



Confederación Nacional de Autoescuelas

COVID-19

PROPUESTAS de CNAE a CEOE



+34 91 352 02 57



Avda. Juan Pablo II, 54
28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)



www.cnae.com - info@cnae.com



facebook.com/cnaeoficial twitter.com/infocnae

INTRODUCCIÓN:

PROPUESTAS MEDIDAS COVID-19

Es importante reseñar la **situación crítica** del sector de las **autoescuelas**, que sufrió la **crisis de 2008**, las **huelgas de examinadores** de 2015 y 2017 y, esta última la más duradera en el tiempo realizada por funcionarios (6 meses) ahora, esta **pandemia**.

Además, es un sector atomizado de pequeñas empresas, que en su mayoría son **microempresas**, con una alta competencia en precios y **escasos márgenes de rentabilidad**. Todo ello puede llevar lamentablemente al **cierre** de muchas **autoescuelas**, y las que sobrevivan, estarán en unas condiciones muy precarias.

No se entenderá que cuando se vuelva a una relativa normalidad, estas microempresas que estarán muy necesitadas de actividad productiva, se puedan ver afectadas por una capacidad insuficiente de examen por parte de la Administración, y que puedan terminar de dar la puntilla al sector.

Por todo ello, se hace necesario dinamizar y reactivar el sector con las medidas pertinentes y, con este objetivo, les presentamos las propuestas extraídas de las reuniones que se han mantenido con distintos agentes relacionados con el sector, empezando por todos los presidentes de las distintas asociaciones que conforman la Confederación Nacional de Autoescuelas, sindicatos más representativos, organizaciones empresariales y plataformas, entre otros, y que recogen, bajo nuestro criterio, los aspectos más relevantes que afectan al sector de las autoescuelas y que sin duda pasan, entre otras, por **mantener y mejorar las medidas actuales** durante el tiempo que sea necesario siempre en la búsqueda de la supervivencia de las empresas y como consecuencia de su masa laboral.

1. MEDIDAS ECONÓMICAS

La situación es excepcional y por tanto requiere de **medidas excepcionales**, y que podrían ser de carácter temporal hasta que se solucionen los problemas más acuciantes, y que seguidamente pasamos a detallar.

1. LIQUIDEZ

Se requieren de herramientas de financiación y/o subvención centradas en:

- **Empresas y autónomos:** permitiendo a unas y otros afrontar los **pagos a sus proveedores**. También serían necesarias medidas encaminadas a los **aplazamientos** de las **obligaciones económicas** para con las diferentes administraciones.
- **Ciudadanía:** el objetivo es que las personas que requieran *obtener un permiso o licencia* de conducción, dispongan de **líneas de apoyo** a su liquidez que les permitan hacerlo, cubriendo dos aspectos cruciales, la operatividad de las empresas del sector de las autoescuelas y mejorar la empleabilidad de aquellas personas que de otra manera no podrían obtener el permiso o licencias de conducir, necesarios en muchos casos para aspirar a un puesto laboral u oposición.

Algunas medidas a implementar en esta línea que ya han sido utilizadas anteriormente y que sería de vital importancia promover son:

- Potenciar desde la CEOE los **instrumentos de financiación** al **consumidor final** para obtener el permiso de conducir y la formación asociada a este (CAP, ADR, etc.) mediante microcréditos (línea similar a los ICO) y sistemas como el “**permiso por un euro al día**”.
- Fomentar **acciones formativas subvencionadas**, operativas y dinámicas: en el SEPE existen ya recientemente homologadas algunas de estas acciones para la obtención de permisos profesionales, así como centros también homologados para impartirlas a nivel nacional. Se trata de acciones que van encaminadas directamente a obtener un permiso profesional y el CAP, con una carga de horas suficiente pero no demasiado extensa, con el objetivo de reducir los plazos para obtener la formación y agilizar su inserción laboral. Algunas de las acciones referidas son:
 - TMVI05EXP Formación preparatoria obtención C+CAP.
(Nº horas: 180- nivel cualificación: 1)
 - TMVI05EXP Formación preparatoria obtención C+E.
(Nº horas: 50- nivel cualificación: 1)
 - TMVI07EXP Formación preparatoria obtención D+CAP.
(Nº horas: 180- nivel cualificación: 1)

2. TASAS

Las tasas de examen son parte de los costes que deben afrontar nuestros clientes para la obtención de un permiso o licencia de conducción. Las mismas no se cobran por la Administración por cada prueba de examen que se realiza, sino que, con el pago de ella, se conceden dos convocatorias con independencia de si se consumen ambas o no. Que la Administración efectúe el **cobro de las tasas por prueba de examen** a realizar, minimizando de esta manera el coste que soporta el ciudadano ajustándolo al uso real que hace de la Administración.

3. IVA

Se solicita que el **permiso** de la clase **B**, **deje** de tener un gravamen con el **IVA** o que al menos este sea el tipo superreducido. El permiso de la clase B, principal línea de negocio del sector, es del 21%. Este permiso no puede ser tratado como un artículo de lujo ya que es imprescindible y necesario para el acceso y desempeño de la práctica totalidad de puestos de trabajo.

4. Alquileres

Se solicita que se habiliten líneas que ayuden a afrontar la problemática de los alquileres de **locales y pistas de prácticas**, estas medidas deberían de encaminarse a **subvenciones** que aliviasen esta carga, entendiendo que los arrendadores en muchos casos, y sobre todo si no son grandes tenedores, pueden estar viviendo la misma situación.

5. España vaciada

En la llamada España vaciada, también desarrollan su actividad autoescuelas que, además de la problemática que tiene todo el sector, tienen las propias inherentes a estas zonas altamente despobladas. Se solicitan **ayudas fiscales y líneas de subvención específicas** para ellas.

2. LABORALES

1. ERTES

Sin lugar a dudas, las autoescuelas por las características propias de su tipología de empresa y de su actividad, es un sector especialmente frágil que requiere que se puedan **continuar** los actuales **ERTES (por fuerza mayor)** de manera **flexible**, ya que será imprescindible un tiempo desde que se levante el estado de alarma del sector para poder, no solo volver a la normalidad, sino para poder generar unos ingresos mínimos. La normalidad se retomará meses después de la vuelta a la actividad con lo cual nuestras empresas requerirán ir **incorporando a su plantilla de manera progresiva**.

Sin dudas, y volviendo a las características de la actividad de las autoescuelas, es crucial que haya una **reanudación global de la actividad**, incluyendo todos los tipos de formaciones que se imparten en las autoescuelas a nivel teórico y práctico así como las funciones y los niveles suficiente de servicio de las administraciones que inspeccionan y evalúan la formación como son Trafico o Fomento, que condicionan directamente la actividad. Lo contrario supondrá un absoluto desastre empresarial para el sector sobre todo si tenemos en cuenta que la mayor parte de sus ingresos se generan con la línea más susceptible de sufrir trabas como consecuencia de la COVID 19, la formación práctica.

3. CESES DE ACTIVIDAD DE LOS AUTÓNOMOS

Si los ERTES son importantes, el impacto del levantamiento de los **ceses de actividad de los autónomos** no lo es menos, ya que el sector se caracteriza por un nivel de microempresa que nos da un gran número de autónomos como empresarios, con o sin, trabajadores. Hay que tener en cuenta en este apartado a los autónomos que afectados por una IT (Incapacidad Temporal), es decir que están de baja bien por enfermedad común o bien por la COVID 19, y que no pueden solicitar el cese de actividad situación por tanto que supone no estar exentos del abono de la cuota mensual de autónomo, lo que les supone un agravio comparativo con los autónomos en cese de actividad, ya que también están sufriendo el cese forzoso de su actividad.

3. OTRAS

1. ITV

Es imprescindible que se **amplíen los plazos de validez** de las inspecciones técnicas de vehículos. Tras el desconfinamiento, a los tradicionales problemas para pasar las inspecciones, especialmente en algunas zonas del país, habrá que sumarle los cientos de miles de vehículos que no han podido pasarlas durante este periodo. Si no se ampliasen esos plazos, **miles de vehículos** estarán circulando de manera **ilegal** con las correspondientes consecuencias en forma de sanciones o de problemas con las compañías de seguros en caso de accidente. En nuestro caso, estimamos que nos **paralizaría más del 50%** de nuestro parque de vehículos, ya que estamos obligados a pasar revisiones semestrales a partir del cuarto año de antigüedad, por lo que si al periodo de alarma le sumamos los vehículos que irán caducando sus ITV una vez se salga de esta situación, nos da la cifra antes referenciada del 50% de nuestros vehículos.

Otro aspecto fundamental, es que, en el caso de las autoescuelas, al adquirir un **vehículo nuevo**, se debe de pasar una ITV extraordinaria para que autoricen las modificaciones que se deben efectuar en ellos para poder ejercer la actividad. Con las ITVs colapsadas **nuestras empresas no podrán adquirir vehículos nuevos**.

Además debido a lo anteriormente expuesto en cuanto a la mayor periodicidad de caducidad, que son vehículos de trabajo, y que en bastantes comunidades autónomas ya antes de la COVID 19, había un período muy largo entre que solicitabas la cita para la revisión y la fecha en la que realmente se producía (varios meses), solicitamos que los vehículos de autoescuela tengan prioridad, al igual que ocurre con taxistas y talleres en algunas estaciones de ITV.