se inicia.

1.2. En el caso de que la Empresa fabricante se haya acogido al régimen de fabricación de vehículos con grado de nacionalización mínimo del 50 por 100, previsto en los artículos cuarto y quinto del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, deberá presentar junto con la Memoria anual anterior la siguiente documentación:

a) Relación valorada a precios CIF de las importaciones realizadas por la Empresa durante el año anterior para cada uno de los modelos y variantes en fabricación, con expresión detallada de las licencias de importación y de la repercusión media por unidad fabricada.

b) Relación de los coches fabricados bajo este régimen en el año anterior, valorada a coste en fábrica, sin beneficio industrial, clasificada por modelos sus variantes.

c) Relación valorada a precios FOB por cada modelo de los automóviles exportados, cumpliendo el Plan de Nacionalización del artículo tercero del Decreto 3339/1972, así como de los vehículos exportados con grado de nacionalización mínimo del 50 por 100.

d) Relación valorada a precios FOB de las piezas, partes y elementos exportados como tales y que cumplan los requisitos exigidos por el apartado segundo del artículo quinto del Decreto 3339/1972.

e) Capacidad total de importaciones generadas en el año anterior para la fabricación de vehículos con grado de nacionalización inferior al previsto en el artículo tercero del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre.

1.3. Las nuevas Empresas fabricantes de automóviles de turismo presentarán la documentación exigida en los apartados anteriores que les sean aplicables, con la salvedad de que para cada uno de los tres primeros años de su actividad se referirá a previsiones de fabricación previamente aprobadas.

2. Cómputo de porcentaje de nacionalización

El grado de nacionalización al que debe ajustarse la producción de automóviles de turismo y sus derivados vendrá definido por la relación entre la parte de fabricación nacional que incorpore el correspondiente modelo de vehículo y su coste en fábrica, sin beneficio industrial. Las partes, piezas y elementos a incorporar de origen extranjero se computarán por su valor CIF, incrementado con los derechos arancelarios y el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores que realmente les correspondan.

Los precios CIF facilitados, conforme a lo dispuesto en el apartado c) del punto 1.1 anterior, podrán ser objeto de rectificación por la Administración en el caso de que se compruebe que, una vez incrementados con la desgravación vigente en el país de origen, fueran inferiores a los normalmente allí practicados o estimados para primer equipo.

Las importaciones realizadas a través de terceros, sin ulterior transformación, se computarán por el valor de enajenación a los fabricantes de vehículos.

En el supuesto de exportación temporal de primeras materias o productos semielaborados, para su posterior importación e incorporación en vehículos de fabricación nacional, se computará como de fabricación extranjera el valor añadido en el exterior, incrementado con los correspondientes derechos arancelarios e Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores.

Para determinar la parte de fabricación nacional en un modelo de vehículo se deducirá del coste en fábrica, sin beneficio industrial, el valor CIF de las importaciones incorporadas en el vehículo realizadas directamente por el fabricante de automóviles, incrementadas con los derechos arancelarios e Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores que realmente les correspondan, así como las realizadas a través de terceros, según valor de enajenación, y el valor añadido en el extranjero a exportaciones temporales de primeras materias o productos semielaborados de origen nacional, con los correspondientes derechos arancelarios e Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores.

3. Cumplimiento del Plan de Nacionalización

Una vez aprobado el Plan de Nacionalización de un modelo de vehículo, las variaciones de su coste en fábrica no podrán servir de base para un incremento de la relación física de importaciones.

Las modificaciones que se introduzcan en la relación de importaciones a que se refiere el apartado c) del punto 1.1 a lo largo de la ejecución del Plan de Nacionalización serán notificadas previamente al Ministerio de Industria. Salvo casos de

fuerza mayor, cuya apreciación discrecional corresponde al Ministerio de Industria, no se autorizarán sustituciones o modificaciones que afecten al grado de nacionalización por debajo de los límites establecidos en el Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre.

El Ministerio de Industria podrá autorizar a las Empresas existentes, con carácter excepcional, la producción de vehículos cuyo modelo esté sujeta al Plan de Nacionalización general establecido en el artículo tercero del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, con grados de nacionalización inferiores, siempre y cuando sean destinados únicamente a la exportación y su grado de nacionalización no sea inferior al 50 por 100.

Los incrementos del grado de nacionalización sobre los establecidos en el Plan de Nacionalización aprobado para cada modelo no requerirán autorización administrativa previa.

4. Cálculo de la capacidad de importaciones

El cálculo de la capacidad de importaciones a que se refieren los artículos cuarto, quinto y sexto del Decreto 3339/1972 se efectuará conforme a las normas siguientes:

a) El superávit de nacionalización a favor de los actuales fabricantes, a que se refiere el artículo cuarto del citado Decreto, respecto de los automóviles de turismo y sus derivados, fabricados con destino tanto a la venta interior como a la exportación, se calculará computando la diferencia existente entre la incorporación real en el periodo anual anterior y la incorporación nacional exigible en dicho periodo.

b) El 50 por 100 del valor FOB de los automóviles de turismo y sus derivados, exportados por los actuales fabricantes durante el periodo anual anterior, siempre que dichos vehículos se hayan fabricado cumpliendo el régimen general mínimo de nacionalización a que se refiere el artículo tercero del Decreto 3339/1972.

c) El 50 por 100 del valor FOB de los vehículos exportados por los nuevos fabricantes, a que se refiere el artículo sexto del citado Decreto, siempre que la incorporación nacional alcance como mínimo el 50 por 100.

d) El 50 por 100 del valor FOB de las piezas, partes y elementos exportados, siempre que cumplan:

1.º Que el grado de nacionalización mínimo con que produzcan sea del 90 por 100, calculado sobre el coste en fábrica sin beneficio industrial.

2.º Que se fabriquen en las líneas de producción de la Empresa exportadora fabricante de automóviles.

e) Cuando los fabricantes actualmente establecidos exporten vehículos fabricados de acuerdo con el párrafo tercero del punto tres o vehículos sujetos a Plan de Nacionalización mínimo del 50 por 100, la capacidad de importación generada por estas exportaciones será el 50 por 100 de la diferencia entre el valor FOB exportado y el valor CIF de las importaciones incorporadas.

f) La capacidad de importación para cada fabricante será la suma de las obtenidas con arreglo a las normas precedentes.

5. Utilización de la capacidad de importaciones

a) El volumen de importaciones que los fabricantes actualmente establecidos pueden llevar a cabo durante un año natural, para la fabricación de vehículos con grado de nacionalización inferior al previsto en el artículo tercero del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, vendrá determinado por la capacidad generada en el periodo anual inmediatamente precedente. No obstante, en el caso de que dichos vehículos se destinen a la exportación, las piezas, partes o conjuntos importados para su fabricación no se computarán como utilización de la capacidad adicional de importaciones generada de acuerdo con lo previsto en el punto cuatro del presente artículo.

b) Para los nuevos fabricantes la capacidad de importaciones a utilizar durante cada uno de los tres primeros años naturales de su puesta en marcha vendrá determinada por los programas de ventas interiores aprobados y de exportaciones a realizar en cada uno de dichos años. Para el cuarto año y sucesivos se tomarán como base las exportaciones realizadas en el año inmediatamente precedente.

c) La capacidad de importación que, de acuerdo con el Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, hubiese sido aprobado por el Ministerio de Industria para la fabricación de automóviles de turismo con un grado de nacionalización mínima del 30 por 100 podrá utilizarse durante los tres años siguientes a aquel en que hubiera sido generada.

d) De acuerdo con lo establecido en los artículos cuarto, quinto y sexto del Decreto 3339/1972, la capacidad de importa-

ciones a que se refiere este punto cinco sólo podrá aplicarse a la fabricación de modelos de vehículos con grado de nacionalización mínimo del 50 por 100.

e) Se computarán como exportaciones a estos efectos las ventas a Canarias, Ceuta, Melilla y Sudaña, así como las ventas con matrícula turística.

f) Los fabricantes de automóviles de turismo al hacer uso de la capacidad de importaciones para la fabricación de vehículos con grado de nacionalización mínimo inferior al previsto en el artículo tercero del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, vendrán obligados a llevar una cuenta que se abrirá al principio de cada ejercicio en la que se hagan constar las importaciones realizadas por modelo de vehículo fabricado bajo este régimen, así como la capacidad total generada de importaciones por los distintos conceptos en el año anterior.

6. Coordinación de la acción inspectora

La Comisión de Vigilancia, que de acuerdo con el artículo décimo del Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, se crea a efectos de coordinación de la acción inspectora se reunirá al menos una vez al trimestre y en cuantas ocasiones el Presidente lo estime necesario.

En su seno se estudiarán la marcha de los Planes de Nacionalización de las Empresas por modelos en fabricación, las ventas en el interior y en el exterior, los programas a efectos de importación y disfrute de los beneficios previstos en el Decreto 3339/1972, de 30 de noviembre, asesorando al Presidente sobre las medidas correctoras que se considere oportuno llevar a cabo para el mejor cumplimiento de lo previsto en la legislación vigente.

La presidencia podrá solicitar la presencia de un representante del Sindicato Nacional del Metal cuando la importancia de los asuntos a considerar así lo requiera.

Segundo.—Instalación, ampliación y traslado de industrias.

La tramitación de los expedientes se realizará a través de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Industria, las cuales, previo informe, los remitirán a la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.

La instalación, ampliación y traslado de las industrias dedicadas a la fabricación de automóviles de turismo y sus derivados se ajustará a lo dispuesto en el artículo 15 y siguientes del Decreto 1775/1967, de 22 de julio, y a lo establecido en la presente Orden.

Tercero.—Cambio de marca o de modelo.

El cambio de marca o de modelo de vehículo requerirá autorización administrativa previa.

En el primer caso, cuando el vehículo completo, o al menos su carrocería o su motor, requieran asistencia técnica o tecnología de fabricación distintas de las hasta entonces utilizadas, deberá obtenerse la aprobación previa del convenio de asistencia técnica por el Ministerio de Industria. Este convenio no comportará limitaciones en cuanto a la exportación ni al acceso a perfeccionamiento sobre el producto o sobre las técnicas de fabricación que se introduzcan en el país de origen. Los pagos en contrapartida se mantendrán en los niveles usuales en el sector.

En el segundo caso, deberá presentarse en el Ministerio de Industria relación detallada y valorada de piezas, partes y elementos del nuevo vehículo variados respecto al modelo anterior más comparable, así como actualización del precio de coste de precio en fábrica sin beneficio industrial de este último. De comportar el nuevo modelo modificaciones en el contrato de asistencia técnica suscrito, éstas deberán ser aprobadas por el Ministerio de Industria.

En cualquier caso, será precisa la aprobación previa del Plan de Nacionalización correspondiente a los nuevos vehículos.

A efectos de grado de nacionalización, los cambios de marca se regirán por las mismas normas aplicables a los cambios de modelo.

Cuarto.—Matriculación de automóviles fabricados por las nuevas industrias con grado de nacionalización mínimo del 50 por 100.

El Ministerio de Industria fijará anualmente a cada industria de nuevo establecimiento el número máximo de vehículos de grado de nacionalización mínimo del 50 por 100 que pueden ser matriculados en la Península e islas Baleares, en base al total de automóviles de turismo y derivados matriculados en el mismo territorio durante el período anual anterior.

A estos efectos, se recabará informe de la Jefatura Central de Tráfico y se notificará a cada industria, a través de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Industria correspon-

dientes, el cupo de vehículos que le corresponda, de acuerdo con los términos de la autorización administrativa concedida para la fabricación de vehículos. El total de los cupos concedidos no rebasará el 10 por 100 del total del número de vehículos matriculados en el año anterior.

Al ponerse en marcha la industria se fijará el cupo correspondiente al período inicial incompleto de un año en proporción a los meses que comporten.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Las Empresas fabricantes de automóviles de turismo y derivados actualmente establecidas deberán presentar en el Ministerio de Industria, en el plazo de tres meses, los planes de nacionalización revisados de los modelos actualmente en fabricación, de acuerdo con los términos previstos en la presente Orden ministerial y con sujeción al período de fabricación en que se encuentren respecto a los planes a que viniesen acogidas.

DISPOSICIÓN FINAL

Queda derogada, en lo que afecta a la fabricación de automóviles de turismo y sus derivados, la Orden de 8 de julio de 1964, sobre nacionalización de vehículos.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 8 de marzo de 1973.

LOPEZ DE LETONA

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.

ORDEN de 8 de marzo de 1973 por la que se desarrolla el Decreto 3757/1972, de 23 de diciembre, que declara de interés preferente el sector de fabricación de automóviles de turismo.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 3757/1972, de 23 de diciembre, por el que se declara de interés preferente el sector de fabricación de automóviles de turismo, faculta, en su artículo 14, al Ministerio de Industria para dictar las normas necesarias para su puesta en práctica y, en particular, las que se refieren al cumplimiento de las condiciones estipuladas en el artículo 4.º, en el que se fijan ciertos mínimos de producción, inversión, exportación, así como la aprobación y puesta en práctica de un programa de creación de nuevos puestos de trabajo y de promoción económica, social y profesional de sus trabajadores.

En su virtud, y en ejercicio de las atribuciones conferidas en el mencionado Decreto 3757/1972,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Las Empresas fabricantes de automóviles de turismo que durante cualquiera de los años 1970, 1971 ó 1972 hayan cumplido las dimensiones mínimas de producción, inversión y exportación establecidas en el artículo 4.º del Decreto 3757/1972, podrán solicitar acogerse al régimen previsto en dicho Decreto.

La solicitud debe estar acompañada de la siguiente documentación:

1. Inversiones brutas en activos fijos de producción en 31 de diciembre de 1972, con expresión separada y valorada de los inmuebles, maquinaria, elementos e instalaciones afectados al proceso productivo.

2. Planes de ampliación autorizados y cumplimentados, si los hubiere, así como los que se hallan en curso de ejecución, especificando la fecha de la resolución administrativa aprobatoria, a los efectos del artículo 6.º del Decreto 3757/1972.

También se presentarán los planes de ampliación que proyecten realizar y fechas de ejecución previstas.

3. Exportaciones realizadas durante cada uno de los tres últimos años y previsiones futuras para los próximos cinco años.

4. Producción anual durante cada uno de los tres últimos años y previsión de programas de producción anual en los próximos cinco años, con especificación de los modelos objetos de fabricación y unidades producidas o a producir de cada uno, así como la producción real y prevista de piezas, partes y elementos en iguales períodos.