

Bruselas expedientará hoy a Irlanda por ventajas fiscales como las de Apple

La CE redobla su ataque contra la elusión fiscal de las multinacionales

La Comisión Europea va a redoblar su ataque contra la ingeniería fiscal de las multinacionales, que permite a empresas como Apple o Google librarse de pagar impuestos en Europa. Bruselas tiene previsto expedientar hoy mismo a países como Irlanda, a los que podría exigir que recuperen las ayudas fiscales concedidas a compañías como las citadas o Starbucks.

BERNARDO DE MIGUEL *Bruselas*

El comisario europeo de Competencia, Joaquín Almunia, parece decidido a cumplir antes de que expire su mandato su promesa de investigar "hasta el fondo" la ingeniería fiscal que practican algunas multinacionales con la connivencia de las autoridades de varios países de la UE.

La advertencia podría materializarse hoy mismo en forma de expediente contra alguna de las compañías beneficiadas y contra los países que han facilitado la elusión fiscal. La televisión pública irlandesa (RTE) aseguraba ayer que el expediente afectará en concreto a la popular multinacional informática Apple. Otras fuentes indicaban que el expediente será más general y se dirigirá contra los regímenes impositivos aplicados en Irlanda y Holanda.

La Comisión Europea se negó a comentar esas informaciones. Y el departamento de Almunia se limitó a recordar que lleva varios meses recabando información sobre la carga impositiva que soportan algunas multinacionales.

Fuentes próximas a la información sugieren, sin embargo, que ese trabajo preliminar estaría a punto de concluir. Y que, en efecto, hoy mismo el comisario Almunia podría anunciar la apertura de una investigación formal.

El comisario lanzó su ofensiva hace casi un año, tras varios escándalos sobre la mínima o inexistente carga fiscal soportada en Europa por multinacionales estadounidenses como Apple, Google o Starbucks. Desde entonces, el departamento de Almunia ha solicitado



El comisario europeo de Competencia, Joaquín Almunia. EFE

LAS CIFRAS

1 billón de euros al año pierde la UE en ingresos fiscales como consecuencia del fraude, la evasión y la ingeniería contable de las multinacionales, según las estimaciones que maneja la CE.

72.000 millones son las pérdidas que sufre España según esas mismas estimaciones.

información de las autoridades de Hacienda de Irlanda, Holanda, Bélgica y Luxemburgo, entre otros países.

El expediente resulta tan sensible que Luxemburgo, en concreto, se ha negado a facilitar la información requerida, por lo que Bruselas ha tenido que recurrir al Tribunal de la UE para intentar conseguirla (en un caso aún por resolver).

La investigación de la Comisión se centra en los acuerdos que algunos de esos países parecen haber alcanzado con las multinacionales estadounidenses para garantizarles un trato fiscal más favorable que el de otras empresas. Bruselas sospecha que se trata de la concesión de una ayuda de estado ilegal e incompatible con las normas europeas de Competencia.

Si la Comisión confirma sus cargos podría exigir que las empresas beneficiadas abonen los impuestos correspondientes.

Tres de los países investigados (Ir-

landa, Bélgica y Holanda) ya fueron expedientados en 2001, por el entonces comisario de Competencia, Mario Monti. Dos años después la CE dictaminó que algunas de las medidas fiscales aplicadas en esos Estados eran ilegales, pero no exigió el reembolso de ninguna ayuda.

En esta ocasión, la ofensiva de Almunia contra las multinacionales se complementa con una reforma legal que pretende cerrar la vía de escape que explotan algunos países para atraer inversión de multinacionales. Se trata de una enmienda a la directiva de matrices y filiales, que las multinacionales aprovechan para concentrar en Irlanda su facturación de toda Europa. De ese modo, evitan pagar impuestos país por país. Y desde Irlanda, gracias a su baja imposición, repatrian beneficios sin apenas carga fiscal.

Bruselas calcula que entra la elusión fiscal y el fraude, la UE pierde un billón de euros en impuestos.

Moody's revisa el rating de Vodafone para una posible rebaja tras la compra de Ono

S. M. Madrid

Moody's comunicó ayer que ha puesto en revisión el rating de Vodafone para una posible rebaja. La operadora británica tiene un rating de A3, uno de los mayores del sector en Europa. La agencia, no obstante, precisó que ha mantenido la calificación Prime-2 para la deuda a corto plazo.

En un comunicado, Moody's señaló que ha puesto en revisión el rating de Vodafone para una posible rebaja porque espera "que en ausencia de medidas inorgánicas para reducir el apalancamiento, los ratios a corto y medio plazo de la compañía permanecerán más débiles que los establecidos para mantener la actual calificación de A3".

La agencia de calificación señaló que debido al aumento del apalancamiento como resultado de la compra de Ono, por un valor total de 7.200 millones de euros, Vodafone reportará un ratio ajustado de deuda frente a ebitda de entre 2,7 y 2,9 veces durante al menos dos años, que excede los 2,25 veces que Moody's estableció para mantener el rating de A3. Además, la agencia prevé que la teleco registrará un ratio de cash flow frente a deuda neta de entre el 21% y el 25%, entre los ejercicios de 2014 y 2015, por debajo del 30% que la agencia estima para mantener el rating en A3.

Gonzalo-Robatto velará por el convenio de Pescanova

CINCO DIAS Madrid

Pescanova comunicó ayer la constitución de la comisión de vigilancia prevista en el convenio de acreedores aprobado el pasado 23 de mayo por el juzgado de mercantil de Pontevedra. El órgano constituido "tiene como función controlar el cumplimiento del convenio y la formación de Nueva Pescanova protegiendo los intereses de los acreedores en los términos previstos en dicho convenio", explicó la compañía.

Jacobo González-Robatto, ex consejero delegado de Barclays, asesor internacional de Banco Popular, ha sido nombrado presidente de dicha comisión de vigilancia.

Las ventas de camiones subieron un 16% en mayo

Las matriculaciones de autobuses descendieron un 10,3% el mismo mes

NOEMI NAVAS *Madrid*

A falta de la puesta en marcha del nuevo plan PIMA Transporte de estímulo a la compra de vehículos industriales anunciado el viernes por el Gobierno, las ventas de vehículos industriales siguen creciendo. En mayo se vendieron casi un 16% más de vehículos industriales, hasta las 941 unidades. En el acumulado del año suman un crecimiento del 36,8% y un volumen de 5.836 unidades, según comunicaron ayer las patronales de fabri-

cantes (Anfac); concesionarios (Faconauto) y vendedores y talleres (Ganvam).

Por contra, las ventas de autobuses y autocares descendieron el 10,3%, hasta 96 unidades comercializadas en el mes. Las matriculaciones en los cinco primeros meses cayeron un 6,6%, en total, 525 unidades. En cuanto a los microbuses, las matriculaciones aumentaron el 31,3%, hasta los 42 modelos y en el acumulado entre enero y mayo, bajaron un 1,8%, cerrando el periodo en 708 matriculaciones.

Desde las patronales afirmaron que "estos vehículos han sido especialmente azotados por la crisis y se encuentran en volúmenes de venta muy bajos". Destacan que "este tipo de segmentación se verá reforzado gracias al plan PIMA Transporte aprobado el viernes por el Gobierno y liderado por los ministerios de Fomento y Hacienda". Junto a la renovación del plan PIVE 6 con un presupuesto de 175 millones y del PIMA Aire, con una dotación de 10 millones, el plan PIMA Trans-

porte de Renovación de la Flota de Vehículos Pesados pone a disposición de los compradores unas líneas de crédito de 405 millones cofinanciadas por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y entidades privadas.

Este plan permitirá la sustitución de 2.500 vehículos pesados de la flota profesional de mercancías y pasajeros por otros más eficientes. El plan generará un crecimiento de la producción estimado en 200 millones, una reducción del consumo de combustibles y de

las emisiones superior a 26.000 toneladas de CO₂ equivalentes, entre un 15% y un 20% de las emisiones actuales.

España es el primer fabricante de vehículos industriales de Europa, con fábricas como las de Iveco en Madrid y Valladolid. La primera fabricó el año pasado en exclusiva los modelos industriales Stralis y Trakker. Iveco ensambla 112 unidades diarias y más de 7.000 versiones diferentes de estos dos modelos, cuya fabricación se exporta en un 90%.