

El comercio exterior de la automoción en 2000

JANINE ALAPONT CUETO*

El sector de la automoción ha registrado unos excelentes resultados en el año 2000, tanto en el mercado interior como en su vertiente exterior. La balanza comercial presenta un saldo positivo debido, sobre todo, al fuerte incremento del ritmo de crecimiento de las exportaciones y a un menor aumento de las importaciones. Este sector, uno de los más dinámicos dentro de los Bienes de Consumo, comprende vehículos automóviles, sus componentes y también las motocicletas, ciclomotores y bicicletas. En este artículo se analiza el comportamiento del sector en el año 2000 subrayando el excelente resultado de la balanza comercial y las características de los mercados a los que se dirige la exportación del sector.

Palabras clave: sector industrial, bienes de consumo, industria de la automoción, España, 2000.

Clasificación JEL: F14, L62.

1. Sector de automoción

El sector de la automoción incluye a las industrias de fabricación de vehículos terrestres a motor tanto los destinados al transporte de pasajeros como de mercancías. Igualmente se consideran dentro del sector, además de los componentes de automoción, los ciclomotores, las motocicletas y las bicicletas.

Por lo tanto se analizan las siguientes posiciones estadísticas:

- Vehículos automóviles, que incluye:
 - Automóviles de turismo (partida arancelaria 8703)
 - Vehículos automóviles para transporte de mercancías (partida arancelaria 8704)
 - Vehículos automóviles para usos especiales (partida arancelaria 8705)
 - Vehículos automóviles para transporte de más de 10 personas (partida arancelaria 8702)

- Componentes (lista de 330 posiciones de 10 dígitos)
- Otros elementos del sector:
 - Ciclomotores (posición estadística 8711.10)
 - Motocicletas (posición estadística 8711.20 / 8711.30 / 8711.40 / 8711.50)
 - Bicicletas (partida arancelaria 8712)

CUADRO 1
BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR DE AUTOMOCION
(Cifras en millones de pesetas)

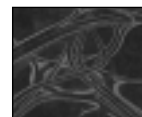
	1998	1999	2000	00/99 (%)
Importación	3.938.329	4.764.347	5.272.255	10,72
Exportación.....	4.658.254	4.842.029	5.681.789	17,34
Balanza comercial	719.925	77.682	406.534	423,33

Fuente: Departamento de Aduanas e II.EE.

Este es el primer sector exportador español con mas de 5,6 billones de pesetas en 2000, lo que representa el 27,7, por 100 de la exportación total española.

En 2000 la balanza comercial del sector de automoción registró un saldo positivo de 406.534 millones de pesetas, lo que supone un aumento

* Subdirección General de Comercio Exterior de Productos Industriales.

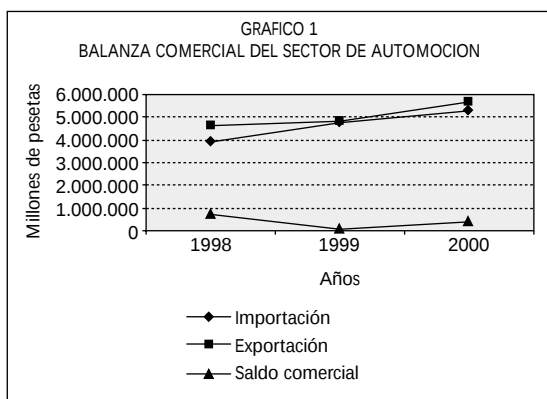


COLABORACIONES

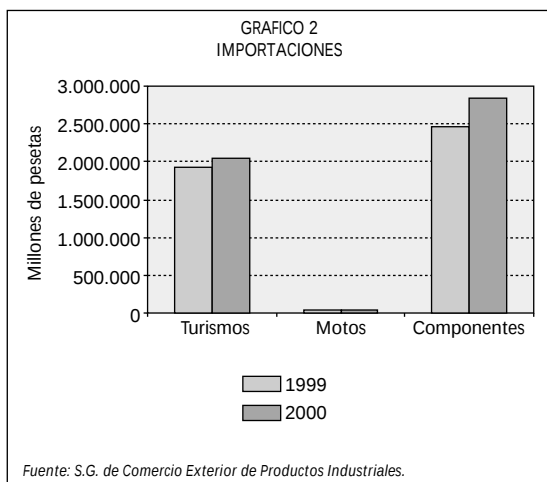
del 423,33 por 100 respecto al superávit registrado el año anterior.

Este fuerte aumento se debe por una parte al incremento del ritmo de crecimiento de las exportaciones en 2000 (+17,34 por 100 frente al +3,95 por 100 del año anterior) al tiempo que las importaciones han aumentado en menor medida que el año anterior (+10,72 por 100 frente al +20,97 por 100 el año anterior).

El Gráfico 1 muestra la evolución de la Balanza comercial del sector en los últimos años:



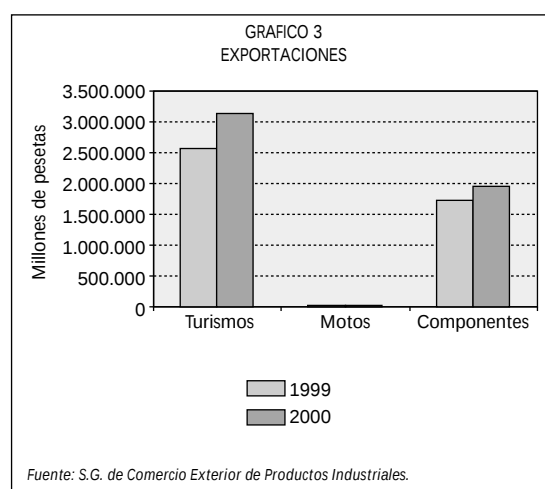
La importación del sector en su conjunto ha crecido un 10,72 por 100; se ha importado por valor de 5.275.255 millones de pesetas, esto es 406.496 millones más que en 1999. El mayor incremento de la importación se ha dado este año en el subsector de componentes cuya importación en valor ha crecido un 15,72 por 100. El subsector de turismos ha incrementado su importación en un 6,99 por 100. El Gráfico 2 muestra y compara la evolución de las importaciones de los sub-



sectores de automóviles, motos y componentes en los dos últimos años.

La exportación en su conjunto también ha crecido en valor en un 17,34 por 100 con 5.681.789 millones de pesetas, 839.760 millones más que en 1999. El subsector de turismos ha exportado un 21,4 por 100 más que el año anterior. El subsector de componentes ha exportado un 13,4 por 100 más de lo exportado en 1999.

El Gráfico 3 muestra y compara la evolución de las exportaciones de los subsectores de automóviles, motos y componentes en los dos últimos años.



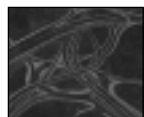
Fuente: S.G. de Comercio Exterior de Productos Industriales.

2. Vehículos automóviles

La evolución de este sector en los últimos años ha sido la de un progresivo aumento de la producción como respuesta a un mercado interior y unas exportaciones más dinámicas, lo que ha permitido que la producción alcance un nuevo récord histórico, con más de 3 millones de unidades, situando la aportación del sector al PIB por encima del 6 por 100, con una facturación de 6,9 billones que es superior en un 11,5 por 100 a la del 99. Con un número de 17 fábricas en España para 12 empresas instaladas, el sector ofrece empleo directo a 75.688 personas y empleo indirecto a 2 millones de personas aproximadamente.

Dentro de los vehículos automóviles destacan dos subsectores:

a) Los *automóviles de turismo* (p.a. 8703) que suponen el grueso del sector con un 77 por 100 del total y que además de los vehículos nuevos



COLABORACIONES

también incluye los vehículos usados, así como los vehículos para desplazarse sobre la nieve y los terrenos de golf.

b) Vehículos para el *transporte de mercancías* (p.a. 8704) que representan un 19 por 100 del sector y que también incluye vehículos usados. En este subsector, las *importaciones*, con un valor de 283.915 millones de pesetas, han registrado una pequeña reducción de un 1,61 por 100 respecto a 1999.

En cuanto a las *exportaciones*, éstas han sido de 495.645 millones de pesetas, lo que ha supuesto un aumento del 10,80 por 100 con relación al año anterior.

En el análisis de los vehículos automóviles nos centraremos en el estudio de los *automóviles de turismo*, ya que son el principal componente.

El Cuadro 2 nos muestra la evolución de las cifras del subsector automóviles de turismo en cuanto a producción, exportación y matriculación.

CUADRO 2 TURISMOS Y VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)					
	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Producción unidades.....	2.010.267	2.216.386	2.208.708	2.366.359	7,14
Exportación unidades (*).....	1.640.397 (*)	1.738.517	1.796.510	1.951.932	8,65
Porcentaje Exp/Prod.	81,6	78,4	81	83,5	
Matriculación unidades.....	1.016.383	1.192.843	1.406.246	1.381.256	-1,77

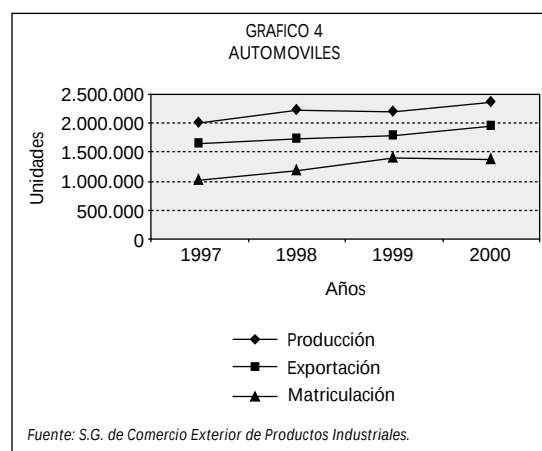
(*) La diferencia con la cifra dada en el Cuadro 3 se debe a que aquí se excluyen los vehículos usados así como los utilizados para nieve y golf.
Fuente: ANFAC (Asociación española de Fabricantes de Automóviles y Camiones).

En 2000 la producción de 2.366.359 unidades ha supuesto un incremento con respecto a la cifra de 1999 (+7,14 por 100). El 83,5 por 100 de la producción nacional se dirige al mercado exterior,

este porcentaje, que no ha dejado de aumentar en los tres últimos años, indica *la vocación exportadora del sector y su condición de primer sector exportador español*.

En España se matricularon 1.381.256 vehículos de turismo en 2000 lo que supone un ligero retroceso del 1,77 por 100 con respecto a 1999, año en el que se alcanzó una cifra record de matriculaciones. El buen comportamiento del consumo interno ha favorecido el crecimiento continuado del nivel de matriculaciones y de importaciones en los últimos años. No obstante, el número total de vehículos matriculados que fue de 1.716.940, ha registrado por segundo año consecutivo una ligera disminución de casi un 2 por 100.

El Gráfico 4 presenta las curvas de 2000 en los tres conceptos de *producción, exportación y matriculación*.



COLABORACIONES

En el Cuadro 3 vemos la evolución de las importaciones y de las exportaciones en los últimos años.

En 2000 las *importaciones* han aumentado un 6,99 por 100 en valor, este porcentaje es sensiblemente inferior al registrado el año anterior. Las

CUADRO 3 TURISMOS Y VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)						
		1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Importación	Unidades	692.194	884.061	1.127.461	1.156.793	2,60
	Mill. pts.	1.096.595	1.439.858	1.917.514	2.051.646	6,99
Exportación	Unidades	1.827.848	1.976.571	1.992.315	2.243.125	12,66
	Mill. pts.	2.180.820	2.425.837	2.577.192	3.128.929	21,40
Balanza comercial	Unidades	1.135.654	1.092.510	864.854	1.086.332	25,61
	Mill. pts.	1.084.225	985.979	659.678	1.077.283	63,30

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

CUADRO 4
COMERCIO EXTERIOR POR PAISES DE TURISMOS Y VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (87.03) EN 2000

Países importadores	Unidades	Millones pesetas	Países exportadores	Unidades	Millones pesetas
Francia.....	384.124	597.351	Francia.....	685.598	965.472
Alemania.....	252.012	566.309	Alemania.....	289.670	411.724
Italia.....	60.583	76.060	Italia.....	296.554	408.666
Reino Unido.....	103.227	195.299	Reino Unido.....	278.210	383.793
Bélgica.....	120.302	219.366	Bélgica.....	71.697	101.786
Subtotal.....	920.248	1.654.385	Subtotal.....	1.621.729	2.271.441
Otros.....	33.239	92.911	Otros.....	337.211	458.059
Total UE.....	953.487	1.747.296	Total UE.....	1.958.940	2.729.500
Terceros países.....	203.306	304.351	Terceros países.....	284.185	309.430
Total.....	1.156.793	2.051.647	Total.....	2.243.125	3.128.930

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

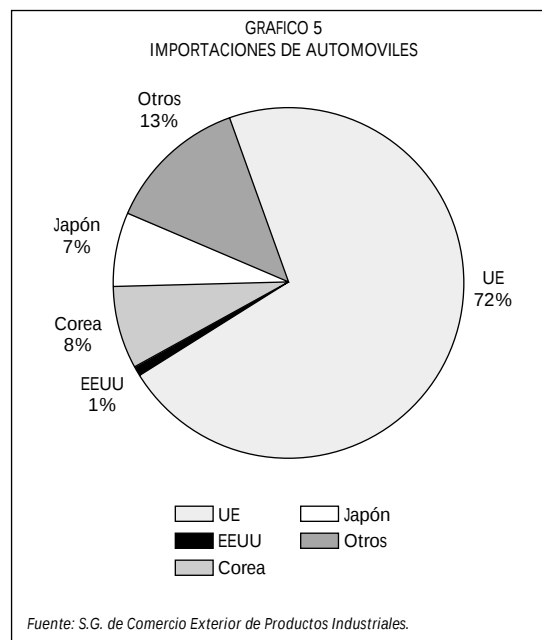
exportaciones por valor de 3.128.929 millones de pesetas, han crecido notablemente, un 21,4 por 100 frente al 6,24 por 100 del año anterior. El saldo resultante de 1.077.283 ha sido positivo y superior en un 63,3 por 100 al también positivo del año anterior.

El Gráfico 5 muestra la distribución geográfica del origen de nuestras importaciones en unidades, que procede en un 72,02 por 100 de la UE y en el restante 27,98 por 100 de terceros países.

2.1. Importaciones: procedencia

a) Las importaciones medidas en valor proceden de la UE en un 85,16 por 100. 1) Francia con un 34,1 por 100 del total de las importaciones procedentes de la UE ha registrado un incremento del 17,2 por 100 respecto a 1999. 2) Alemania con un 32,4 por 100 del total UE que aumenta un 9,7 por 100. 3) Bélgica con un 12,5 por 100 y un crecimiento de 2,8 por 100. 4) Reino Unido con un 11,1 por 100 y un crecimiento del 1,2 por 100. 5) Italia con un 4,3 por 100 del total y una disminución del 0,9 por 100. 6) Austria con un 2,1 por 100 del total y una reducción del 6,2 por 100. 7) Portugal con un 0,7 por 100 del total y una reducción del 41,1 por 100. Y 8) Países Bajos con un 0,8 por 100 y una reducción del 46,4 por 100.

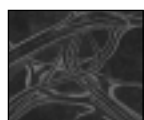
b) Las importaciones medidas en valor proceden de terceros países en el 14,8 por 100 restante. 1) Japón con un 7,4 por 100 del total, ha aumentado su exportación un 9,2 por 100 con respecto a 1999. 2) Corea del Sur con un 4,8 por 100 del total y una reducción del 6,5 por 100. 3) República Checa con un 1,13 por 100 del total y un aumento de 26,2 por 100. 4) EEUU con un 0,57 por 100 y una reducción del 34 por 100. Y 5) Polonia con un 0,35 por 100 del total y un aumento del 42,5 por 100.



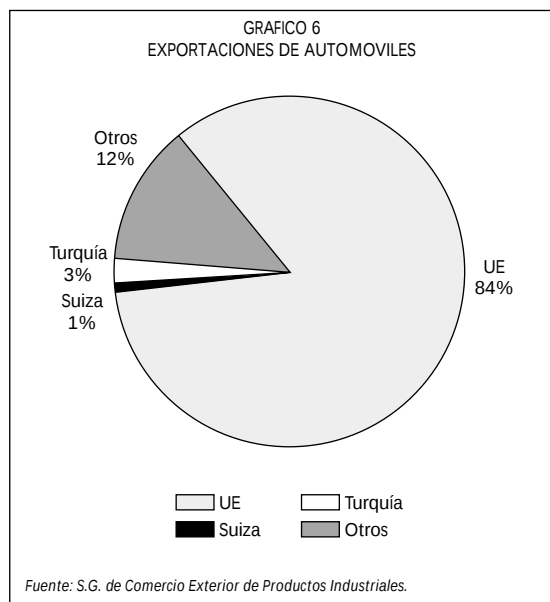
2.2. Exportaciones: destino

a) Tal y como se puede comprobar en el Cuadro 4, nuestras exportaciones medidas en valor se dirigen a la UE en un 87,2 por 100 siendo el primer destino de las mismas Francia con 35,3 por 100 del total de exportaciones a la UE, seguida de Alemania 15 por 100, Italia 14,9 por 100, Reino Unido 14 por 100, Portugal 5,1 por 100, Bélgica 3,7 por 100, Países Bajos 3,8 por 100, Grecia 2,2 por 100 y Austria 1,4 por 100.

b) A terceros países se destina el 12,7 por



COLABORACIONES



dades, que se dirigen en un 84,1 por 100 a la UE y en el restante 15,9 por 100 a *terceros países*.

2.3. Países con singularidades

A continuación se analizan dos países, *Japón* y *Corea del Sur*, de los que procede el 8 por 100 del total de nuestras importaciones.

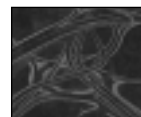
El primer vendedor no comunitario en número de unidades ha sido Corea del Sur con 87.368 turismos (disminuyendo un 11,8 por 100 con respecto al año anterior), seguido por Japón con 75.588 unidades importadas en 2000 (lo que supone una reducción del 3,7 por 100). En valor, las importaciones japonesas han superado a las coreanas, ya que los vehículos que nos envían son de gama más alta.

100 restante destacando Turquía con el 2,4 por 100 del total de exportaciones, Suiza con el 0,97 por 100 del total, Hungría con el 0,55 por 100 del total y Polonia con el 0,51 por 100 del total.

El Grafico 6 muestra la distribución geográfica del destino de nuestras *exportaciones en uni-*

Japón

El año 1999 fue el último año en el que estuvo vigente el Acuerdo de Autolimitación de Exportaciones firmado entre la *Comunidad Europea* y *Japón* en el año 1991, por el que se fijaba un contingente global para la entrada de vehículos de



COLABORACIONES

CUADRO 5 PRODUCCION Y EXPORTACION DE AUTOMOVILES DE TURISMO Detalle por marcas				
Empresas		1999	2000	00/99 (%)
SEAT	producción	417.866	458.773	-9,79
	exportación	359.297	384.845	7,11
VOLKSWAGEN.....	producción	291.848	298.387	2,24
	exportación	262.670	264.100	0,54
1. Grupo Seat-Volks.- Audi	producción	709.714	757.160	6,69
	exportación	621.967	648.945	4,34
2. Opel España	producción	419.141	385.053	-8,13
	exportación	375.652	341.472	-9,10
3. Fasa Renault	producción	481.577	485.405	0,79
	exportación	357.375	368.545	3,13
4. Ford España.....	producción	342.047	343.794	0,51
	exportación	276.345	287.345	3,87
Citroën Hispania.....	producción	110.351	186.402	68,92
	exportación	61.469	155.350	152,73
Peugeot.....	producción	130.945	166.253	26,96
	exportación	89.368	112.447	25,82
5. Grupo PSA.....	producción	241.296	352.655	46,15
	exportación	150.837	267.797	77,54
6. Mercedes-Benz.....	producción	14.933	13.953	-6,56
	exportación	14.334	13.424	-6,35
Total	producción	2.208.708	2.366.359	7,14
	exportación	1.796.510	1.951.932	8,65

Fuente: ANFAC.

hasta cinco toneladas originarios de Japón en la Comunidad y contingentes individuales para cada uno de los cinco Estados miembros que restringían estas importaciones con anterioridad a la firma del Acuerdo (España, Italia, Francia, Portugal y Reino Unido). El Acuerdo había sido comunicado a la OMC conforme a la excepción contenida en el artículo 11 del Acuerdo de Salvaguardias.

El Acuerdo ha cumplido su *función* que era favorecer la instalación de la industria automovilística japonesa en la Comunidad y suministrar el mercado comunitario desde dentro. De resultas, una parte importante de las ventas en España de turismos y vehículos industriales menores de cinco toneladas de marca japonesa proviene de plantas de ensamble japonesas localizadas en Europa, cuyo número se prevé que aumente en los próximos años.

En 2000 la cuota que estos vehículos japoneses ocuparon en el mercado español fue del 6,16 por 100, porcentaje ligeramente superior al 5,96 por 100 registrado el año anterior.

En cuanto a nuestras exportaciones, cabe señalar una fuerte reducción de nuestras ventas a este país en 2000, debido a la crisis económica que padecen desde 1996.

Corea del Sur

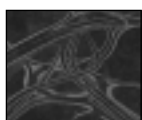
La cuota de mercado de los vehículos menores de cinco toneladas originarios de Corea en Espa-

ña tras experimentar un fuerte incremento en el año 1999 (7,04 por 100), ha retrocedido ligeramente en el año 2000 alcanzando la cifra de 6,32 por 100.

En valor, nuestras importaciones de estos productos han pasado de 11.271 millones de pesetas en 1994 a 99.676 millones de pesetas en 2000, siendo prácticamente nulas nuestras exportaciones. A pesar del ligero retroceso experimentado durante el año 2000, la elevada penetración que en el mercado español están alcanzando los vehículos coreanos (Hyundai y Daewoo principalmente) es motivo de inquietud para la industria nacional y también para la japonesa. De continuar el crecimiento de estas importaciones el sector se vería afectado.

2.4. Cuestiones puntuales en el sector del automóvil: el mercado único

La industria del automóvil constituye hoy en día una industria estratégica en la Unión Europea. La Comisión de las Comunidades Europeas, dentro del marco general de libre competencia, intenta potenciar este sector, que adolece en la Comunidad de unas tasas de rentabilidad relativamente mas bajas respecto a otros países competidores en los que la productividad es mayor. En los próximos años, la protección medioambiental, el estancamiento de la demanda y la



COLABORACIONES

CUADRO 6 JAPON: TURISMOS Y VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)							
		1996	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Importación.....	unidades	39.954	45.743	70.333	78.534	75.588	-3,75
	mill. ptas.	63.016	74.027	124.202	138.981	151.813	9,23
Exportación.....	unidades	25.668	18.753	15.354	16.453	3.360	-79,58
	mill. ptas.	38.667	26.994	24.840	27.167	13.316	-50,98
Balanza comercial.....	unidades	-14.286	-26.990	-54.979	-62.081	-72.228	16,34
	mill. ptas.	-24.349	-47.033	-99.362	-111.814	-138.497	23,86
Cobertura.....	en valor	0,61	0,36	0,2	0,2	0,2	

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

CUADRO 7 COREA DEL SUR: TURISMOS Y VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)							
		1996	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Importación.....	unidades	29.819	45.857	71.757	99.074	87.368	-11,82
	mill. ptas.	32.057	50.420	74.704	106.681	99.676	-6,57

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

competencia de otros países, en especial los asiáticos, pueden poner a la industria automovilística en una posición difícil, para la cual deberá estar preparada, mediante la búsqueda de nuevas formas de mejora de la eficiencia y productividad, el desarrollo de nuevos nichos de mercado y la potenciación de la diversificación geográfica de sus ventas.

A) La *situación actual* del sector del automóvil se caracteriza por varios factores:

- El pasado año 2000 *fue un buen año* para el sector —como también lo habían sido los dos anteriores— alcanzando nuevos máximos históricos tanto en la producción de vehículos en España como en la exportación, a pesar de que el mercado europeo, principal mercado para la producción española, experimentó un ligero declive durante el ejercicio. Por ello, el objetivo para el año 2001 es mantener el nivel alcanzado.

- Para ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) *la importancia del mercado europeo (especialmente Francia y Alemania) es aún mayor que la del propio mercado español.*

Al respecto, durante la última parte del año 2000, se produjo una cierta ralentización del ritmo de crecimiento del *mercado interior*: ello se debió, en buena parte, a que, tanto a nivel europeo como nacional, la coyuntura económica empezaba a mostrar síntomas de una mayor debilidad.

Por otra parte, cabe destacar el balance positivo alcanzado en *el mercado exterior*, pese a que los dos principales mercados de destino de las exportaciones españolas han registrado una evolución muy negativa como es el caso de Alemania y Francia, con una reducción de las cifras de matriculaciones del 11 por 100 y 1 por 100 respectivamente,

Ante esta evolución de la situación económica a finales del pasado año, la perspectiva para el año 2001 era de, como mucho, mantener niveles similares a las cifras de matriculaciones alcanzadas en el año 2000 en el mercado europeo y nacional. Sin embargo, cuando ha pasado ya un semestre del año en curso, se puede hablar de recuperación del mercado interior con ventas

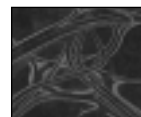
similares a las de 1999 y primer semestre del año 2000. A pesar de estos síntomas claros de mejora, los fabricantes mantienen las previsiones de comienzos de año, en las que se establecía un cierre de ejercicio de 1,3 millones de unidades vendidas. Las razones son la persistencia de la debilidad del mercado alemán y la tendencia del mercado nacional a empeorar en los meses de otoño e invierno.

B) La *estrategia de la Unión Europea* en el sector del automóvil gira en torno a la publicación de varias *Directivas* y a la adopción de *compromisos*. Los hitos más relevantes al respecto son:

- Medidas para reducir *las emisiones medias de CO₂*: La ACEA (Asociación de Fabricantes de Automóviles de la UE) llegó a un *Acuerdo* con la Comisión en julio de 1998 por el cual se comprometía a garantizar que, a partir del año 2008, la *emisión media de CO₂* de todos los vehículos producidos y matriculados en la Comunidad no rebasará los 140 g/km. (lo que implica un consumo del orden de seis litros cada cien kilómetros (6 litros/100 km.)). La instrumentación de dicho Acuerdo ha dado lugar a:

- La publicación de una Directiva Comunitaria sobre *el etiquetado respecto a las emisiones de anhídrido carbónico*, que comporta una serie de obligaciones: etiqueta en el coche con el consumo por cada 100km y la emisión de CO₂, póster en los concesionarios que indique el consumo de cada modelo, inclusión de este dato en toda la literatura promocional y edición por cada Estado miembro de una guía que recoja el consumo de cada uno de los modelos de coche que se comercializa en su territorio. El Ministerio de Sanidad y Consumo como ponente de la transposición de la norma comunitaria a la legislación española ha circulado un proyecto de Decreto que está siendo examinado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y el de Medio Ambiente.

- Por otra parte, la Comisión ha negociado con la JAMA y la KAMA, las Asociaciones de Fabricantes de Automóviles de Japón y Corea respectivamente, el que acepten los mismos límites de emisión pero con un año de retraso.



COLABORACIONES

- El *Reglamento* 1475/1995, con vigencia hasta el año 2002, que establece limitaciones a la libre comercialización de automóviles (distribuidores exclusivos y selectivos) y que supone una excepción en bloque para el sector automóvil a la regla general de libre competencia del artículo 81º del Tratado de la Unión. ACEA defiende esta excepción pero hay quién critica este sistema porque da lugar a costes de distribución elevados y genera diferencias de precio dentro de la UE. Esto favorece el desarrollo, a través de consumidores o intermediarios autorizados, de importaciones paralelas dentro de la Comunidad que, en virtud de la regulación de 1995, no pueden ser impedidas.

El nuevo marco regulador para el año 2002 sobre concesionarios de automóviles se verá necesariamente influido por las orientaciones de la Comisión sobre la Aplicación de Reglas de Competencia Comunitarias a las Restricciones Verticales.

- La publicación de la Directiva Comunitaria de *Vehículos Fuera de Uso* que pretende que, en el año 2015, se recicle hasta el 95 por 100 del vehículo (actualmente se recicla el 75 por 100 del mismo). Ello implica el reciclaje de productos contaminantes, tales como el aceite, la gasolina, y determinar como tratar los residuos inertes no reciclables. Esta Directiva tiene como objetivo medioambiental proteger el suelo, el agua y el aire de los residuos sólidos derivados de los vehículos desechados. La transposición de esta Directiva a la legislación española es objeto de un proyecto de Decreto elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente que debe ser consensuado con las Comunidades Autónomas. El Decreto contempla la figura del SIG o *Sistema Integrado de Gestión de Vehículos fuera de Uso*, fruto de un convenio entre todos los agentes involucrados en la cadena de tratamiento en España (fabricantes e importadores de vehículos, desguazadores y fragmentadores) a fin de ocuparse del buen funcionamiento de la misma y verificar el cumplimiento con los porcentajes de recuperación fijados por la Directiva.

C) Son de mencionar los *planes nacionales*, de carácter general, destinados a la renovación del parque de vehículos:

- Los Planes RENOVE I y II (ayuda temporal) que anticiparon la demanda de vehículos durante su aplicación, sin generar efectos permanentes.

- El *Plan PREVER* (ayuda sin plazo específico) que sí incentiva la demanda de vehículos. Se aprobó por R.D. el 9 de abril de 1997 y pueden beneficiarse del mismo los turismos, todo terreno y los vehículos comerciales de hasta 6 toneladas.

La aplicación del Programa supone una deducción en la cuota del Impuesto de Matriculación (en turismos) o en la del Impuesto de Sociedades (en vehículos industriales) de 80.000 pesetas. Para poder beneficiarse de estas ventajas fiscales el sujeto pasivo debe ser titular de un turismo usado de 10 o más años de antigüedad; o de un vehículo industrial de más de 7 años y haberlo dado de baja definitiva para desguace.

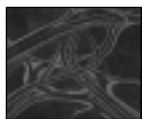
En 2000 han sido bajas PREVER 271.990 turismos y todo terreno y cerca de 27.162 vehículos comerciales.

De cualquier forma, en ambos casos, se propicia una renovación del parque de vehículos, lo que resulta especialmente necesario y generador de efectos externos positivos en países con un parque envejecido, como es el caso de España.

2.5. Ampliación del marco institucional

Dada la importancia de este sector la *Secretaría General de Comercio Exterior*, de común acuerdo con la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), creó, el 3 de marzo de 1999, la *Comisión Sectorial del Comercio Exterior del Automóvil*, basándose en lo establecido en la Orden Ministerial de 4 de marzo de 1998 sobre el régimen de colaboración entre la Administración General del Estado y las Asociaciones de Exportadores.

Hasta ese momento existió, en la Secretaría General, un Grupo de Trabajo que se ocupaba de controlar las importaciones de vehículos japoneses de hasta 5 toneladas, fruto del Acuerdo, antes mencionado, firmado entre la UE y Japón en el



COLABORACIONES

año 1991. Esta tarea fue heredada por la presente Comisión Sectorial que además se ocupa de otros temas como las medidas medioambientales, la fiscalidad del automóvil, la distribución de vehículos, etcétera.

El *objetivo* se centra en mantener un diálogo permanente entre la Administración y las empresas del sector. Así, la Comisión Sectorial actúa como foro de debate para tratar todos los asuntos que el sector desea plantear de manera que tanto la Administración como el sector pueden exponer sus puntos de vista e intercambiar información.

3. Componentes de automoción

El subsector de componentes de automóviles aporta en torno al 60 por 100 del valor añadido de la industria automovilística. La industria de componentes de automoción dio *empleo* a 248.300 personas en 2000, un 4 por 100 más que el año anterior. Las *inversiones* se han estimado en un 6,32 por 100 sobre la facturación total.

La *innovación* es el *reto* actual de las plantas de componentes instaladas en España ya que su competitividad depende de la actualización permanente de nuevos productos y nuevos procesos de mejora en todas las áreas de las empresas. El proceso de globalización de los constructores de vehículos y los cambios de las relaciones entre el cliente y el proveedor está suponiendo un profundo cambio en los suministros, así como en la logística.

Esta línea de actuación del sector, junto con la tendencia a la concentración geográfica de los

fabricantes de componentes cerca de las plantas de montaje de los constructores, supone *un cambio estructural* en la industria del automóvil que se caracteriza por:

- aparición de grandes grupos de empresas de componentes, con un proceso de fusiones y absorciones.

- traspaso de responsabilidades del constructor al proveedor de equipos y sistemas.

- implantación de la microelectrónica.

De hecho, en los últimos años la competencia de precios ha desembocado en intensos procesos de fusión y adquisiciones de empresas proveedoras, dando lugar al surgimiento de un reducido y poderoso grupo de proveedores de primer nivel, que han asumido además un papel importante en el desarrollo tecnológico del sector.

En 2000 la *facturación* del subsector es estimada por la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (Sernauto) en 3.953.156 millones de pesetas (+10,25 por 100, 2000/1999).

De esta facturación ha sido destinado a la *exportación* el 49,3 por 100 del total, es decir 1.951.702 millones de pesetas (+13,44 por 100 00/99) y al *suministro nacional* el 50,7 por 100 restante, esto es 2.001.454 millones de pesetas. De este consumo interno, el 74,7 por 100 ha ido a la *industria fabricante* de automóviles, es decir 1.496.433 millones de pesetas (+7,4 por 100 00/99) y el 25,3, por 100 restante ha ido al *mercado de recambio*, es decir 505.021 millones de pesetas (+7,02 por 100, 00/99).



COLABORACIONES

CUADRO 8 COMPONENTES						
	Millones ptas.	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Neumático y caucho	importación	161.765	192.558	184.115	181.927	-1,19
	exportación	213.503	233.634	239.434	252.356	5,40
Motor y sus piezas	importación	460.338	395.975	445.572	400.085	-10,21
	exportación	218.958	195.100	238.551	228.861	-4,06
Equipo eléctrico	importación	191.526	218.569	177.198	196.908	11,12
	exportación	189.455	199.110	177.131	221.843	25,24
Equipo carrocería y chasis	importación	1.064.713	1.393.798	1.650.873	2.065.282	25,10
	exportación	821.188	981.760	1.065.338	1.248.684	17,21
Total	importación	1.878.341	2.200.899	2.457.759	2.844.202	15,72
	exportación	1.443.104	1.609.604	1.720.455	1.951.746	13,44
	déficit	-435.237	-591.295	-737.304	-892.455	21,04

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y SERNAUTO.

CUADRO 9
COMERCIO EXTERIOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCION POR PAISES

	Imp. 2000	Imp. 00/99 (%)		Exp. 2000	Exp. 00/99 (%)
Alemania.....	758.487	24.23	Alemania.....	454.980	11,70
Francia.....	1.108.942	10.07	Francia.....	505.471	7,66
Reino Unido.....	187.353	19.57	Reino Unido.....	188.566	15,20
Portugal.....	53.097	9.91	Portugal.....	161.327	15,82
Total UE.....	2.553.614	15.71	Total UE.....	1.571.832	10,70
Países del Este.....	62.234	41.40	Países del Este.....	101.847	83.66
Turquia.....	9.532	-4.39	Turquia.....	29.850	3.86
Brasil.....	5.097	-2.55	Brasil.....	19.764	53.17
México.....	5.311	-42.98	México.....	19.624	46,62
Argentina.....	6.308	12.44	Argentina.....	20.232	-18,43
EEUU.....	26.146	18.53	EEUU.....	66.112	-4.15
Japón.....	117.918	19.84	Japón.....	6.592	14.55
Total.....	2.844.203	15.72	Total.....	1.951.708	13.44

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y SERNAUTO Cifras en millones de pesetas.

El déficit de la balanza comercial de 892.455 millones de pesetas ha aumentado en un 21 por 100 respecto a 1999.

3.1. La importación de componentes de automoción

Las importaciones por un valor de 2.844.238 millones de pesetas han aumentado un 15,72 por 100 con respecto a 1999. Corresponde a la UE un total de 2.553.614 millones de pesetas, un 89,78 por 100 por 100 del total y a terceros países el 10,2 por 100 restante.

Destacan: 1) Francia con 1.108.942 millones de pesetas. 2) Alemania con 758.487 millones de pesetas. 3) Italia con 275.505 millones de pesetas. Y 4) Reino Unido con 187.353 millones de pesetas.

De esas importaciones un 55 por 100 ha ido destinado al suministro de la industria constructora, un 38,6 por 100 ha ido destinado al suministro de la industria de componentes, y el restante 6,4 por 100 de las importaciones ha ido destinado al suministro del mercado de recambio.

Por productos: el 72,6 por 100 de la importación se ha compuesto de equipos de carrocería y chasis, el 14 por 100 de motores y sus piezas, el 7 por 100 de equipos eléctricos y el 6,3 por 100 restante de neumáticos y caucho.

3.2. La exportación de componentes de automoción

Las exportaciones por un valor de 1.951.746 millones de pesetas han aumentado un 13,44 por

100. Corresponde a la UE, 1.571.832 millones de pesetas, el 80,54 por 100 del total y a terceros países el 19,46 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con 505.471 millones de pesetas. 2) Alemania con 454.980 millones de pesetas. 3) Reino Unido con 188.566 millones de pesetas. Y 4) Portugal con 161.327 millones de pesetas.

Por productos el 63,97 por 100 de la exportación han sido equipos de carrocería y chasis, el 11,72 por 100 motores y sus piezas, el 12,92 por 100 neumáticos y caucho y el 11,36 por 100 restante equipos eléctricos.

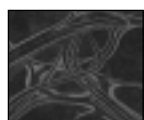
4. Otros elementos del sector

En la segunda década de los noventa, el consumo de ciclomotores y motocicletas ha tenido una evolución muy positiva, en franco contraste con la primera mitad de los noventa. En ello han tenido gran influencia factores tales como:

- la buena evolución, durante los últimos años, de los indicadores generales de nuestra economía, tanto española como europea, pues las entregas intracomunitarias también se han mantenido a alto nivel.

- la utilización urbana de ciclomotores y motocicletas cada vez más frecuente en las ciudades españolas y europeas.

En el año 2000, sin embargo, el progresivo descenso de la actividad económica en la segunda mitad del año junto con una sensible subida de las tarifas de las pólizas de seguros que se aplican en este sector, han provocado una ralentización del ritmo de crecimiento de la demanda



COLABORACIONES

CUADRO 10 CICLOMOTORES						
		1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Producción	unidades	259.734	332.491	257.925	214.154	-16,97
	mill. pts.	38.239	52.207	43.320	36.924	-14,76
Importaciones	unidades	111.673	101.845	168.856	75.105	-55,52
mill. pts.12.985	20.685	23.791	12.787	-46,25		
Exportaciones	unidades	151.036	169.869	147.849	122.854	-16,95
	mill. pts.	24.318	28.308	25.677	22.884	-10,87
Balanza comercial	unidades	39.363	68.024	-21.007	47.749	—
	mill. pts.	11.333	7.623	1.886	11.004	—

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas).

CUADRO 11 VENTAS ESTIMADAS EN EL MERCADO INTERIOR POR MARCAS				
	1998	1999	2000	00/99 (%)
Piaggio.....	68.050	72.781	54.323	-25,36
Yamaha.....	49.987	50.373	42.457	-15,71
Aprilia.....	41.770	41.825	28.626	-31,55
Suzuki.....	26.831	23.922	15.459	-35,38
Montesa Honda.....	27.444	23.091	14.449	-37,42
Peugeot.....	25.221	24.715	23.663	-4,26
Rieju (nacional).....	9.021	9.197	7.575	-17,64
Beta (nacional).....	5.559	6.926	6.468	-6,61
PGO.....	1.725	2.209	2.444	10,64
Otros.....	56.000	20.000	14.800	-26,00
Total.....	320.322	335.726	248.633	-25,90

Fuente: ANESDOR. Cifras en unidades.

interna más acusada en el subsector de los ciclomotores.

4.1. Ciclomotores

Comprende la posición estadística 8711.10.

Durante 2000, las ventas de ciclomotores han disminuido casi un 26 por 100 con respecto al año anterior. Esta menor demanda ha provocado un descenso drástico de las importaciones (-55,5 por 100), al tiempo que las exportaciones

acusan una reducción más leve (-16,9 por 100).

En 2000, las *importaciones* por un valor de 12.787 millones de pesetas han disminuido un 46,2 por 100. Corresponde a la UE un total de 9.825 millones de pesetas, el 76,8 por 100 del total y a terceros países el 23,4 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con 5.775 millones de pesetas, 2) Italia con 4.009 millones de pesetas. 3) Taiwan con 2.216 millones de pesetas. Y 4) Corea del Sur con 581 millones de pesetas.

Las *exportaciones* por un valor de 22.884 millones de pesetas han disminuido un 10,8 por 100. Corresponde a la UE 18.703 millones de pesetas, el 81,7 por 100 del total y a terceros países el 18,3 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con 5.419 millones de pesetas. 2) Italia con 5.080 millones de pesetas. 3) Alemania con 1.746 millones de pesetas. Y 4) Portugal con 1.510 millones de pesetas.

4.2. Motocicletas

Comprende las posiciones estadísticas 8711.20 / 8711.30 / 8711.40 / 8711.50.

CUADRO 12 MOTOCICLETAS						
		1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Producción	unidades	39.998	49.819	54.633	70.657	29,33
	mill. pts.	12.924	23.648	18.846	23.893	26,78
Importaciones	unidades	52.275	71.424	76.235	71.305	-6,47
	mill. pts.	19.549	27.729	32.148	36.906	14,80
Exportaciones	unidades	34.011	50.283	56.630	75.131	32,67
	mill. pts.	14.380	21.326	22.931	28.920	26,12
Balanza comercial	unidades	-18.264	-21.141	-19.605	3.826	-119,52
	mill. pts.	-5.169	-6.403	-9.217	-7.986	-13,36
Matrículas.....	unidades	41.835	56.121	68.635	69.730 (*)	1,60

(*) Provisional.

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos especiales y ANESDOR.



COLABORACIONES

CUADRO 13 BICICLETAS						
		1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Producción	unidades	294.830	287.980	347.473	547.100	57,45
Importaciones.....	unidades	460.344	442.790	472.905	390.671	-17,39
	mill. pts.	6.718	6.334	6.611	6.524	-1,32
Exportaciones	unidades	146.755	160.325	268.321	387.287	44,34
	mill. pts.	3.554	3.811	5.823	8.165	40,22
Balanza comercial	unidades	-315.332	-285.713	-204.584	-11.316	-94,47
	mill. pts.	-3.164	-2.523	-788	1.641	-308,25
Ventas est.....	unidades	608.419	570.445	552.057	558.416	1,15

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos especiales y ANESDOR.

Durante la crisis de los inicios de la década, el mercado interno de las motocicletas se redujo a una cuarta parte en apenas cinco años, pero desde 1997 experimenta una importante recuperación que ha superado el retroceso sufrido. En 2000 este sector ha alcanzado un crecimiento de casi un 30 por 100.

La positiva evolución del sector se debe no solo al buen comportamiento de los indicadores generales de nuestra economía sino también a las medidas PREVER que consisten en la supresión del Impuesto de Matriculación de motocicletas en las cilindradas 125 hasta 250 centímetros cúbicos.

En 2000 las *importaciones* por un valor de 36.906 millones de pesetas han crecido un 14,8 por 100. Corresponde a la UE un total de 13.075 millones de pesetas, un 35,4 por 100 del total y a terceros países un 64,6 por 100. Destacan: 1) Japón con 20.390 millones de pesetas. 2) Italia con 4.949 millones de pesetas. 3) Alemania con 4.474 millones de pesetas. Y 4) Francia con 2.027 millones de pesetas.

Las *exportaciones* por un valor de 28.920 millones de pesetas han aumentado un 26,1 por 100. Corresponde a la UE, 25.360 millones de pesetas, el 87,6 por 100 del total y a terceros países el 12,4 por 100 restante. Destacan: 1) Italia con 10.386 millones de pesetas. 2) Francia con 4.664 millones de pesetas. 3) Alemania con 4.244 millones de pesetas. Y 4) Reino Unido con 2.605 millones de pesetas.

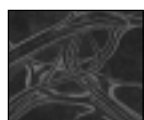
4.3. Bicicletas

Comprende la posición estadística 8712.

En cuanto a la *producción*, tras la caída de más del 40 por 100 en 1994 con respecto al año 1993, destaca la paulatina recuperación de los últimos años que se ha plasmado en el año 2000 en un incremento de producción del 57,5 por 100. Dicho aumento ha sido impulsado por la demanda del mercado exterior y no por la demanda interna que se mantiene relativamente estable.

En 2000 las *importaciones* por un valor de 6.524 millones de pesetas han disminuido un 1,32 por 100. Corresponde a la UE un total de 5.194 millones de pesetas, un 79,6 por 100 del total y a terceros países el 30,4 por 100 restante. Destacan: 1) Italia con 10.688 millones de pesetas. 2) Francia con 8.885 millones de pesetas. 3) Alemania con 4.605 millones de pesetas. Y 4) Portugal con 1.797 millones de pesetas.

Las *exportaciones*, por un valor de 8.165 millones de pesetas, han aumentado un 40,2 por 100. Corresponde a la UE 7.992 millones de pesetas, el 97,8 por 100 del total y a terceros países el 2,2 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con 16.401 millones de pesetas. 2) Italia con 15.536 millones de pesetas. 3) Alemania con 6.225 millones de pesetas. Y 4) Reino Unido con 4.486 millones de pesetas.



COLABORACIONES