

El sector de la automoción en 2006

Subdirección General de Comercio Exterior de Productos Industriales*

El sector de la automoción es el primer sector exportador español. En el año 2006 representó el 23,3 por 100 de la exportación total española. Durante el año 2006, la exportación ha crecido en un 6,9 por 100. El sector de vehículos ha exportado un 6,7 por 100 más que el año anterior, y el sector de componentes aumentó sus ventas al exterior en un 6,9 por 100. La importación del sector en su conjunto representa el 17,6 por 100 de la importación total española, manteniendo una tendencia creciente durante 2005 y 2006. En este artículo se analiza el comportamiento del sector durante 2006 y se repasan algunos aspectos de especial vigencia como la «logística» factor clave de competitividad en el sector; la normativa comunitaria sobre contaminación y reciclaje y el Acuerdo de Libre Cambio Unión Europea-Corea del Norte.

Palabras clave: sector industrial, bienes de consumo, industria de la automoción, España, 2006.

Clasificación JEL: F14, L62.



EN PORTADA

1. Introducción

El estudio abarca a las industrias de fabricación de vehículos terrestres destinados al transporte de pasajeros o al de mercancías (incluidos ciclomotores, motocicletas y bicicletas). Igualmente se consideran dentro del sector a las industrias que fabrican componentes de automoción.

Por lo tanto, las posiciones estadísticas analizadas se agruparán en los siguientes bloques:

- Vehículos automóviles que incluye:
 - Automóviles de turismo (partida arancelaria 8703).

- Vehículos automóviles para transporte 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 223 posiciones de 10 dígitos).
- Otros elementos del sector:
 - Ciclomotores (partida arancelaria 8711.10).
 - Motocicletas (partida arancelaria 8711.20 / 8711.30 / 8711.40 / 8711.50).
 - Bicicletas (partida arancelaria 8712).

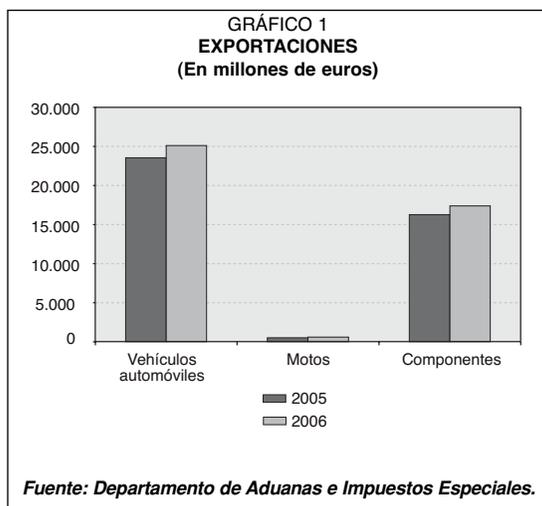
* Este artículo ha sido elaborado por Janine Alapont Cueto.

**CUADRO 1
BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN
(En millones de euros)**

	2003	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Importación.....	37.143	42.183	42.489	45.757	7,69
Exportación.....	38.456	40.905	40.258	43.039	6,90
Balanza Comercial.....	1.313	-1.278	-2.231	-2.718	21,82

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

El Gráfico 1 muestra y compara la evolución de las *exportaciones* de los sectores de automóviles, motos y componentes en los dos últimos años.



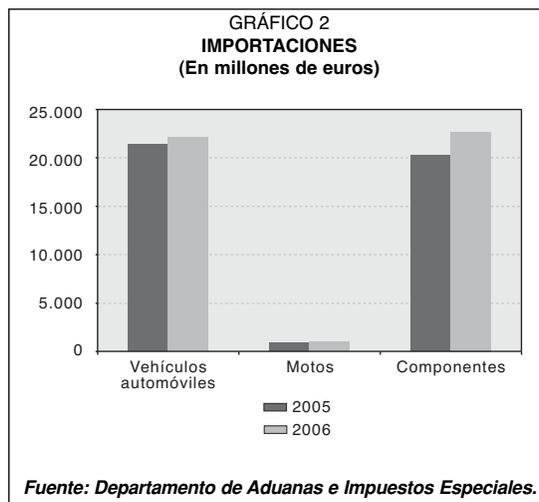
EN PORTADA

Este es el primer sector exportador español: en el año 2006 representó el 25,3 por 100 de la exportación total española.

Durante el año 2006, la *exportación* (43.039 millones de euros) ha crecido en un 6,9 por 100. El sector de vehículos automóviles ha exportado un 6,77 por 100 más que el año anterior, y el sector de componentes aumentó sus ventas al exterior en un 6,97 por 100.

El Gráfico 2 muestra y compara la evolución de las *importaciones* de los sectores de vehículos automóviles, motos y componentes en los dos últimos años.

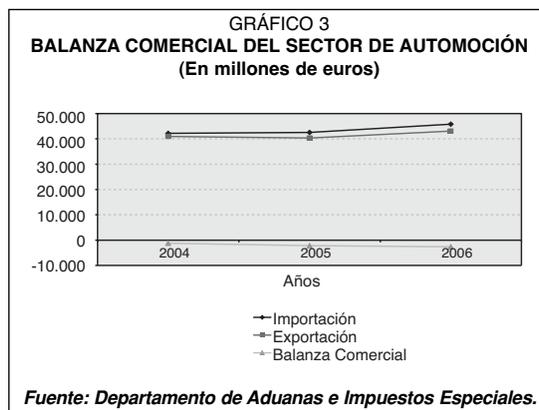
La *importación* del sector en su conjunto representa el 17,6 por 100 de la importación total española.



La importación ha mantenido una tendencia creciente durante los últimos años, y en el año 2006 se ha importado por valor de 45.757 millones de euros, un 7,69 por 100 más que en 2005.

El mayor incremento de la importación se ha dado este año en el sector de componentes cuya importación en valor ha crecido un 12,29 por 100. El sector de vehículos automóviles ha aumentado su importación en un 3,26 por 100.

El Gráfico 3 muestra la evolución de la *Balanza Comercial* del sector en los últimos años:



En los dos últimos años, la cifra de exportaciones ha sobrepasado los 40.000 millones de euros; sin embargo, a pesar de la magnitud de la exportación, el saldo

de la *Balanza Comercial* —que venía presentando superávit a lo largo de los años 2000-2003— ha mostrado saldo negativo creciente los tres últimos años, -1.278 millones de euros el año 2004, -2.231 millones de euros el año 2005 y -2718 millones de euros en 2006.

2. Vehículos automóviles

Tras dos años consecutivos de batir el record histórico, con más de 3 millones de unidades, la producción española de vehículos descendió un 8,6 por 100 en el año 2005, lo que la situó en algo más de 2,7 millones de unidades. En 2006 se mantiene relativamente estable en 2.777.435 millones de unidades con un ligero incremento del 1 por 100.

España se mantiene en 2006 como tercer productor en la Unión Europea y el séptimo a escala mundial.

La aportación del sector al PIB se ha reducido ligeramente hasta situarse en el 4,9 por 100, a pesar de que la facturación ha aumentado un 2,9 por 100 con 48.185 millones de euros facturados en 2006, pero con una pérdida de empleo del 2,1 por 100 debido a los ajustes de plantilla para adaptarse a los niveles de producción. Por otra parte las inversiones de las empresas se han mantenido en un nivel elevado con un volumen total de 1.615 millones de euros invertidos. En cuanto a la rentabilidad de la industria, a pesar de una cierta mejoría en el volumen de beneficios que se han incrementado hasta los 264 millones, el ratio de beneficios sobre facturación continúa en niveles muy bajos. Con un número de 18 fábricas en España para 11 empresas instaladas, el sector ofrece empleo directo a 70.786 trabajadores y mantiene un porcentaje de 9,3 por 100 del empleo total (directo e indirecto) sobre la población activa. La in-

versión de los fabricantes de vehículos instalados en España en los últimos cinco años totaliza 8.374 millones de euros.

Algunos asuntos de especial vigencia

- La logística

Como ha hecho patente el «Observatorio Industrial de Automoción» durante la temporada 2006-2007, la logística es, «*un factor clave de la competitividad en el sector del automóvil*»: En consecuencia, el sector está impulsando la creación de una conexión ferroviaria suficiente con el resto de Europa, las plataformas logísticas de intercambio modal, el «*short sea Shipping*» para rutas marítimas dadas.

- La normativa comunitaria sobre contaminación y reciclaje

La UE está estudiando la posibilidad de imponer por vía legislativa la aceleración del proceso de reducción de los gases contaminantes emitidos por un vehículo. Para alcanzar el objetivo que se ha fijado (una media de 120 gr. CO₂ por Km), la UE cuenta con la tecnología empleada en el vehículo (motor, sistema de aire acondicionado, neumáticos, indicadores de cambio de marcha y carburante a utilizar. El sector desea que se añadan elementos como la mejora de las infraestructuras, medidas fiscales y el fomento de una conducción eficiente; a más de poder contar con un plazo más dilatado para la instrumentación de esta medida, que el que en principio maneja la Comisión.

Se trata de una orientación que, en principio, repercutirá tanto más cuanto más pequeño sea el coche y tenga mayor dificultad en absorber el consecuente incremento de costes.

El sector se halla asimismo inmerso en el proceso de incrementar el porcentaje



EN PORTADA

de material reciclado al final de la vida útil de un vehículo. Todavía no está definida totalmente la normativa a aplicar, pero el desarrollo de esta posibilidad (reciclaje de productos contaminantes; destino final de los residuos inertes y no reciclables; la posibilidad de normas especiales para neumáticos, aceites, etcétera) tiene entidad suficiente como para justificar la preocupación del sector.

- Acuerdo de Libre Cambio UE-Corea del Sur

Se trata de un acuerdo cuyo beneficio para el sector comunitario del automóvil, no resulta evidente. Los vehículos que Corea del Sur importa, no cubren ni el 4 por 100 de su mercado. Ello se puede imputar en parte al arancel medio (8 por 100), pero la causa principal parece estar en barreras no arancelarias (falta de transparencia; impuestos acumulativos; problemas de homologación; una cierta política autárquica, etcétera).

Así que la remoción del arancel coreano, no supondría eliminación de restricciones a la importación coreana de automóviles; al contrario de lo que implicaría la supresión del arancel comunitario (10 por 100 para los turismos), ya que la importación de vehículos coreanos quedaría completamente liberalizada.

2.1. Automóviles de turismo

Los automóviles de turismo (posición estadística 8703) que incluyen los vehículos todo terreno, suponen el grueso del sector con un 78,9 por 100 del total de unidades producidas.

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

	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Producción unidades.....	2.448.741	2.182.170	2.192.731	0,48
Exportación unidades*	1.995.593	1.771.263	1.785.049	0,77
Export / Producc. (Porcentaje)	81,4	81,1	81,4	0,36
Matriculación unidades.....	1.615.941	1.649.320	1.634.608	-0,89

* No se incluyen los vehículos usados ni los utilizados para la nieve o el golf.
Fuente: ANFAC (Asociación española de Fabricantes de Automóviles y Camiones).

que se están comparando, este cuadro excluye a los vehículos usados, así como los utilizados para la nieve y el golf.

Tras las cifras récord alcanzadas en los dos años anteriores, en el año 2005 se produjo un significativo descenso tanto de la producción (10,89 por 100) como de la exportación de los automóviles de turismo (14,21 por 100). En 2006, los niveles de producción se han mantenido gracias al buen comportamiento de algunos mercados europeos, como Alemania e Italia, el incremento de la demanda de vehículos todo terreno, cuya producción supone ya el 4 por 100 de la producción española, y la regularización de los ritmos productivos de los nuevos modelos.

Por el contrario, el buen comportamiento del consumo interno ha favorecido el crecimiento continuado del nivel de matriculaciones y de importaciones en los últimos años; de resultas, las matriculaciones de vehículos de turismo registraron un nuevo récord en 2005 con un aumento del 2 por 100 respecto al año anterior. En el año 2006 sin embargo, se ha producido un leve retroceso del volumen de matriculaciones que se debe a la ligera desaceleración del consumo privado así como a las presiones inflacionistas y las subidas de los tipos de interés.

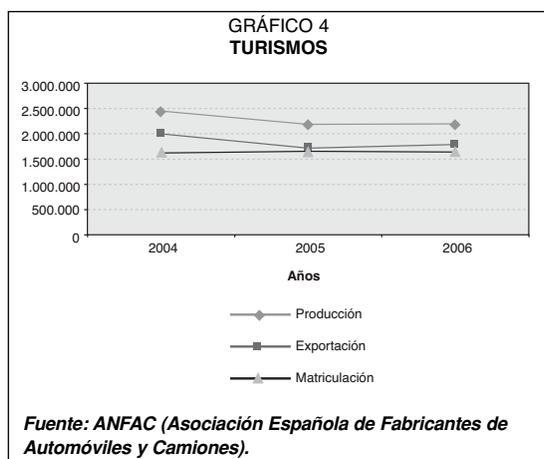
Las exportaciones de vehículos de turismo han registrado un ligero incremento



EN PORTADA

(0,77 por 100) que se debe al éxito comercial de la producción de nuevos modelos de vehículos todo terreno, lo que ha permitido que el porcentaje de la producción nacional que se dirige al mercado exterior se mantenga prácticamente estable.

El Gráfico 4 presenta las curvas de los años 2004, 2005 y 2006 en los tres conceptos de Producción, Exportación y Matriculación de los automóviles de turismo.



2.2. Automóviles de turismo: comercio exterior

El Cuadro 3 aporta un punto de vista diferente, y analiza el comercio exterior en los últimos años del total de la partida estadística, por lo que se incluyen los vehículos usados así como los utilizados para la nieve y el golf.

A pesar del descenso de las unidades importadas (-6,75 por 100), las importaciones medidas en valor han seguido creciendo en 2006, un 19,33 por 100 con respecto al año anterior. En cuanto a las exportaciones se observa la misma tendencia aunque de forma más acusada, el descenso del número de unidades exportadas ha sido de 9,9 por 100 frente al aumento del un 29,61 por 100 de las exportaciones medidas en valor. De resultados, el saldo comercial ha crecido sensiblemente (+254 por 100) acercándose a los valores del año 2004.



EN PORTADA

CUADRO 3
TURISMOS Y VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE MENOS DE 10 PERSONAS (8703)

		2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Importación	Unidades	1.445.400	1.660.048	1.548.051	-6,75
	Millones de euros	17.462	18.520	22.100	19,33
Exportación	Unidades	2.304.805	2.248.667	2.026.092	-9,90
	Millones de euros	21.141	19.366	25.100	29,61
Balanza Comercial	Unidades	859.405	588.619	478.041	-18,79
	Millones de euros	3.679	846	3.000	254,61

Se incluyen los vehículos usados, así como los utilizados para la nieve y el golf.

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

CUADRO 4
COMERCIO EXTERIOR POR PAÍSES DE TURISMOS Y VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE
DE MENOS DE 10 PERSONAS (87.03) EN 2006

Países importadores	Unidades	Millones de euros	Países exportadores	Unidades	Millones de euros
Francia	366.736	4.463	Francia	635.300	6.412
Alemania	416.254	6.263	Alemania	260.041	2.639
Italia	79.507	806	Italia	246.439	2.320
Reino Unido	107.631	1.382	Reino Unido	303.570	2.745
Bélgica	81.511	1.144	Bélgica	85.657	805
TOTAL UE	1.173.495	15.639	TOTAL UE	1.814.835	17.552
Terceros países	374.556	3.639	Terceros países	211.257	2.006
TOTAL	1.548.051	19.278	TOTAL	2.026.092	19.558

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

● **Turismos: origen de las importaciones**

a) Las importaciones medidas en valor proceden de la UE en un 81,1 por 100:

1) Alemania con un 40 por 100 del total de las importaciones procedentes de la UE, ha registrado un incremento del 14,6 por 100 respecto a 2005. 2) Francia con un 28,6 por 100 del total UE desciende un 10,4 por 100. 3) Reino Unido con un 8,8 por 100, desciende un 19,9 por 100. 4) Bélgica con un 7,3 por 100, desciende un 13,3 por 100. 5) Italia con un 5,1 por 100 del total UE y un incremento del 3 por 100.

b) Las importaciones medidas en valor proceden de terceros países en el 18,9 por 100 restante: 1) Japón con un 8,5 por 100 del total de importaciones, ha aumentado su exportación en un 6,2 por 100 con respecto a 2005. 2) Corea del Sur con un 7,3 por 100 del total y un crecimiento del 15,7 por 100. 3) Turquía con un 1,9 por 100 del total y un aumento del 70,5 por 100. 4) EEUU con un 0,5 por 100 del total y un crecimiento del 37,8 por 100.

El Gráfico 5 muestra la distribución geográfica del origen de nuestras importa-

ciones en unidades, que procede en un 75,80 por 100 de la UE y en el restante 24,2 por 100 de terceros países.

● **Turismos: destino de las exportaciones**

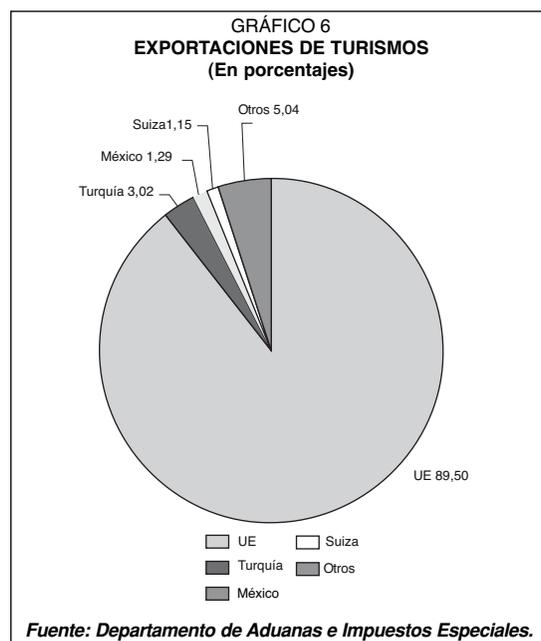
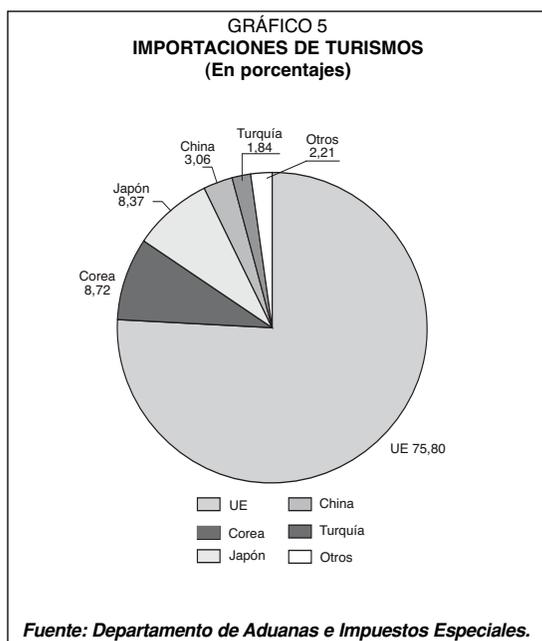
a) Tal y como se puede comprobar en el Cuadro 4, nuestras *exportaciones medidas en valor* se dirigen a la UE en un 89,7 por 100 siendo el primer destino de las mismas, Francia con un 36,5 por 100 del total de exportaciones a la UE, seguida de Reino Unido 15,6 por 100, Alemania 15 por 100, Italia 13,2 por 100, Bélgica 4,6 por 100, Portugal 3,1 por 100, Países Bajos 2 por 100, Grecia 1,8 por 100 y Austria 1,3 por 100.

b) A *terceros países* se destina el 10,3 por 100 restante, destacando Turquía con el 3,1 por 100 del total de exportaciones, Suiza con el 1,2 por 100 del total, México con el 1 por 100 del total y Rusia con el 0,5 por 100 del total.

El Gráfico 6 muestra la distribución geográfica del destino de nuestras *exportaciones en unidades*, que se dirigen en un 89,5 por 100 a la UE y en el restante 10,5 por 100 a terceros países.



EN PORTADA



CUADRO 5
 PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN AUTOMÓVILES DE TURISMO: DETALLE POR MARCAS
 (En unidades)

Empresas		2005	2006	06/05 Porcentaje
Ford España.....	Producción	372.777	420.544	12,8
	Exportación	321.412	359.415	11,8
General Motors España	Producción	386.169	376.987	-2,4
	Exportación	344.471	333.881	-3,1
Nissan Motor Ibérica	Producción	27.310	—	-100,0
	Exportación	23.357	—	-100,0
Peugeot Citroën Automóviles España.....	Producción	282.985	344.427	21,7
	Exportación	207.756	263.103	26,6
Renault España.....	Producción	416.592	276.962	-33,5
	Exportación	357.185	233.669	-34,6
Seat	Producción	384.896	408.318	6,1
	Exportación	254.420	277.213	9,0
Volkswagen	Producción	211.612	234.171	10,7
	Exportación	182.839	206.640	13,0

Fuente: ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones).

- Turismos: países con singularidades de comercio exterior

A continuación se analizan dos países, Japón y Corea Del Sur, de los que procede el 15,8 por 100 del total de nuestras importaciones.

Corea del Sur con 135.005 turismos importados en 2006, ha pasado a ser desde el año 2005 el primer vendedor no comunitario en número de unidades por delante de Japón con 129.568 turismos. En valor las importaciones japonesas han superado a las coreanas, ya que los vehículos que nos envían son de gama más alta.

Japón

El año 1999 fue el último año en el que estuvo vigente el Acuerdo de Autolimitación de Exportaciones firmado entre la Comunidad y Japón en el año 1991, por el que se fijaba un contingente global para la entrada de vehículos de 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 11º del Acuerdo de Salvaguardias.

El Acuerdo cumplió 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 creciente de las ventas en España de turismos y vehículos industriales menores de cinco toneladas de marca japonesa proviene de plantas de ensamblaje japonesas localizadas en Europa.

Tras un retroceso en el año 2002, la cuota que estos vehículos japoneses ocupan en el mercado español ha ido creciendo sensiblemente y oscila en torno al 8 por 100.

Corea del Sur

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—.

En 2006 la cuota de mercado de los vehículos menores de cinco toneladas ori-



EN PORTADA

ginarios de Corea, ha superado a la importación japonesa y se sitúa en torno al 8,7 por 100.

2.3. Vehículos para el transporte de mercancías (8704)

Representan un 20,9 por 100 del total de unidades producidas. En este subsector, las importaciones, con un valor de 2.367 millones de euros, han registrado un descenso de un 3,3 por 100 respecto a 2005.

En cuanto a las exportaciones, éstas han sido de 5.180 millones de euros, lo que ha supuesto un aumento del 33,9 por 100 con relación al año anterior.

3. Componentes de automoción



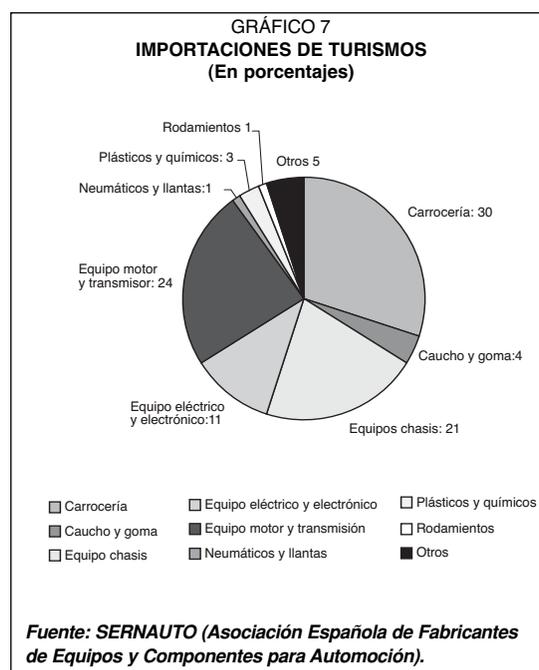
EN PORTADA

El sector de la industria de equipos y componentes para automoción es un elemento clave en la industria del automóvil ya que alrededor de un 70 por 100 de las piezas de un automóvil son producidas por fabricantes de componentes. Este porcentaje puede incluso crecer en los próximos años debido principalmente a la especialización de la industria de componentes en nuevas tecnologías, aunque, como ha significado el «*Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción*» durante el ejercicio 2006-2007 «*la mayoría de los esfuerzos en I+D+i de las empresas se centran en la innovación de producto frente a la innovación en proceso; lo que en algunos casos se traduce en la fabricación de las propias máquinas*». Ello permite a las empresas dotar a sus productos de un mayor valor añadido y una mayor proyección en el escenario internacional.

En cuanto a la *diversidad de productos* fabricados por las empresas de compo-

ponentes, cabe distinguir las empresas constructoras de equipo eléctrico, equipo motor, equipo chasis, equipo carrocería, neumáticos y llantas, fundición, forja, estampación, rodamientos, caucho y goma, plásticos y químicos, etc.

El Gráfico 7 muestra la especialización de la industria de componentes por grupos de productos según el número de empresas.



Como especialización sectorial de la industria de componentes cabe destacar una mayor presencia de empresas que fabrican productos de carrocería y que suponen el 30 por 100 del total de empresas del sector.

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.

Algunos datos del sector

En el año 2006 la *facturación* del sector estimada por la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO) ha marcado un nuevo récord, con 31.725 millones de euros lo que supone un incremento del 5,15 por 100 con respecto al año anterior.

De esta facturación se ha destinado a la exportación el 54,7 por 100 del total, es decir 17.362 millones de euros; y al suministro nacional el 45,2 por 100 restante, esto es 14.363 millones de euros. De este consumo interno, el 59,7 por 100 ha ido a la industria fabricante de automóviles, es decir 10.365,8 millones de euros y el 40,2 por 100 restante ha ido al mercado de recambio, es decir 3.996,6 millones de euros.

Las *inversiones* que representan el 6,7 por 100 del total de facturación, aumentaron un 31,3 por 100 respecto al año anterior. Del total de la cifra de inversiones, 2.125 millones de euros en 2006, el 0,85 por 100 se destinó a inversiones en I+D+i.

El *empleo* se redujo un 1,30 por 100 en 2006, con una plantilla total de 247.772 empleados.

3.1. Componentes: comercio exterior

CUADRO 6
COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN
(En millones de euros)

	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Importación	21.615	20.255	22.675	11,94
Exportación	15.615	16.037	17.354	8,21
Balanza Comercial	-6.000	-4.218	-5.321	26,14

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

El *déficit* de la Balanza Comercial de 5.321 millones de euros ha aumentado en un 26,14 por 100 con respecto al año 2005.

En 2006, el saldo negativo de la balanza comercial ha pasado de 4.218 a 5.321 millones de euros. Ello se debe a que, a pesar del incremento del 8,21 por 100 de las exportaciones, las importaciones crecieron a mayor ritmo, un 11,94 por 100, hasta alcanzar los 22.675 millones de euros. En consecuencia la *tasa de cobertura* de comercio exterior ha bajado con respecto al año anterior, situándose en el 76,5 por 100.

- La importación de componentes de automoción

Las importaciones del sector de equipos y componentes para automoción han experimentado un crecimiento significativo a lo largo de la última década. Como destaca el «*Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes*



EN PORTADA

CUADRO 7
COMERCIO EXTERIOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN POR PAÍSES
(En millones de euros)

COMPONENTES AUTOMOCIÓN UE					
Países	Exportación		Países	Importación	
	2005	2006		2005	2006
Francia.....	4.400	4.367	Francia.....	6.400	6.755
Alemania.....	3.467	3.689	Alemania.....	5.401	5.984
Reino Unido.....	1.330	1.266	Italia.....	1.505	1.821
Portugal.....	1.326	1.444	Reino Unido.....	1.185	1.198
Italia.....	719	900	Portugal.....	720	852
Bélgica.....	664	724	Hungría.....	493	609
Suecia.....	260	290	Polonia.....	435	783
República Checa.....	229	275	República Checa.....	432	471
Países Bajos.....	228	268	Bélgica.....	366	394
Total UE.....	13.577	14.533	Total UE.....	17.874	20.041
COMPONENTES AUTOMOCIÓN TERCEROS PAÍSES					
Estados Unidos.....	536	541	Japón.....	639	649
Turquía.....	324	374	Marruecos.....	369	430
México.....	229	208	Estados Unidos.....	304	321
Sudáfrica.....	176	195	China.....	217	298
Brasil.....	153	168	Turquía.....	128	155
Marruecos.....	152	168	Corea del Sur.....	121	145
Japón.....	124	103	Sudáfrica.....	87	102
Argentina.....	111	110	Argentina.....	65	72
China.....	81	142	Taiwán.....	56	61
Rusia.....	73	128	México.....	-	56
Canadá.....	62	59	Brasil.....	55	50
Corea del Sur.....	-	49	Túnez.....	-	49
TOTAL Terceros Países	2.662	2.821	TOTAL Terceros Países	2.366	2.634

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.



EN PORTADA

para Automoción» durante el ejercicio 2006-2007, la mayor parte del crecimiento se concentra en las importaciones de los propios fabricantes de componentes, mientras que las de los constructores de vehículos se mantienen estables.

Las importaciones por un valor de 22.675 millones de euros han aumentado en un 11,94 por 100 con respecto a 2005. Corresponde a la UE un total de 20.041 millones de euros, un 88,3 por 100 del total y a terceros países el 11,6 por 100 restante.

Destacan: 1) Francia con 6.755 millones de euros; 2) Alemania con 5.984 millones de euros; 3) Italia con 1.821 millones de euros y 4) Reino Unido con 1.198 millones de euros.

Las importaciones procedentes de países no comunitarios han aumentado en un 11,3 por 100. Destacan los siguientes proveedores: 1) Japón con 649 millones

de euros; 2) Marruecos con 430 millones de euros; 3) Estados Unidos con 321 millones de euros; y 4) China con 298 millones de euros.

De esas importaciones un 47,1 por 100 ha ido destinado al suministro de la *industria constructora*, un 46 por 100 al suministro de la *industria de componentes*, y el restante 6,9 por 100 de las importaciones al suministro del *mercado de recambio*.

- La exportación de componentes de automoción

Las exportaciones por un valor de 17.354 millones de euros han aumentado un 8,21 por 100. Corresponden a la UE 14.533 millones de euros, el 83,7 por 100 del total y a terceros países el 16,3 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con

4.367 millones de euros; 2) Alemania con 3.689 millones de euros; 3) Portugal con 1.444 millones de euros; y 4) Reino Unido con 1.266 millones de euros.

Asunto de especial vigencia: el régimen arancelario en China

El arancel chino para los componentes, oscila en torno al 10 por 100, y el de vehículos terminados en torno al 25 por 100; sin embargo, el arancel a pagar por la importación de componentes puede llegar al 25 por 100 si se importan determinados conjuntos de piezas o el valor de los componentes importados, supera el 60 por 100 del total del vehículo —esta última posibilidad, se halla en suspenso hasta julio de 2008—.

Como consecuencia de las protestas ante la OMC, de la UE, los EEUU y Canadá, el 13 de marzo de 2007, quedó

constituido un «panel». Se prevé que sus trabajos habrán concluido durante los primeros meses del año 2008.

4. Otros elementos del sector

4.1. Ciclomotores

Comprende la posición estadística 8711.10.

La producción de ciclomotores en las plantas españolas mantuvo en el año 2006 la tendencia negativa iniciada en 1999 y registró una disminución del 12,19 por 100, con un total de 111.389 unidades. Así, la producción de ciclomotores acumula nueve años consecutivos de retrocesos tras el récord del año 1998, cuando alcanzó las 332.491 unidades.

En el año 2006, las ventas de ciclomotores aumentaron en un 14,7 por 100 con respecto al año anterior.



EN PORTADA

		2003	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Producción	Unidades	140.452	133.544	126.717	111.389	- 12,1
Importaciones.....	Unidades	79.507	135.922	417.312	126.449	-290.863
	Millones de euros	54	57	79	79	0
Exportaciones	Unidades	138.279	64.888	70.908	56.998	-19,6
	Millones de euros	152	94	82	78	-4,8
Balanza Comercial.....	Unidades	58.772	-71.034	-346.404	-69.451	79,9
	Millones de euros	98	37	3	-1	-133,3

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Piaggio-Vespa-Gilera	29.066	26.559	28.111	5,84
Yamaha-MBK.....	28.544	30.970	31.382	1,33
Aprilia.....	8.830	7.448	10.049	34,92
Derbi	11.837	11.590	10.279	-11,31
Kymco.....	8.511	7.878	11.403	44,74
Peugeot.....	10.146	9.806	10.570	7,79
Rieju.....	5.836	5.744	5.544	-3,48
Beta-Trueba	4.576	4.550	4.532	-0,40
Daelim.....	4.942	4.029	3.712	-7,87
TOTAL.....	118.128	115.542	132.479	14,7

Fuente: ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas).

CUADRO 10 MOTOCICLETAS						
		2003	2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Producción.....	Unidades	68.568	97.310	122.755	142.321	15,9
Importaciones.....	Unidades	91.867	151.780	335.937	310.966	-7,4
	Millones de euros	255	442	660	798	20,9
Exportaciones.....	Unidades	87.028	151.101	149.482	165.810	10,9
	Millones de euros	284	378	349	421	17,1
Balanza Comercial	Unidades	- 4.839	- 679	- 186.455	-145.156	41.299
	Millones de euros	29	-64	-311	-377	21,2
Matriculación	Unidades	77.439	123.143	220.367	258.355	17,2

Fuente: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

En el año 2006, las importaciones, por un valor de 79 millones de euros, se han mantenido estables. Corresponde a la UE un total de 58 millones de euros, el 73,4 por 100 del total y a terceros países el 26,6 por 100 restante. Destacan: 1) Italia con 48 millones de euros; 2) China con 10 millones de euros y 3) Francia con 9 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 78 millones de euros han disminuido un 4,8 por 100. Corresponde a la UE un total de 73 millones de euros, el 93,5 por 100 del total y a 3^{os} países el 6,5 por 100 restante. Destacan: 1) Francia con 31 millones de euros; 2) Italia con 17 millones de euros y 3) Austria con 7 millones de euros.

4.2. Motocicletas

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

La producción de motocicletas en España alcanzó el pasado año 142.321 unidades lo que representa un máximo histórico para el sector y un incremento del 15,9 por 100 respecto de las 122.755 unidades fabricadas en 2005.

A esta progresión ha contribuido en buena medida el fuerte crecimiento del mercado nacional, que con un volumen de 258.355 motocicletas matriculadas en el año 2006, marcó su tercer récord consecutivo y ha situado a España como se-

gundo mercado europeo para las motos, sólo superado por Italia.

Por cilindradas, las motocicletas de más de 150cc aumentaron un 50,13 por 100 en 2006, con 87.614 unidades, mientras que las motos de menos de 150cc se situaron en 70.907 unidades, un 10,11 por 100 más.

La positiva evolución del sector se debe no sólo 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 desde 125 hasta 250 centímetros cúbicos; y a ello hay que unir la entrada en vigor en octubre de 2004, de la norma que permite a los titulares del carné de conducir tipo B (turismos) con tres años de experiencia pilotar motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos.

En el año 2006 las importaciones por un valor de 798 millones de euros crecieron un 20,9 por 100. Corresponde a la UE un total de 373 millones de euros, un 46,7 por 100 del total y a terceros países un 53,3 por 100. Destacan 1) Japón con 316 millones de euros. 2) Italia con 169 millones de euros, 3) Alemania con 93 millones de euros, 4) Bélgica con 38 millones de euros y 5) Taiwán con 33 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 421 millones de euros aumentaron un 17,1 por 100. Corresponde a la UE 373 millones de euros, el 88,6 por 100 del total y a terce-



EN PORTADA

CUADRO 11 BICICLETAS					
		2004	2005	2006	06/05 Porcentaje
Producción.....	Unidades	429.916	407.994	375.308	-8,0
Importaciones.....	Unidades	1.224.954	1.573.820	1.204.593	-23,4
	Millones de euros	87	110	105	-4,5
Exportaciones.....	Unidades	534.193	591.851	534.673	-9,6
	Millones de euros	74	80	85	6,25
Balanza Comercial.....	Unidades	-690.761	-981.969	-669.920	31,7
	Millones de euros	-13	-30	-20	33,3

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

ros países el 11,4 por 100 restante. Destacan 1) Italia con 103 millones de euros, 2) Francia con 89 millones de euros, 3) Bélgica con 78 millones de euros, 4) Reino Unido con 24 millones de euros y 5) Portugal con 18 millones de euros.

4.3. Bicicletas

Comprende la posición estadística 8712.

La *producción* de bicicletas, descendió un 8 por 100 en 2006, una reducción más acusada que la del pasado año (-5,1 por 100). En cuanto a las importaciones disminuyeron un 23,4 por 100, tras el aumento notable registrado en 2005 (+28,5).

En el año 2006 las importaciones, medidas en valor, descendieron un 4,5 por 100. Corresponde a la UE un total de 72 millones de euros, un 68,5 por 100 del total y a terceros países el 31,5 por 100 restante. Destacan 1) Portugal con 30 millones de euros, 2) Taiwán con 19 millones de euros, 3) Francia con 16 millones de euros, y 4) Italia con 13 millones de euros.

Las exportaciones por un valor de 85 millones de euros han aumentado en un 6,25 por 100. Corresponde a la UE 78,6 millones de euros, el 92,4 por 100 del total y a terceros países el 7,6 por 100 restante. Destacan 1) Francia con 57 millones de euros, 2) Portugal con 10 millones de euros, 3) Bélgica con 3,5 millones de euros, y 4) Italia con 2 millones de euros.



EN PORTADA

AVISO PÚBLICO

SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

SOLICITUD DE DEVOLUCIÓN DE FIANZAS

PLAZOS PARA PRESENTACIÓN DE PRUEBAS

Aplicación a los Certificados concedidos desde el día 1 de octubre de 2000,
salvo que exista reglamento que lo modifique

Contingentes arancelarios de importación sujetos a un sistema de Certificados de Importación	CUARENTA Y CINCO DÍAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1301/2006
Plátanos	TREINTA DIAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 566/2006
Productos Agrícolas Transformados (PAT)	NUEVE MESES SIGUIENTES a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1043/2005
Productos agrícolas: Materias grasas, plantas vivas, productos floricultura leche y productos lácteos, carne vacuno, semillas frutas y hortalizas, carne porcino, huevos, carne de ave, arroz, azúcar, sector vitivinícola, cereales, etc.	DOS MESES siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1291/2000

— En todos los productos el **PLAZO MÁXIMO** para solicitar la resolución de los expedientes es de VEINTICUATRO MESES desde el día siguiente a la expiración del Certificado. Transcurrido este plazo no se efectuará la devolución de la Fianza, aún en el caso de que se presente la correspondiente prueba de realización de operaciones

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMEX. PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS. SERVICIO FIANZAS

Solicitudes de devolución de fianzas constituidas (Importación y Exportación)

La Orden de 26 de febrero de 1986 («BOE, 7 de marzo»), modificada por la Orden de 27 de julio de 1995, establece que la devolución de las fianzas se realizará por la Secretaría General de Comercio Exterior a solicitud del interesado.

Las solicitudes de devolución de las fianzas constituidas ante los Servicios Centrales, deberán dirigirse a la Secretaría General de Comercio Exterior (Servicio de Fianzas, Paseo de la Castellana, 162, planta cuarta, 28071 Madrid).

Las solicitudes de devolución de las fianzas, constituidas ante las Direcciones Territoriales y Provinciales de Comercio y Servicios de Inspección SOIVRE, deberán presentarse en la misma Dirección o en los Servicios de Inspección SOIVRE que concedió los correspondientes certificados.

El no solicitar, los interesados, la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas con la aportación de las pruebas, en los plazos establecidos en la legislación nacional y comunitaria en vigor, para los diversos productos agrícolas, dará lugar al oportuno Acuerdo Declarativo de Incumplimiento.

Con el fin de agilizar la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas constituidas a disposición de la Secretaría General de Comercio Exterior, es recomendable se adjunte a las solicitudes la fotocopia del correspondiente «Resguardo de depósito o Garantía en Efectivo», o «Resguardo de Garantía Otorgada mediante Aval o Seguro de Caución»

SERVICIO DE FIANZAS

Acuerdo declarativo de incumplimiento (Fianza constituida en las operaciones de Importación y Exportación)

Ingreso de las liquidaciones

Las cantidades a ingresar en el Tesoro Público-Recursos Eventuales, como consecuencia de los expedientes de Acuerdo Declarativo de Incumplimiento de Resguardos de Garantías Otorgadas por Terceros, deben hacerse efectivas por la **EMPRESA TITULAR DE LOS CERTIFICADOS**.

— En MADRID:

DELEGACION DE ECONOMIA Y HACIENDA

C/ Guzmán el Bueno, nº 139

28071 MADRID

— En PROVINCIAS:

En la DELEGACIÓN DE ECONOMÍA Y HACIENDA de la localidad en la que reside la Entidad Delegada que constituyó la *Garantía Otorgada por Terceros (Aval o Certificado de Seguro de Caución)*.

Realizado el Ingreso y expedido el **Modelo 069 (Ingresos no Tributarios)**, el **Original (Ejemplar para la Administración)** deberá remitirse a:

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

SERVICIO DE FIANZAS

Pº Castellana, 162, Pl 4º

28071 MADRID

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMERCIO DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS SERVICIO DE FIANZAS

Paseo de la Castellana, 162, cuarta planta, 28071 Madrid

Teléfonos: 91 349 38 67 y 349 39 13