



INDÚSTRIA AUTOMÓVEL E DE COMPONENTES EM ESPANHA

FICHA DE ENTRADA NO MERCADO



aicep Portugal Global

DEZEMBRO/2023

Índice

PRINCIPAIS <i>INSIGHTS</i>	2
RECOMENDAÇÕES	3
ABORDAGEM AO MERCADO	3
ABORDAGEM AO CLIENTE	4
OPÇÕES DE COMUNICAÇÃO	4
CONSUMO	5
DIMENSÃO E COMPORTAMENTO DO MERCADO	5
MOBILIDADE ELÉTRICA.....	23
CARACTERÍSTICAS DO CONSUMO	28
PROJETOS ESTRATÉGICOS	33
OFERTA PORTUGUESA.....	37
QUADRO LEGAL E REGULAMENTAR	39
TRIBUTAÇÃO	39
FORMALIDADES	41
ENTRAVES.....	46
CONCORRÊNCIA	46
CONCORRÊNCIA ESTRANGEIRA.....	46
CONCORRÊNCIA LOCAL.....	48
CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO	50
FÍSICOS.....	50
<i>E-COMMERCE</i>	51
COMUNICAÇÃO	54
FEIRAS SETORIAIS	54
PUBLICAÇÕES SETORIAIS.....	54
ASSOCIAÇÕES SETORIAIS.....	54
TENDÊNCIAS	55
CONSUMO	55
CANAL.....	56
<i>MARKETING</i>	57
ANÁLISE SWOT	58
PONTOS FORTES	58
PONTOS FRACOS.....	58
OPORTUNIDADES	58
AMEAÇAS	59
NOTA FINAL	60

PRINCIPAIS *INSIGHTS*

- Em 2022, **Espanha foi o 7º importador mundial de Componentes automóveis¹ com um total de importações de 30 mil milhões de USD**, sendo o produto Componentes para carroçaria o mais representativo (13 mil milhões de USD), de acordo com o Comtrade.
- As importações de Componentes automóveis em Espanha, de 2018 a 2022, têm vindo a decrescer, com uma evolução média anual de -2,8%, um comportamento contrário ao das importações mundiais, que registaram um crescimento de 1,2%, no mesmo período.
- A dinâmica observada na taxa de variação média anual das importações de Componentes automóveis por Espanha ficou a dever-se à diminuição observada entre 2019 e 2020, de 32 mil milhões de USD para 28 mil milhões de USD.
- **A indústria automóvel desempenha um papel estratégico na economia espanhola**, com 17 fábricas de automóveis ([Invest in Spain](#)), 15 centros tecnológicos e 10 *clusters* automóveis ([Sernauto](#)).
- Em 2022, o setor² representou **8,1%** do PIB (ANFAC, 2023), mais de **11,5%** do total das exportações espanholas, e empregava aproximadamente **550.800** trabalhadores.
- Trata-se de um setor pautado pela inovação e automação. As fábricas de produção espanholas são das mais eficientes e automatizadas da Europa, com 1.000 robôs industriais por cada 10.000 trabalhadores ([Invest in Spain](#)).
- Segundo dados da [ANFAC](#) (julho de 2023), **em 2022, Espanha foi, a nível europeu, o 2º maior fabricante de automóveis, o 1º fabricante de veículos industriais, e o 4º produtor de componentes.**
- Foram fabricados em Espanha um total de 2.219.436 veículos, em 2022, correspondendo a um aumento de 5,8% face a 2021 (ANFAC, 2023). No mesmo ano, a quota de produção de veículos elétricos cifrou-se nos 12%, dos quais 5,7% foram relativos a veículos BEV (*Battery Electric Vehicle*)³ e 6,3% a PHEV (*Plug-in Hybrid Vehicle*)⁴.
- A cadeia de fornecimento da indústria integra cerca de **1.000 fabricantes de componentes e equipamentos, pertencentes a 720 grupos empresariais**, representando um peso na ordem dos 75% na cadeia de valor do setor ([Invest in Spain](#)), e empregando cerca de 329.950 pessoas ([Sernauto](#)).

¹ Para efeitos de comparação a nível internacional, apenas é possível utilizar uma delimitação pautal comum até 6 dígitos do Sistema Harmonizado, tendo sido, neste exercício, utilizadas as posições mencionadas no capítulo *Nota Final*.

² Setor automóvel, englobando fabricantes de veículos e de componentes.

³ BEV – Veículos Elétricos.

⁴ PHEV – Veículos Híbridos *Plug-in*.

- Em 2022, segundo a [Sernauto](#), **o setor de componentes automóveis espanhol faturou, no seu conjunto, 37.668 milhões de euros**, representando um crescimento de 17,4% relativamente a 2021.
- Os grandes grupos da indústria espanhola de componentes (Antolin, Gestamp, Ficosa, Mondragon, Teknia) dispõem de mais de 460 fábricas espanholas em todo o mundo (35 países), contando com unidades de produção na Europa, na América e na Ásia.
- Por outro lado, a nível interno, as empresas espanholas têm como concorrentes as grandes multinacionais instaladas no país, como a SAS Autosystemtechnik, Plastic Omnium, Benteler, Bosch, Valeo, Michelin e Faurecia.
- As perspetivas para o setor apontam para a possibilidade de alterações estruturais a médio prazo, a par da emergência de novas tendências. O crescimento acelerado da **tecnologia, as políticas de sustentabilidade e as mudanças nas preferências do consumidor** vieram revolucionar a forma como a indústria automóvel desenvolve os veículos. Também a **digitalização** e o **crescimento da automação**, entre outros, têm contribuído para a materialização de várias tendências disruptivas na indústria, designadamente, **mobilidade diversificada, direção autónoma, eletrificação e conectividade**.

RECOMENDAÇÕES

Abordagem ao Mercado

Aquando da abordagem ao mercado espanhol de componentes automóveis, as empresas portuguesas deverão atender às seguintes particularidades e necessidades:

- Ter em consideração que existem 17 comunidades autónomas em Espanha, cada uma delas com necessidades e especificidades culturais próprias, exigindo, nesse sentido, uma abordagem em função da realidade territorial alvo.
- Sempre que possível, dever-se-á privilegiar o contacto direto, sem intermediários comerciais.
- Dispor previamente de todas as homologações e certificações requeridas pelas empresas espanholas subcontratantes, estando, dessa forma, já em posição de avançar com potenciais acordos comerciais.
- Realizar o registo nos portais apresentados pelas principais marcas, visando o contacto direto com potenciais compradores.
- Visitar e participar nas principais feiras da indústria, assim como noutros eventos ligados ao setor automóvel.

- No caso do setor dos Componentes automóveis, é imprescindível atender à configuração das dinâmicas existentes entre OEM⁵ e empresas dos *Tiers 1, 2 e 3*, que irão ditar a abordagem a efetuar.

Abordagem ao Cliente

- Procurar conhecer os responsáveis institucionais regionais para um contacto prévio e apresentação do projeto a desenvolver.
- Recomenda-se agendar visitas periódicas ao mercado, considerando que os contactos à distância, via *e-mail* ou telefone, dificilmente terão o seguimento adequado.
- No quadro da comunicação com o potencial cliente, dever-se-á privilegiar, sempre que possível, o contacto direto, dirigindo-se ao responsável da empresa espanhola (normalmente na figura do Diretor de Compras/*Procurement*). Para isso, é necessário efetuar um levantamento prévio dos contactos das empresas e respetivos interlocutores.
- É essencial para a organização do programa de reuniões, a elaboração de uma apresentação da empresa, idealmente em castelhano e, sempre que possível, apresentar um portfólio de *Success Stories*.
- Convidar potenciais clientes para visitar *in situ* as fábricas/empresas portuguesas.
- A Delegação da AICEP em Espanha poderá apoiar na organização do primeiro contacto com o mercado, disponibilizando listas qualificadas de potenciais clientes, informação setorial atualizada, fornecendo contactos e promovendo reuniões, em caso de dificuldade por parte das empresas portuguesas.

Opções de Comunicação

Em termos de comunicação, é recomendado que as empresas portuguesas:

- Promovam a visibilidade da sua oferta nos meios de comunicação especializados do setor, bem como através das respetivas redes sociais. É importante procurar ganhar exposição mediática, por exemplo, através de publirreportagens, publicidade, *case studies*, convites para visitar a fábrica em Portugal, entre outras abordagens.
- Participem ativamente em iniciativas promovidas por associações setoriais e imprensa especializada, incluindo, missões empresariais, *ateliers* temáticos/setoriais, entre outros. Estas ações irão conferir um conhecimento mais aprofundado do funcionamento do mercado, bem como da oferta existente em Espanha.

⁵ OEM – *Original Equipment Manufacturer*.

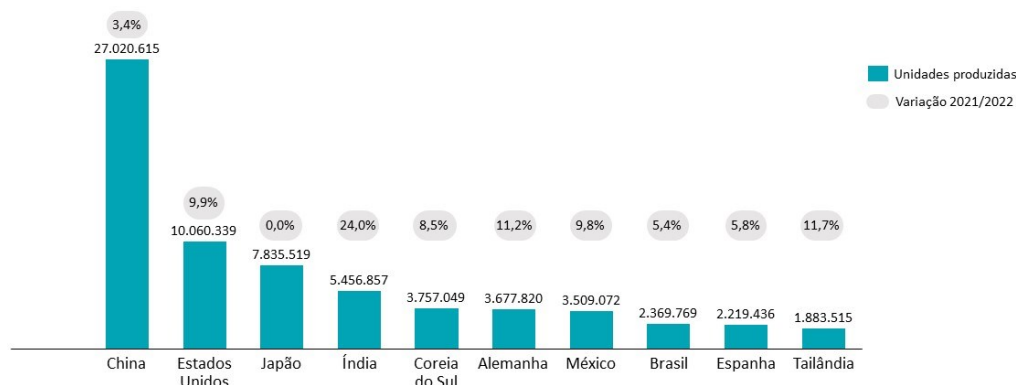
CONSUMO

Dimensão e Comportamento do Mercado

Caracterização geral da indústria automóvel

- A indústria automóvel desempenha um papel estratégico na economia espanhola. Em 2022, o setor automóvel e de componentes representou 8,1% do PIB (ANFAC, 2023), [mais de 11,5% do total das exportações espanholas, e empregava aproximadamente 550.800 trabalhadores](#).
- Esta indústria é composta por 17 fábricas de automóveis, 15 centros tecnológicos e 10 *clusters* automóveis, para além de englobar mais de 1.000 fábricas de produção de componentes automóveis, pertencentes a 720 grupos empresariais (Invest in Spain/Sernauto).
- Assente em mão de obra qualificada e relativamente competitiva, em termos de custos, Espanha apresenta a maior produção de veículos por empregado, assim como um diversificado tecido industrial de empresas fornecedoras.
- Nos últimos cinco anos, o país foi o segundo destino europeu preferido por multinacionais para projetos *greenfield*.
- Segundo dados da [ANFAC](#) (julho de 2023), **em 2022, Espanha foi, a nível europeu, o 2º maior fabricante de automóveis, o 1º fabricante de veículos industriais, e o 4º produtor de componentes**.
- Alcançou, ainda, a 9ª posição da classificação mundial de entre os 10 principais produtores de automóveis, atrás de países como o Brasil, México, Alemanha, Coreia do Sul, ou Estados Unidos (OICA/ANFAC/Statista, 2023).

Indústria Automóvel: *Ranking* mundial dos 10 principais produtores, em 2022



Fonte: [OICA](#) (Referido por ANFAC e Statista, 2023).

- Em 2022, a exportação total da indústria automóvel em Espanha representou cerca de 85% da produção nacional de veículos, representando uma diminuição de -2,0% face a 2021, e um crescimento na ordem dos 2,9% relativamente a 2019.

Evolução anual da percentagem (%) das exportações espanholas do setor automóvel sobre a produção total, entre 2012 e 2022



Fonte: Statista, 2023.

Nota: Dados referentes a 2022 correspondem a estimativas.

- Atualmente, são fabricados em Espanha 48 modelos de veículos de nove marcas multinacionais**, dos quais 22 apresentam um alto grau de eletrificação.
- A Stellantis, uma das principais fabricantes de automóveis a nível mundial, reforçou a sua posição de liderança neste mercado em termos industriais (com 16 modelos distintos de 5 marcas), com uma quota de 38,4%, assim como a nível comercial, apresentando uma quota de 22,9% do mercado total de veículos de passageiros e comerciais.
- Paralelamente, a transformação industrial para veículos elétricos e mobilidade sustentável tem sido uma prioridade para Espanha.** Em 2022, foram investidos 1.710 milhões de euros nesse sentido, representando um aumento de 14,5%, relativamente a 2021 ([ANFAC, 2023](#)).
- Neste quadro, destaca-se, ainda, o aumento da produção de veículos elétricos, híbridos HEV (*Hybrid Electric Vehicle*)⁶ e híbridos *plug-in* PHEV, assim como a produção de veículos a gás natural e GPL⁷, na ordem dos 65,2% relativamente a 2021, que, no seu conjunto, atingiram um total de 359.573 unidades produzidas em 2022.
- O ritmo de produção e a capacidade de exportação das fábricas têm sido afetados pela escassez de *microchips* que, aliada à lenta evolução dos mercados europeus, tem impedido que as exportações de veículos nacionais consigam alcançar os níveis pré-pandémicos.

⁶ HEV – Veículos elétricos híbridos.

⁷ GPL – Gás de petróleo liquefeito.

- **As vendas de veículos registaram, em 2022, o pior resultado dos últimos nove anos**, levando a uma quebra de [5,4%, relativamente ao ano anterior, e de aproximadamente 35% quando comparado com o período pré-pandémico \(2019\)](#).
- A aguerrida concorrência na indústria automóvel com o objetivo de manter e/ou aumentar quota de mercado, à escala global, tem levado as empresas a adotar estratégias diversas. A solo ou através de parcerias estratégicas, empresas como a Sony, Apple ou a chinesa Xiaomi têm vindo a consolidar a aposta no desenvolvimento dos seus próprios veículos. Outros exemplos são os casos das alianças entre a LG e a canadiana Magna, e entre a BMW e a americana Harman.
- Em termos de perspetivas futuras para o setor, a Lei das Alterações Climáticas que entrou em vigor, no final de maio de 2021, estabelece que, a partir de 1 de janeiro de 2023, todos os municípios com mais de 50.000 habitantes devem dispor de zonas de baixas emissões (ZBE). Assim, **em 2023, cerca de 25 milhões de veículos não serão autorizados a circular em 149 cidades espanholas**, agudizando a reconversão da produção para veículos com baixas emissões e eletrificados.
- Neste contexto, denota-se um interesse crescente na atração de projetos de instalação de unidades de produção de baterias na Europa e, particularmente, em Espanha. As baterias são componentes-chave na aposta do país na transição do setor para a mobilidade elétrica, nomeadamente, para fazer face à significativa dependência da China.
- Não obstante, contrariamente à situação atual dos Estados Unidos, a Europa enfrenta ainda desafios no desenvolvimento da cadeia de fornecimento necessária para alimentar as chamadas gigafábricas.

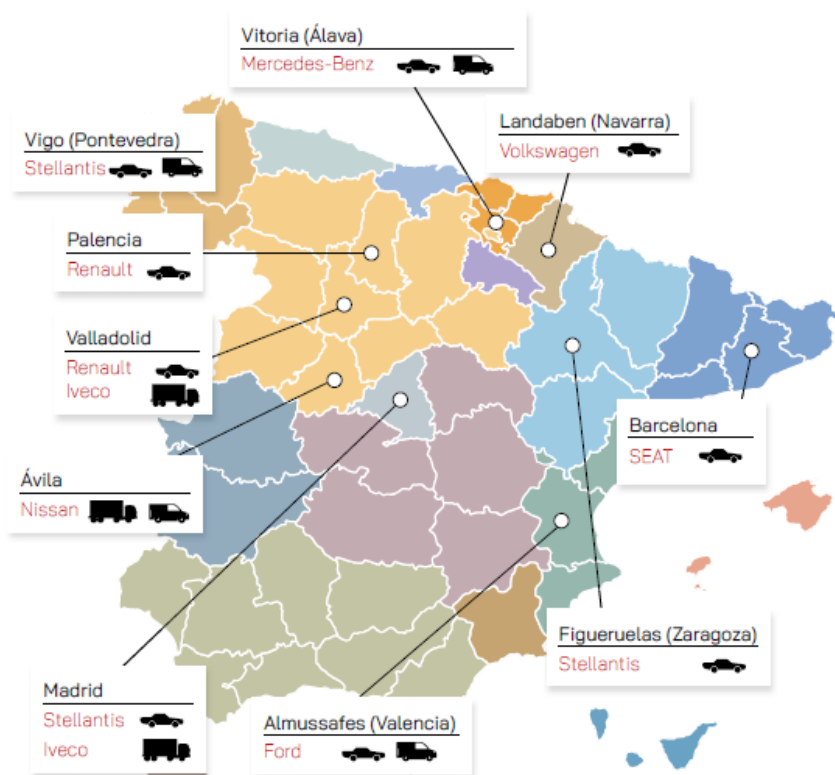
Produção de Automóveis

- **Em 2022, foram fabricados em Espanha um total de 2.219.436 veículos**, correspondendo a um aumento de 5,8% face a 2021. Não obstante, estes resultados ficam ainda aquém dos registados em 2019, representando um decréscimo na ordem dos -21,4% (ANFAC, 2023), comparativamente a este ano.
- Do total de veículos fabricados, 1.787.197 (80,5%) corresponderam a automóveis de passageiros, 375.988 (16,9%) a veículos comerciais, e 56.251 (2,5%) a veículos industriais.
- O [Grupo Stellantis](#) (Peugeot, Citroën, Opel) destaca-se como o principal fabricante de automóveis em Espanha, com mais de 800.000 unidades produzidas, em 2022, seguido pelo [Grupo Volkswagen](#) (Seat e Volkswagen) com mais de 600.000 unidades. Não obstante, esta posição de liderança não está assegurada, atendendo ao crescimento dos veículos elétricos, juntamente com a previsão de uma quebra nas vendas no continente europeu. Esta situação

tem levado alguns dos grandes centros de produção automóvel em Espanha a deslocalizar parte da produção de novos modelos para os seus países de origem, designadamente, França, Alemanha e Itália.

- No que se refere à *performance* dos vários fabricantes no mercado espanhol, comparativamente a 2021, é notável o desempenho muito positivo dos construtores Ford Almussafes (+48%), Volkswagen Navarra (+31,2%), Renault Palencia (+29,6%), Stellantis Zaragoza (+16,5%), Iveco Madrid e Mercedes Vitoria (+12,1% cada), Renault Valladolid (11,7%), e Stellantis Madrid (+7,9%).
- Por outro lado, é importante mencionar que, no primeiro semestre de 2022, em comparação com o mesmo período de 2021, as fábricas da Stellantis em Vigo (-21,2%), da IVECO em Valladolid (-5,69%), e da Seat em Martorell (-5,0%) foram as mais afetadas pela escassez de semicondutores. A fábrica da IVECO foi particularmente afetada pela falta de *chips* (IESEI, março 2023).
- **Relativamente às marcas e modelos mais produzidos em Espanha, em 2022, destacaram-se os modelos:** Opel Corsa (201.868 unidades); Peugeot 2008 (178.332 unidades); Renault Captur (162.748 unidades); VW T-Cross (154.148 unidades); Ford Kuga (153.582 unidades); Mercedes Vito (140.367 unidades); e Cupra Formentor (105.566 unidades).

Distribuição geográfica da indústria automóvel em Espanha



Fonte: AutoRevista (julho 2023).

- Em termos geográficos, metade da indústria automóvel espanhola está concentrada no norte do país, sobretudo na Galiza:
 - a fábrica da Stellantis - Citroën, **em Vigo**, serve de local de produção de vários modelos de veículos do grupo PGA, incluindo a Citroën, a Opel e a Peugeot, designadamente o Citroën Berlingo, Peugeot Rifter, Toyota Proace City e Opel Combo. Ao mesmo tempo, também as respetivas versões elétricas dos modelos Citroën C-Elysee, Peugeot 301, Citroën C4 Grand Spacetourer, Fiat E-Doblò, o Peugeot 2008, assim como a montagem de baterias são feitas na referida fábrica galega;
 - a Comunidade do **Principado das Astúrias**, em Gijón, acolhe a produção de componentes e de peças sobresselentes da Nissan;
 - na **Comunidade de Cantábria**, em Sámano, está localizada uma fábrica da Mercedes, na qual são produzidos os Chassis Mercedes Benz OC 500;
 - a Comunidade Autónoma do **País Basco**, em Vitória (Álava), serve de base para a fábrica da Mercedes que produz os modelos Vito e Classe V;
 - no caso da fábrica localizada na Comunidade **Foral de Navarra**, em Pamplona, esta está dedicada à produção exclusiva para várias marcas. A título de exemplo, duas dessas

marcas destinam-se à Europa, designadamente o Volkswagen Polo e o T-Cross, e o mais recente modelo Volkswagen Taigo é vendido para todo o mundo;

- a Comunidade Autónoma da **Catalunha**, em Martorell (Barcelona), após o encerramento da Nissan, em 2021, apenas acolhe a fábrica da Seat, dedicada à produção dos modelos Audi A1, Cupra Formentor, Ibiza, Arona e León, assim como de caixas de velocidades;
- a **Comunidade Valenciana**, em Almussafes, alberga apenas uma fábrica da Ford, onde se fabrica exclusivamente os modelos Transit Connect, o Tourneo Connect, o S-Max, o Galaxy, o Kuga, o Mondeo e o Mondeo Hybrid. Esta fábrica é igualmente responsável pela produção dos motores a gasolina EcoBoost e de conjuntos de baterias;
- a Comunidade Autónoma de **Aragão**, em Figueruelas (Saragoça), acolhe outra das importantes unidades de produção pertencente ao Grupo Stellantis, sendo responsável pela produção da Citroën e da Opel. Nesta fábrica produzem-se igualmente, em exclusividade, os modelos Corsa, Crossland X, e o Citroën C3 Aircross;
- a **Comunidade Autónoma da Andaluzia**, em Sevilha, acolhe uma fábrica da Renault que produz caixas de velocidades;
- a **Comunidade de Madrid**, para além da existência da fábrica da Stellantis - Citroën que produz o modelo C4 Cactus, alberga igualmente a fábrica da IVECO, a única em Espanha que produz veículos comerciais pesados, nomeadamente o Stralis, o Trakker e veículos especiais (GNC⁸ e de uso militar);
- a **Comunidade de Castela e Leão** acolhe três fábricas: *i*) em Valladolid, uma fábrica da Renault onde se produz o Renault Captur, os motores diesel 1.6 dCi 16V, os blocos 1.3 TCe, assim como montagem de baterias; *ii*) por sua vez, a segunda fábrica (IVECO) é responsável pelo fabrico do chassis Daily, um dos comerciais médios com maior procura no continente europeu; *iii*) uma fábrica da Renault, em Palencia, responsável pelo fabrico do Renault Mégane (todas as versões exceto o Sedan) e do Kadjar.

⁸ GNC – Gás Natural Comprimido.

Marca e modelos produzidos em Espanha por fabricantes de veículos em 2022

Construtor	Modelo	Total de unidades
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Citroen Berlingo	58.015
STELLANTIS - Figueruelas (Saragoça)	Citroen C3 Aircross	80.046
STELLANTIS - Villaverde (Madrid)	Citroen C4	77.460
STELLANTIS - Villaverde (Madrid)	Citroen C4 Cactus	0
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Citroen C4 Picasso	11.619
STELLANTIS - Villaverde (Madrid)	C4 X	5.873
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Citroen C-Elysee	10.723
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Opel Combo	41.455
STELLANTIS - Figueruelas (Saragoça)	Opel Corsa	201.868
STELLANTIS - Figueruelas (Saragoça)	Opel Crossland X	83.301
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Peugeot 2008	178.332
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Peugeot 301	7.504
STELLANTIS - Vigo (Pontevedra)	Peugeot Partner	64.984
TOTAL STELLANTIS		821.180
GRUPO VW - Martorell (Barcelona)	Audi A1	58.777
GRUPO VW - Martorell (Barcelona)	Cupra Formentor	105.566
GRUPO VW - Martorell (Barcelona)	Seat Arona	85.720
GRUPO VW - Martorell (Barcelona)	Seat Ibiza	60.386
GRUPO VW - Martorell (Barcelona)	Seat León	56.318
GRUPO VW - Pamplona (Navarra)	VW Polo	36.942
GRUPO VW - Pamplona (Navarra)	VW Taigo	96.991
GRUPO VW - Pamplona (Navarra)	VW T-Cross	154.148
TOTAL GRUPO VOLKSWAGEN		654.848
RENAULT - Palencia	Renault Austral	28.193
NISSAN/RENAULT - Palencia	Renault Kadjar	19.307
NISSAN/RENAULT - Palencia	Renault Megane	46.982
NISSAN/RENAULT - Valladolid	Renault Captur	162.748
TOTAL RENAULT		257.230
FORD ALMUSSAFES - Valencia	Ford Galaxy	6.151
FORD ALMUSSAFES - Valencia	Ford Kuga	153.582
FORD ALMUSSAFES - Valencia	Ford Mondeo	4.023
FORD ALMUSSAFES - Valencia	Ford S-Max	8.514
FORD ALMUSSAFES - Valencia	Ford Transit Connect	73.288
TOTAL FORD		245.558
DAIMLER MERCEDES - Vitoria (Álava)	Mercedes Vito	140.367
DAIMLER MERCEDES (Barcelona)	Mercedes X-Class	0
TOTAL MERCEDES		140.367
TOYOTA - Vigo (Pontevedra)	Toyota ProAce City	39.001
TOTAL TOYOTA		39.001
FIAT - Vigo (Pontevedra)	Fiat Doblo	5.040

(continuação)

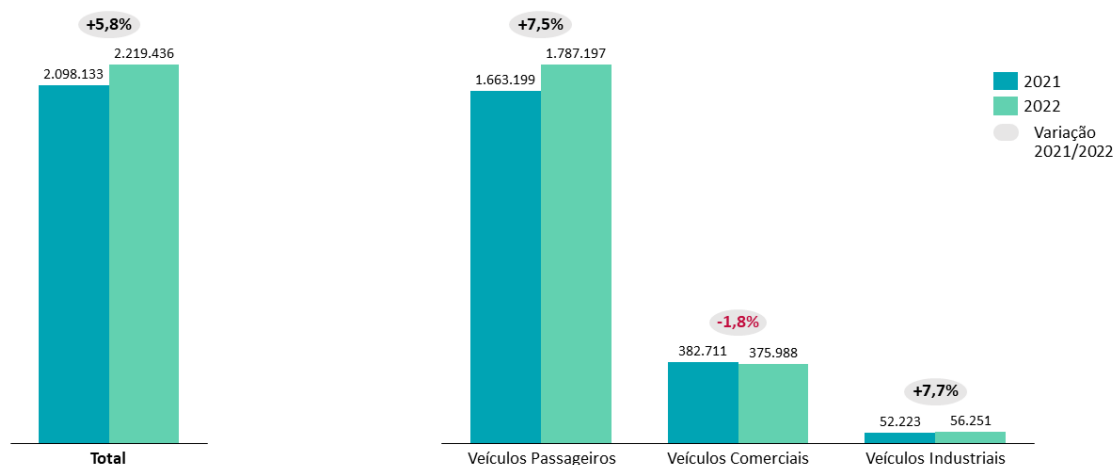
Construtor	Modelo	Total de unidades
TOTAL FIAT		5.040
IVECO/RENAULT - Valladolid	Iveco Daily	28.008
TOTAL IVECO/RENAULT		28.008
TOTAL GLOBAL		2.191.232

Fonte: AICEP Madrid (AutoRevista – julho 2023).

Nota: Os modelos que apresentaram 0 unidades deve-se ao facto de a produção desses modelos ter sido descontinuada.

- No que respeita à produção de automóveis em Espanha, **por tipologia de veículos**, em 2022, comparativamente a 2021, é de **destacar o crescimento de 7,7% na produção de veículos industriais** (que totalizaram 56.251 unidades), e de 7,5% na produção de automóveis de passageiros e de todo-o-terreno (num total de 1.787.197 unidades). No mesmo período, a produção de veículos comerciais apresentou uma variação negativa de -1,8%, totalizando 375.988 unidades.
- Por sua vez, a produção de automóveis de passageiros, por segmento, em 2022, incidiu, sobretudo, no SUV pequeno (841.310 unidades), Utilitário T2 (357.977 unidades), e Compacto T3 (308.905 unidades).

Produção em Espanha por tipologia de veículo em unidades (2021-2022)



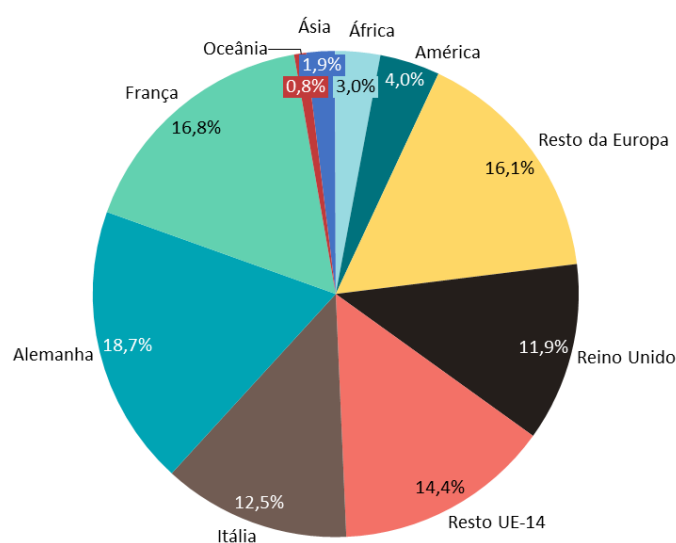
Fonte: ANFAC (2023).

Exportação de Automóveis

De acordo com a [SERNAUTO - Asociación Española de Proveedores de Automoción](#), em 2022:

- Os veículos mantiveram-se como um dos principais produtos exportados por Espanha, representando 9% do total das exportações espanholas e contribuindo com um saldo positivo de 16.457 milhões de euros para a balança comercial do país.
- As exportações espanholas de veículos registaram um aumento de 2,9% face a 2021, com um total de 1.932.629 unidades expedidas para o exterior. Destas, 90,4% destinaram-se à Europa.
- Não obstante, quer a capacidade produtora, quer exportadora, sofreram dificuldades diversas pelo abrandamento das vendas no mercado europeu, originado pela redução do transporte rodoviário face às greves, entretanto, registadas, mas também, pela escassez de componentes, pela crise energética que disparou a inflação, pelo elevado preço da energia, assim como pela subida das taxas de juro.
- Alemanha, França, Itália, Reino Unido e Turquia lideram o top 5 dos países compradores de veículos *Made in Spain*, com mais de 1,2 milhões de veículos.
- França, Áustria, Dinamarca, e Suécia foram os únicos países europeus a registar um decréscimo na importação de veículos espanhóis, em 2022, relativamente ao ano transato, de -6,2%, -1,3%, -8,3% e -19,2%, respetivamente.
- Portugal ocupou o 9º lugar como destino das exportações espanholas de veículos automóveis, com 39.838 veículos exportados, em 2022, representando um crescimento de 10,1% relativamente a 2021 e uma quota de mercado de 2,1%.
- A Alemanha é o principal importador de veículos espanhóis, com uma quota de 18,7%, seguida da França (16,8%), Itália (12,5%) e Reino Unido (11,9%).

Quota de mercado dos principais países clientes da indústria automóvel espanhola, em 2022 (%)

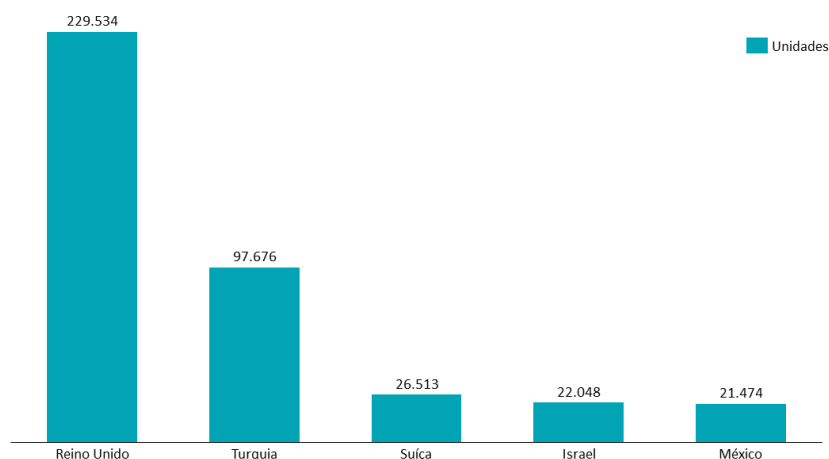


Fonte: ANFAC (2023).

Nota: "Resto UE-14" inclui Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Dinamarca, Irlanda, Grécia, Portugal, Áustria, Suécia, Finlândia.

- Por outro lado, o continente americano foi o destino de 77.566 veículos produzidos em Espanha, o que representou 4,0% das exportações totais do país, enquanto a Ásia (35.810 unidades) representou 1,9% do total das mesmas.
- Já as exportações destinadas à Oceânia ascenderam a 15.088 unidades, enquanto as destinadas ao continente africano atingiram as 57.080 unidades, representando respetivamente 0,8% e 3,0% das exportações totais espanholas, em 2022.
- As exportações de veículos para fora da Europa destinaram-se sobretudo ao Reino Unido, Turquia, Suíça, Israel e México.

Top 5 de países de destino das exportações espanholas de veículos fora da União Europeia, em unidades, em 2022



Fonte: ANFAC (2023).

Componentes Automóveis

- O setor dos Componentes Automóveis emerge como uma esfera essencial para a competitividade espanhola, no âmbito da indústria automóvel. Contando com cerca de mil fabricantes a operar no país, a rede de fornecimento da indústria desempenha um papel significativo, representando um peso na ordem dos 75% na cadeia de valor. Em 2022, em conjunto com a produção de veículos, o setor foi responsável por 8,1% do PIB do país. No mesmo ano, o setor empregava cerca de 329.950 pessoas ([Invest in Spain](#)), das quais 203.000 são empregos diretos (+0,8% do que em 2021).

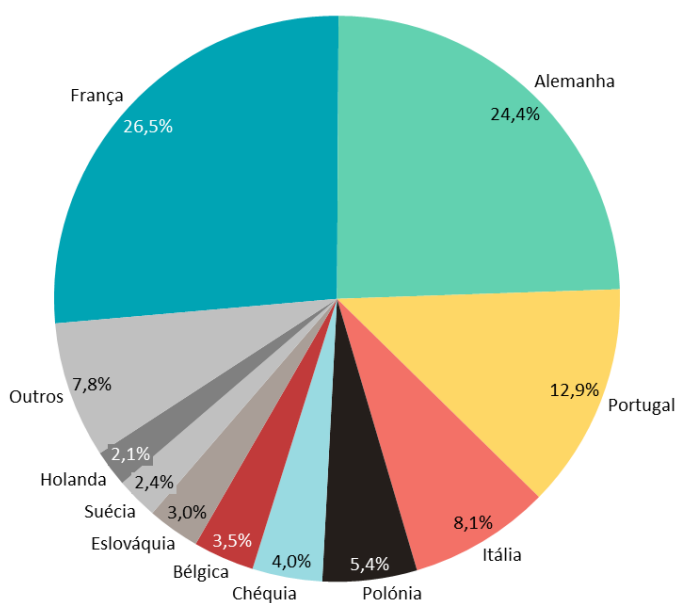
- Após momentos de grandes dificuldades, esta indústria parece estar a recuperar, comparativamente aos últimos anos, marcados pela pandemia, pelo conflito na Ucrânia e pela escassez de semicondutores.
- Segundo a [Sernauto](#), em 2022, **o setor de componentes faturou 37.668 milhões de euros**, representando um crescimento de 17,4% relativamente a 2021.
- Os grandes grupos da indústria espanhola de componentes (Antolin, Gestamp, Ficosa, Mondragon, Teknia) dispõem de mais de 460 fábricas em todo o mundo (35 países), com unidades de produção na Europa, na América e na Ásia.
- Por outro lado, a nível interno, as empresas espanholas têm como concorrentes as grandes multinacionais instaladas no país, como a SAS Autosystemtechnik, Plastic Omnium, Benteler, Bosch, Valeo, Michelin e Faurecia.

De acordo com a Sernauto (2023), em 2022:

- Relativamente **ao mercado nacional**, o setor de componentes automóveis em Espanha atingiu uma faturação de 14.999 milhões de euros, dos quais 9.110 milhões de euros corresponderam ao fornecimento de equipamento e componentes, representando um aumento de 24,9% face a 2021. Os restantes 5.889 milhões de euros respeitam ao mercado de peças de reposição, significando um crescimento de 14,9%.
- Em matéria de **exportações**, as quais representam cerca de 60,1% da faturação total dos componentes automóveis, foi atingido o valor recorde de 22.669 milhões de euros, ou seja, um aumento de 15,4% relativamente a 2021, e de 9,4% comparativamente a 2019.
- A União Europeia foi o principal destino de equipamentos e componentes automóveis espanhóis, com um total de vendas de 15.135 milhões de euros (+12,3% que em 2021), correspondendo a um crescimento médio anual de +15,9% e a uma quota de mercado de 66,7%.
- A França ultrapassou a Alemanha como principal parceiro comercial de Espanha no setor, registando um crescimento de vendas anuais de 29,9%, tendo atingido os 4.005 milhões de euros, em 2022, e uma quota de mercado de 26,5%.
- A Alemanha, enquanto segundo mercado mais importante, registou um crescimento anual de 9,6%, com um total de vendas de 3.699 milhões de euros, em 2022, e uma quota de mercado de 24,4%.
- As vendas a Portugal (+16,2%) e Itália (+18,2%), terceiro e quarto clientes, representaram um total de 1.947 e 1.222 milhões de euros, respetivamente. Por sua vez, a quota de mercado respeitante a Portugal situou-se nos 12,9% e a de Itália nos 8,1%.

- Os restantes mercados europeus revelaram um bom desempenho no quadro das exportações espanholas, apresentando crescimentos anuais a dois dígitos, designadamente: 19,3% no caso da Polónia (quota 5,4%); 10,9% no caso da Chéquia (com uma quota de 4,0%); 14% relativamente à Eslováquia (quota de 3,0%); 39,5% no caso da Bélgica (3,5%); e 13,8% no que se refere à Roménia (+13,8%).

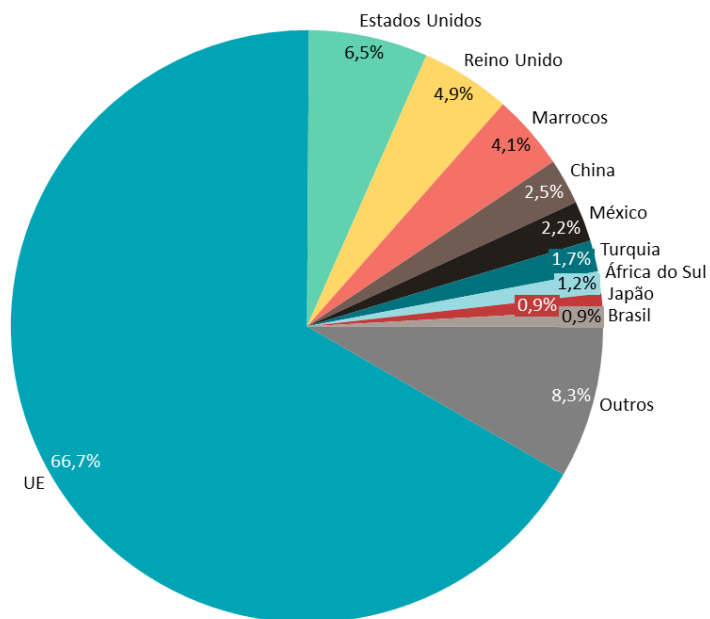
Top 10 países destino das exportações espanholas de componentes automóveis na UE, em 2022, e quota de mercado (%)



Fonte: Taric, SERNAUTO.

- Fora da UE, os EUA retiraram a posição cimeira ao Reino Unido como principal destino extracomunitário, alcançando os 1.469 milhões de euros (crescimento anual de +35,1%, face a 2021), representando um crescimento de +44,5% relativamente a 2019, com uma quota de mercado de 6,5%.
- O Reino Unido, na segunda posição, mostra um crescimento anual de +2% e 1.122 milhões de euros de exportações (-24,9% face a 2019), com uma quota de mercado de 4,9%.
- As exportações espanholas para Marrocos recuperaram, em 2022 (+10,9%), alcançando os 922 milhões de euros, e uma quota de mercado de 4,1%.

Top 10 de países destino das exportações espanholas de componentes para países extracomunitários em 2022, e quota de mercado (%)



Fonte: Taric, SERNAUTO.
Nota: UE considerada como bloco.

- Em 2022, apesar de uma taxa anual de crescimento de -0,9% (comparativamente a 2021), as exportações para a China representaram 577 milhões de euros, ou seja +30,8% da faturação de 2019, e uma quota de mercado de 2,5%.
- O México (quota de 2,2%), Turquia (quota de 1,7%), África do Sul (quota de 1,2%) e Brasil (quota de 0,9%) apresentaram crescimentos anuais respetivamente de +27,2%, +23,2%, +16,1% e +12,7%, relativamente a 2021.
- O Japão (quota de 0,9%) apresentou um decréscimo relativamente a 2021, na ordem dos 10,2%, assim como a Coreia do Sul (-15%).
- A Rússia, impactada pela guerra, saiu do top 10 dos principais parceiros comerciais setoriais de Espanha

I+D+i

- Apesar de a indústria automóvel apresentar um dos maiores índices de desenvolvimento em modernização, automatização e de I+D+i, este facto, por si só, não é suficiente para garantir a sua expansão num mercado de incertezas e complexidade ([CCOO de Industria](#)).

- No caso espanhol, a indústria automóvel apresenta-se igualmente apoiada por uma reputada rede de Universidades, Centros Tecnológicos e *Clusters* Industriais, que desenvolvem atividades relacionadas com o fabrico de veículos.
- Estas estruturas de conhecimento estão agregadas numa plataforma destinada à automação e mobilidade - a [M2F - Move to Future](#) - coordenada pela SERNAUTO - *Asociación Española de Proveedores de Automoción*, com o objetivo de contribuir para uma melhor competitividade das empresas do setor no mercado, assente na investigação, desenvolvimento e inovação.
- O investimento da indústria automóvel espanhola em I+D+i ronda, em termos médios anuais, os 4.000 milhões de euros, incidido sobretudo na ampliação e modernização das fábricas, sendo um dos maiores setores investidores em I+D+i da economia no país ([Invest in Spain](#)). Com efeito, as fábricas de produção espanholas apresentam-se como sendo das mais eficientes e automatizadas da Europa, com cerca de 1.000 robôs industriais por cada 10.000 trabalhadores (Sernauto, 2023).
- Fortemente focados em manter um elevado nível de inovação e incorporação tecnológica, também os fabricantes espanhóis de componentes automóveis investiram, [nos últimos cinco anos](#), cerca de 6.500 milhões de euros em I+D+i. Já em 2022, o valor do investimento em I+D+i alcançou o 1.231,5 milhões de euros, equivalente ao triplo da média industrial espanhola e correspondendo a cerca de 3,3% da faturação total do setor.
- A mesma fonte (Sernauto) refere igualmente que se verificou um investimento adicional de 1.520 milhões de euros com vista a incrementar e melhorar as capacidades produtivas das empresas do setor dos componentes automóvel (representando um aumento de 12% face a 2021), refletindo o seu esforço para se manterem competitivas e se adaptarem às necessidades dos seus clientes.

Centros Tecnológicos em Espanha

- [Aimen](#)
- [Aimme](#)
- [Aimplás](#)
- [Air Institute](#)
- [Aitiipc](#)
- [Andaltec](#)
- [Azterlan](#)
- [Ceit](#)
- [Centro Tecnológico De Componentes](#)
- [Centro Tecnológico De Telecomunicaciones De Cataluña \(Cttc\)](#)
- [Centro Zaragoza](#)
- [Cesvimap](#)
- [Cetemet](#)
- [Cidaut](#)
- [Cidetec-Ik4](#)
- [Ct Ingenieros](#)
- [Ctag](#)
- [Ctm Centre Tecnologic](#)
- [Edertek S Coop](#)
- [Eurocat](#)
- [Euve](#)
- [Fidamc](#)
- [Fundación Andaltec I+D+I](#)
- [Fundación Csic](#)
- [Funiber](#)
- [I2cat](#)
- [Ibv](#)
- [Icmab](#)
- [Ikerlan](#)
- [Imdea Energía](#)
- [Instituto Tecnológico De Aragón](#)
- [Itene](#)
- [Itcl Technology Centre](#)
- [Leitat](#)
- [Liftec](#)
- [Lortek](#)
- [Lurederra](#)
- [Maier Technology Centre S Coop](#)
- [Naitec](#)
- [Nuavis](#)
- [Prodintec](#)
- [Tecnalia](#)
- [Tecnológico Fundación Deusto](#)
- [Teknia](#)
- [Tekniker](#)
- [Vicomtech](#)

Fonte: AICEP Madrid.

Clusters ligados à indústria automóvel

- [ACAN - Asociación Cluster de Automoción de Navarra](#)
- [ACICAE - Cluster de Automoción del País Vasco](#)
- [AEI AUTOMOCION - Clúster de Automoción de La Rioja](#)
- [AVIA - Clúster de Automoción de la Comunitat Valenciana](#)
- [CEAGA - Cluster de Empresas de Automoción de Galicia](#)

Clusters ligados à indústria automóvel (continuação)

- [Clúster de Automoción de Aragón](#)
- [Clúster de Automoción de Castilla y León](#)
- [Clúster de Automoción de La Rioja](#)
- [Clúster de Automoción de Madrid \(MCA\)](#)
- [Clúster de la Industria d'Automoció de Catalunya](#)
- [GIRA - Clúster de Automoción de Cantabria](#)

Fonte: AICEP Madrid.

Universidades com intervenção na indústria automóvel

- [Centro Nacional Del Hidrógeno - Cnh2](#)
- [Universidad Carlos III](#)
- [Universidad Carlos III - Isva](#)
- [Universidad De Alcalá - Dpto. Electrónica](#)
- [Universidad De Alcalá - Grupo De Electromagnetismo Computacional](#)
- [Universidad De Barcelona - Fundación Bosch Gimpera](#)
- [Universidad De Burgos](#)
- [Universidad De Málaga - Escuela Ingenieros Industriales](#)
- [Universidad De Málaga - Grupo De Ingeniería Mecánica](#)
- [Universidad De Mondragón](#)
- [Universidad De Salamanca - Grupo De Investigación Bisite](#)
- [Universidad De Sevilla - Ingeniería E Infraestructura De Transportes](#)
- [Universidad De Valencia - Intras](#)
- [Universidad De Valladolid](#)
- [Universidad De Vigo](#)
- [Universidad De Zaragoza](#)
- [Universidad De Zaragoza - Circe](#)
- [Universidad De Zaragoza - Otri](#)
- [Universidad Jaume I](#)
- [Universidad Rey Juan Carlos](#)
- [Universidad Rovira I Virgili](#)
- [Universidade Autónoma De Barcelona \(Cvc - Computer Vision Center\)](#)
- [Universidade Politécnic De Catalunya](#)

Universidades com intervenção na indústria automóvel (continuação)

- [Universidade Politécnica De Cataluña - Cenit](#)
- [Universidade Politécnica De Cataluña - Citcea](#)
- [Universidade Politécnica De Madrid](#)
- [Universidade Politécnica De Madrid - Gatv](#)
- [Universidade Politécnica De Madrid - Insia](#)
- [Universidade Politécnica De Valencia - Cria](#)
- [Universidade Politécnica De Valencia - Instituto Iteam](#)
- [Universidade Politécnica De Valencia \(Cmt Motores Térmicos\)](#)

Fonte: AICEP Madrid.

Principais empresas de Componentes automóveis (em volume de faturação)

Nome da Empresa	Faturação (em euros)	Província
Asientos Del Norte Sl	68.395.000	Arava, Álava
Gameko Fabricacion De Componentes Sa	42.507.000	Arava, Álava
Deutz Spain S.A.	131.049.000	Badajoz
Snop Estampacion Sa	160.729.000	Barcelona
Ficomirrors Sa	149.666.472	Barcelona
Gestamp Palau S.A.	99.948.000	Barcelona
Ti Group Automotive Systems Sa	95.695.559	Barcelona
Fiberpachs Sa	90.251.483	Barcelona
Gestamp Abrera Sa.	89.837.000	Barcelona
Novares Iberica Automotive S.A.U.	86.530.000	Barcelona
Doga Sa	78.968.919	Barcelona
Nad Sl	78.041.107	Barcelona
Gedia España Sl	74.813.202	Barcelona
J Juan Sau	68.525.575	Barcelona
Autoneum Spain Sa	63.908.342	Barcelona
Maxion Wheels España Sl.	59.195.848	Barcelona
Brose Sa	57.656.000	Barcelona
Gestamp Esmar Sa.	49.622.000	Barcelona
Gestamp Solblank Barcelona Sa	Corporativa	Barcelona
Mahle Sau	Corporativa	Barcelona
Flexngate Plasticos Slu	Corporativa	Barcelona
Tenneco Automotive Iberica Sociedad Anonima	156.414.954	Bizkaia
Gestamp Global Tooling Sl	94.241.410	Bizkaia
Zf Sachs Espana Sociedad Anonima Unipersonal	Corporativa	Bizkaia
Benteler España Sau.	141.973.000	Burgos
Lear Corporation Ara Sl	85.470.103	Burgos
Grupo Antolin-Aragusa Sa	61.504.529	Burgos
Grupo Antolin-Rya Sa	49.718.797	Burgos
Smrc Automotive Interiors Spain Sl	112.758.000	Cádiz
Seg Automotive Spain Sau	354.682.000	Cantabria

(continuação)

Nome da Empresa	Faturação (em euros)	Província
Evobus Iberica Sa	175.752.000	Cantabria
Muelles Y Ballestas Hispano Alemanas S.L.U.	78.585.595	Castellon
Treyt Sau	69.040.000	Gerona
Nichirin Spain Sl.	41.518.809	Gerona
Fagor Ederlan S.Coop.	356.748.000	Gipuzkoa
Gkn Driveline Zumaia Sa	130.611.000	Gipuzkoa
P. M. G. Polmetasa S.A.	57.856.316	Gipuzkoa
Spicer Ayra Cardan Sa	49.232.000	Gipuzkoa
Transformaciones Metalurgicas Norma Sa	Corporativa	Gipuzkoa
Procesos Industriales Del Sur Sl	54.665.663	Jaén
Cmp Automotive Assembly Abrera Sociedad Limitada.	143.933.482	La Rioja
Standard Profil Spain Sa	77.978.000	La Rioja
International Automotive Components Group Sl	60.443.680	La Rioja
Faurecia Automotive España Sa	186.259.000	Madrid
Sas Autosystemtechnik Sa	88.309.000	Madrid
Wall Box Chargers Slu	77.079.844	Madrid
Valencia Modulos De Puerta Sl	56.005.000	Madrid
Musashi Spain Villalba Sociedad Limitada.	48.384.410	Madrid
Zf Aftermarket Iberica Sl	264.664.000	Navarra
Gestamp Navarra Sa	203.433.000	Navarra
Tecnoconfort Sa	135.690.000	Navarra
Dana Automocion Sa	133.003.000	Navarra
Trw Automotive España Slu	116.272.000	Navarra
Faurecia Emissions Control Technologies Pamplona Sl	99.489.000	Navarra
Alcala Industrial Sa	54.011.051	Navarra
Icer Brakes Sa	50.015.991	Navarra
Estampaciones Mayo Sa	47.449.481	Navarra
Istringhausen Spain Sl.	Corporativa	Navarra
Benteler Mppv Automotive Manufacturing España Slu	383.655.000	Palencia
Dalphi Metal España, Sa	385.473.000	Pontevedra
Denso Sistemas Termicos España Sa	177.436.872	Pontevedra
Gkn Driveline Vigo Sa	177.034.935	Pontevedra
Benteler Automotive Vigo Slu	175.074.000	Pontevedra
Asientos De Galicia Sl	135.315.000	Pontevedra
Lear Corporation Pontevedra Sl	119.964.772	Pontevedra
Borgwarner Emissions Systems Spain Sl	111.360.810	Pontevedra
Gestamp Vigo Sa	110.622.070	Pontevedra
Aludec S.A.	106.946.900	Pontevedra
Akwel Vigo Spain Sl.	96.633.358	Pontevedra
Magna Seating Vigo, S.A.U.	84.418.533	Pontevedra
Faurecia Sistemas De Escape España Sl	62.777.000	Pontevedra
Internacional Hispacold Sa	46.352.951	Sevilla
Huf España Sociedad Anonima	92.405.907	Soria
Mahle Behr Spain Sociedad Anonima.	224.554.418	Tarragona
Lear European Holding Slu	221.207.000	Tarragona
Lear Corporation Martorell, Sociedad Limitada	81.759.675	Tarragona
Lear Corporation Spain Alava Sl	78.376.120	Tarragona

(continuação)

Nome da Empresa	Faturação (em euros)	Província
Elring Klinger Sociedad Anonima	53.705.000	Tarragona
Industrias Teixido S.A.U.	43.012.228	Tarragona
Gestamp Toledo Sa	84.255.058	Toledo
Plastic Omnium Equipamientos Exteriores Sau	412.310.160	Valencia
Autoliv Bki Sa	155.757.000	Valencia
Plastic Omnium Auto Inergy Spain Sa.	148.531.000	Valencia
Faurecia Interior Systems Salc España Sl	118.855.000	Valencia
Gestamp Levante Sa	87.853.000	Valencia
Tenneco Clean Air Spain Sociedad Limitada.	64.790.226	Valencia
Plastic Omnium Automotive España Sa.	64.076.592	Valencia
Kamax Slu	49.195.757	Valencia
Yanfeng International Automotive Technology Spain Sl.	47.509.715	Valencia
Asientos De Castilla Leon Sl	47.510.000	Valladolid
Adient Seating Spain Sl.	404.019.352	Zaragoza
Adient Automotive Sl.	174.378.578	Zaragoza
Valeo Termico Sau	151.734.377	Zaragoza
Mann-Hummel Iberica Sa	126.836.864	Zaragoza
Gestamp Aragon Sa.	83.052.000	Zaragoza
Lear Corporation Asientos Sociedad Limitada	82.850.558	Zaragoza
Smr Automotive Systems Spain S.A.U	63.034.781	Zaragoza
Gestamp Manufacturing Autochasis Sl	55.988.000	Zaragoza
Cooper-Standard Automotive España Sl	50.050.731	Zaragoza
Celulosa Fabril Sa	Corporativa	Zaragoza

Fonte: El Economista (consultado em 11 julho 2023).

Notas: Empresas selecionadas por maior volume de faturação e ordenadas por região autónoma; “Corporativa” indica que as empresas em questão não desagregam o valor afeto a componentes automóveis, não sendo possível aferir o valor referente a essa rubrica.

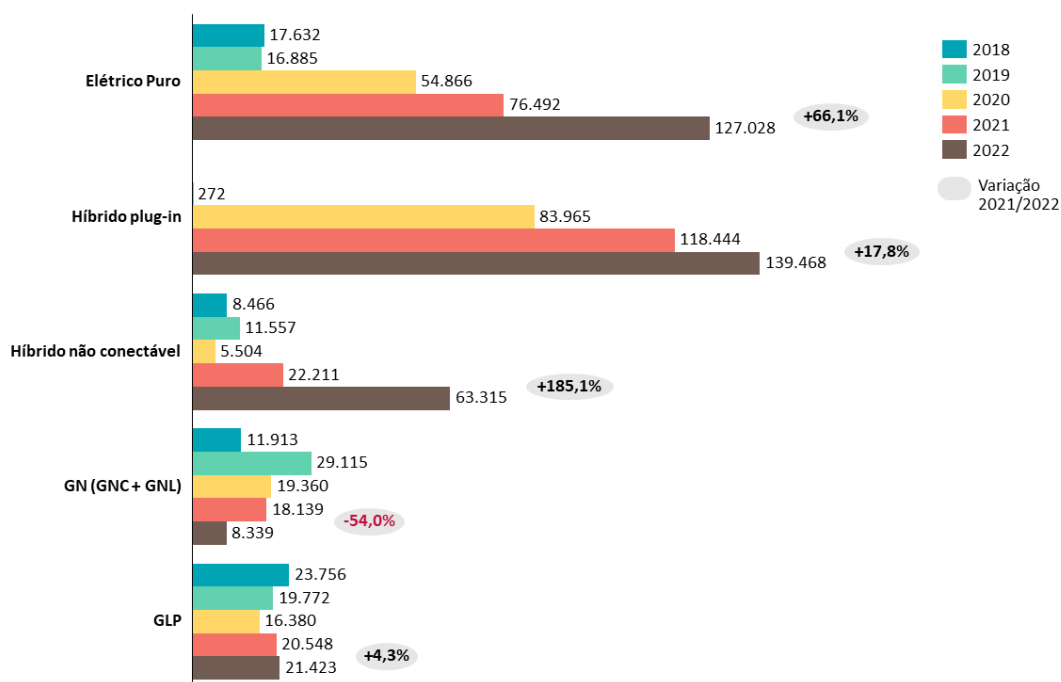
Mobilidade Elétrica

Produção de veículos eletrificados e conectados

- A eletrificação do mercado de automóveis de passageiros assenta num conjunto de fatores considerados determinantes para a sua evolução. São exemplos o rendimento *per capita*, a presença de pontos de carregamento por habitante motorizado, a existência de pontos de carregamento destinados a pessoas que vivem em casas independentes, ou a existência de um número significativo de grandes empresas na região ou no mercado em análise.
- A ANFAC (referida por IESEI, 2023) salienta que, no contexto europeu, Espanha demonstra ainda um fraco desempenho no que se refere a eletrificação de veículos e respetivas vendas. Não obstante, **do total de 48 modelos de veículos fabricados em Espanha, 22 incorporam algum grau de eletrificação.**

- Em 2022, foram produzidos no país 266.496 automóveis elétricos, num total de 19 modelos (13 BEV e 6 PHEV), representando um aumento de +36,7% relativamente a 2021, embora este ainda possa ser considerado um ano atípico devido aos efeitos provocados pela pandemia da COVID-19. A respetiva quota de produção de veículos elétricos em 2022 situou-se nos 12%, dos quais 5,7% são relativos a veículos BEV e 6,3% a PHEV.
- O mercado de veículos alternativos cresceu em Espanha cerca de 10,7%, tendo alcançado, em 2022, um total de 359.573 unidades, ou seja, 35,8% do mercado total, mantendo, desta forma, o ritmo de crescimento dos últimos anos. Neste segmento estão incluídos veículos de zero e de baixas emissões (veículos elétricos, híbridos *plug-in*, híbridos convencionais, gás natural e gás GLP).

Produção de veículos alternativos em Espanha por fonte de energia em 2022 (em unidades)

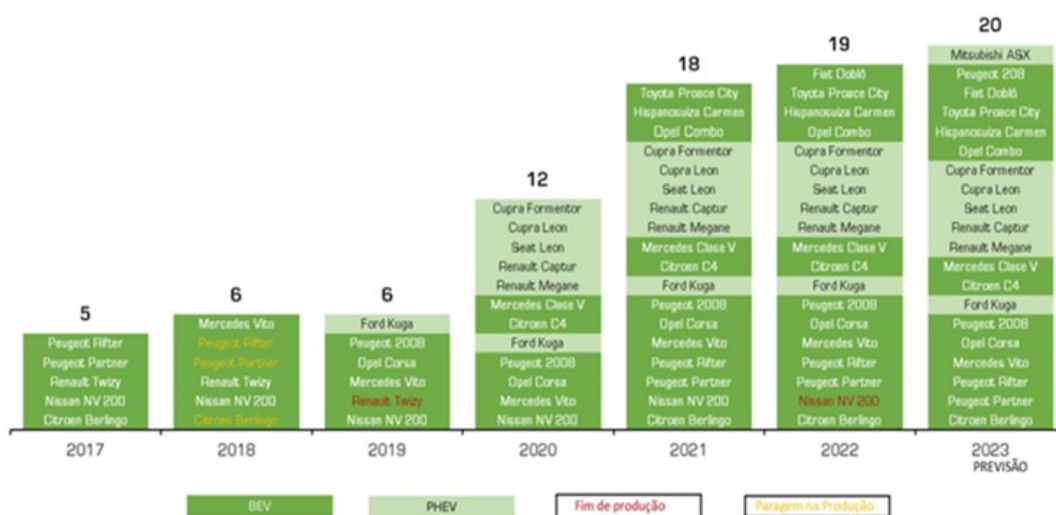


Fonte: Veículo Elétrico Espanha 2022 (ANFAC, 2023).

- Analisando os resultados da produção de veículos alternativos em Espanha, em 2022, por fonte de energia, é possível constatar as seguintes variações, comparativamente a 2021:
 - +185,1% para os veículos híbridos não conectáveis, representando 2,9% da produção total de veículos (a combustão e fontes alternativas);
 - +66,1% para os veículos elétricos puros (BEV), com uma quota de produção de 5,7%;

- +17,8% para os veículos híbridos *plug-in* (PHEV), apresentando uma quota de produção de 6,3%;
- +4,3% para os veículos a gás GLP, representando 1,0% da produção total;
- -54% para os veículos a gás natural (GNC + GNL⁹), com uma quota de produção de 0,4%.

Evolução da eletrificação do setor automóvel em Espanha, por marcas e modelos (2017-2023)



Fonte: ANFAC, abril 2023.

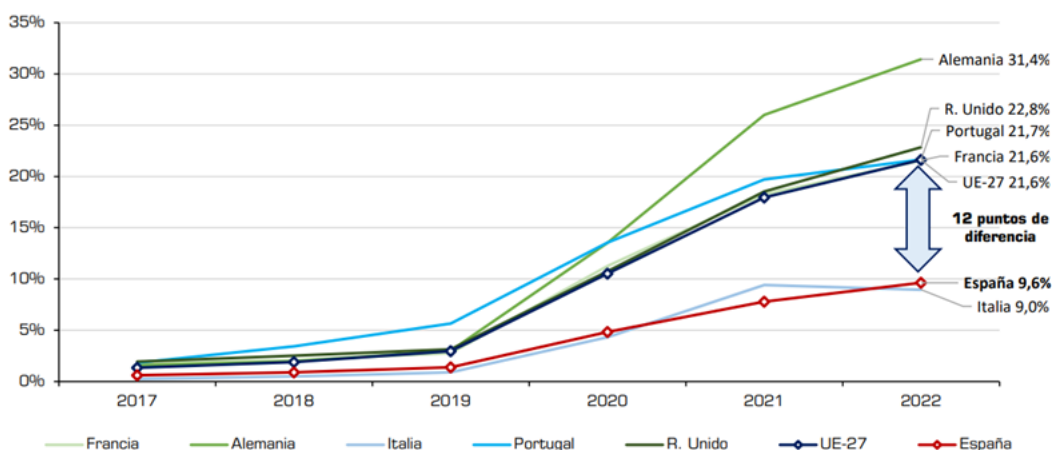
Nota: BEV - *Battery Electric Vehicle*; PHEV - *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*.

- No que concerne a evolução da produção de veículos eletrificados em Espanha, em 2022, foram produzidos 12 modelos eletrificados BEV (*Battery Electric Vehicle*), prevendo-se para 2023 o início da produção do modelo Peugeot 208.

Registo de veículos eletrificados

- No que se refere à quota de registo de veículos eletrificados de passageiros em Espanha, esta cifrou-se nos 9,6%, em 2022, apresentando uma diferença substancial, relativamente à média da UE27 (21,6%), ficando muito atrás de países como a Alemanha, Portugal e França.

⁹ GNL – Gás Natural Liquefeito.

Evolução da quota de registo de veículos eletrificados de passageiros (2017-2022)

Fonte: ACEA e ANFAC/Ideauto.

- Não obstante, o **número total de registos automóvel de veículos elétricos (BEV) no mercado espanhol registou uma variação positiva na ordem dos 31,5%** (num total de 35.402 unidades), **entre 2022 e 2021**, e de 343,5%, relativamente a 2018 (total de 7.981 unidades).
- Dentro dos BEV, por categorias, destacam-se os veículos industriais superiores a 3,5t, os quais apresentaram, em 2022, o maior crescimento, relativamente a 2021, em termos de registos, na ordem dos 742,1%, alcançando as 160 unidades. Seguiram-se os veículos comerciais até 3,5t, com um crescimento de +50,8%, face a 2021, com 2.860 novos registos em 2022.
- Por sua vez, os registos dos derivados, furgonetas e *pick-ups*, cresceram 44,7% (1.717 matrículas), seguindo-se os automóveis de passageiros e de todo-o-terreno (+28,9%, 30.534 novos registos), e autocarros e minibus (+8,5%, 141 matrículas) (IDEAUTO, referido por ANFAC, junho 2023).
- O **número de registos automóvel de híbridos *plug-in* a diesel**, em igual período, registou um decréscimo de 2,3% face a 2021. Por segmento, os minibus e autocarros apresentaram uma diminuição de 93,8%, e os automóveis de passageiros e todo-o-terreno um decréscimo de 1,9%.
- O **número de registos automóvel de híbridos *plug-in* a gasolina** registou um aumento de 12% face a 2021. Os veículos comerciais destacaram-se com um crescimento exponencial de 453,4%, em comparação com 2021, com 404 novos registos. Ao mesmo tempo, registaram-se 45.662 novas matrículas de automóveis de passageiros e todo-o-terreno, representando um crescimento de 11,2% em relação ao ano anterior.
- No que se refere aos veículos híbridos a diesel (incluindo HEV), constata-se um decréscimo no número de registos na ordem dos 14,8%. Por categorias, os automóveis de passageiros e todo-o-terreno apresentaram uma diminuição de 15,9% relativamente a 2021, com 31.270 novos

registos. Os derivados, furgonetas e *pick-ups*, juntamente com os veículos industriais registaram um decréscimo acentuado, de quase 100%, face ao ano anterior (-94,7% e -100%, respetivamente).

- **O número de registos automóvel de veículos híbridos a gasolina (incluindo HEV e MHEV¹⁰),** por seu lado, registou um aumento de 14,2%. Em termos de categorias, os derivados, furgonetas e *pick-ups* apresentaram um crescimento expressivo de 41,8%, com 78 novos registos em 2022. Os veículos de passageiros e todo-o-terreno apresentaram igualmente uma variação positiva, na ordem dos 14,4%, com 208.402 novas matrículas.
- **O número de registos automóvel de veículos a hidrogénio** cresceu 250% nos minibus e autocarros, com 7 matrículas, e decresceu 55,6% nos automóveis de passageiros e todo-o-terreno, os quais registaram apenas 4 unidades.
- No que respeita ao **número de registos automóvel de veículos a GLP**, registou-se um decréscimo na ordem dos 3,7%. Há a registar uma variação negativa de 89,9% para os derivados, furgonetas e *pick-ups*, assim como para os veículos industriais superiores a 3,5t (-90%). Os veículos de passageiros e todo-o-terreno, por seu lado, registaram um aumento no número de registos, na ordem dos 12,7% (correspondendo a 14.526 novas matrículas).
- Para o **número de registos automóvel de veículos a GNC**, registou-se uma diminuição de 31,7%. Apenas os minibus e autocarros, bem como os veículos industriais apresentaram um crescimento positivo, de 27,9% e 24,3%, respetivamente.

Infraestruturas de carregamento

- O [indicador global de mobilidade elétrica em Espanha](#), em 2022, atingiu os 15,3 pontos, registando um acréscimo de 3,5 pontos em relação a 2021. No entanto, este valor permanece consideravelmente abaixo da média europeia, que ultrapassou os 33 pontos, conforme reportado pelo Barómetro ANFAC (2023).
- Em termos de [penetração do veículo eletrificado](#), dados relativos ao 1º trimestre de 2023 indicam que Espanha, Itália, Hungria e Chéquia registam valores inferiores a 50% da média europeia. Em contraste, a Alemanha, os Países Baixos, Portugal e França, posicionam-se na liderança do desempenho europeu, com valores em linha ou superiores à média da UE.
- **O número de pontos de carregamento de acesso público constitui um fator determinante para a eletrificação do setor em Espanha.**
- De acordo com a ACEA – *European Automobile Manufacturers' Association* (2023), no contexto europeu, Espanha é o 19º país, em termos de pontos de carregamento de acesso público,

¹⁰ MHEV - *Mild Hybrid Electric Vehicle*.

detendo apenas 1,6 pontos de carregamento por cada 100 km de estradas, contrariamente a Portugal, por exemplo, que dispõe de 25.

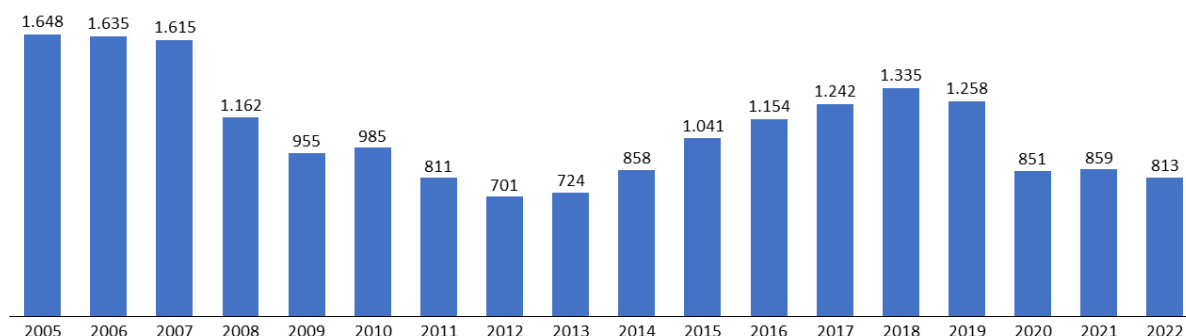
- **Não obstante, regista-se em Espanha uma evolução positiva** quanto ao desempenho em termos de infraestruturas de carregamento, tendo alcançado, em finais de 2022, 18.128 pontos de carregamento de acesso público, ou seja, +4.717 do que em 2021.
- **Analisando o contexto europeu, registam-se diferenças substantivas no grau de desenvolvimento da eletrificação do setor entre os diferentes países da UE**, sendo que o mercado se tem desenvolvido de forma mais rápida, comparativamente com a rede de infraestruturas de carregamento.
- De salientar, ainda, que outro dos desafios de Espanha está ligado ao número expressivo de pontos de carregamento de acesso público que se encontram fora de serviço, por avaria, mau estado de conservação, ou pela ausência de ligação à rede elétrica. Em finais de março 2023, encontravam-se nessa situação 6.475 pontos de carregamento de acesso público, ou seja, 24% do total da infraestrutura instalada no país.

Características do Consumo

- Em 2022, a venda de automóveis em Espanha registou o seu valor mais baixo dos últimos 9 anos, cifrando-se nas 813.396 unidades, ou seja, cerca de -5,3% face a 2021, e de -35% que em 2019 ([El País, 2 janeiro 2023](#)).
- Relativamente ao consumo, as **10 marcas mais comercializadas, em Espanha, em 2022** (com vendas superiores a 30.000 unidades), **foram a Toyota, KIA, Hyundai**, seguindo-se a **Volkswagen**, a **Peugeot** (ocupava, em 2021, o 2º lugar), a **Seat** (ocupava o 1º lugar, em 2021), a **Renault**, a **Citroën**, a **Dacia**, e a **Mercedes**. Esta última integrou o top 10 das marcas mais vendidas, em detrimento da BMW, de acordo com a mesma [fonte](#).
- **A compra de automóveis a gasóleo e gasolina, em Espanha, continua a registar uma tendência decrescente**. Segundo dados da Unoauto (2023), em 2022, os automóveis a *diesel* reduziram a sua quota de mercado de 27,7% para menos de 20%.
- Quanto ao número de **veículos de zero e baixas emissões (eletrificados, híbridos e a gás)**, as vendas aumentaram cerca de 10,2%, perfazendo aproximadamente **345.000 unidades vendidas**. Estes veículos representaram 35,8% do mercado total (FACONAUTO, 2023) e, em conjunto com os veículos a gasolina, constituíram a primeira opção de compra para os espanhóis.

- A quebra no número de registos automóvel não pode ser considerada, contudo, uma nova tendência. Com efeito, já se observava, em Espanha, no período pré-pandemia, uma diminuição ao nível das vendas de automóveis, denotando o momento de crise que já afetava, desde 2017, a indústria automóvel ao nível da produção.

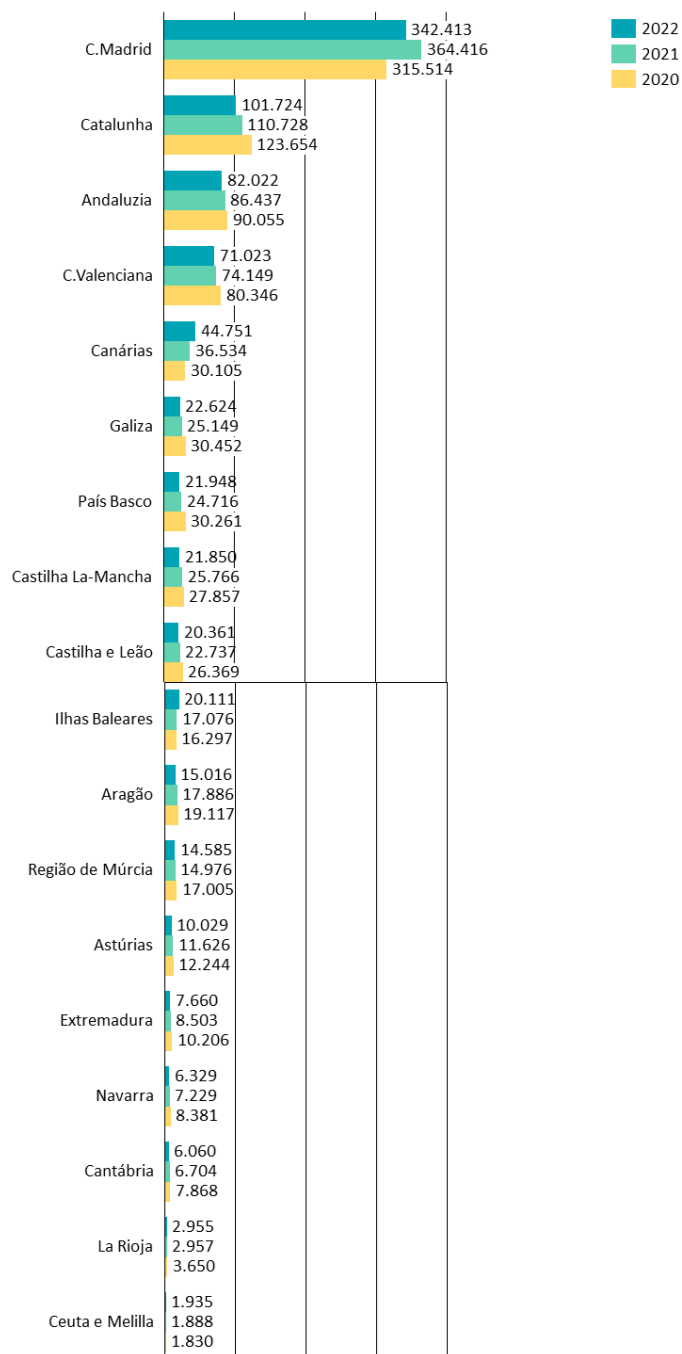
Evolução do número de automóveis registados em Espanha, entre 2005 e 2022 (em milhares de unidades)



Fonte: [Statista](#) (2023).

- Este quadro negativo acentuou-se em 2020, com a crise pandémica da COVID-19, bem como com a falta de componentes, agudizando-se, posteriormente, com o aumento do preço da energia e a incerteza na hora de escolher um motor que não venha a ter restrições no futuro.
- Analisando a evolução do número de registos automóvel em Espanha, com base nos dados do [Statista](#), entre 2020 e 2022, por Comunidade Autónoma, é notório o decréscimo registado, em termos gerais, no volume de novos veículos matriculados.

Evolução do número de automóveis matriculados, entre 2020 e 2022, em Espanha por Comunidade Autónoma (em unidades)



Fonte: [Statista](#) (2023).

- Entre as regiões autónomas espanholas, destacam-se as Ilhas Canárias como uma das poucas exceções, com mais 8.220 veículos registados em 2022 do que ano anterior, perfazendo um total de 44.751 registos automóvel.

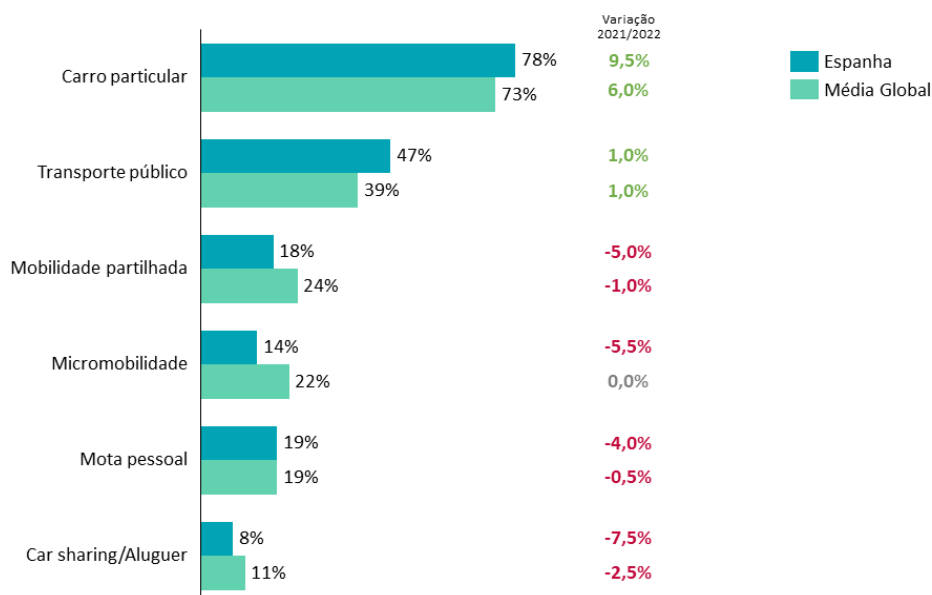
- Por sua vez, a Comunidade de Madrid, apesar de registar um número inferior de registos automóvel, relativamente a 2021 (-6.0%), manteve a liderança no que se refere a registos, com 342.413 automóveis matriculados.
- Segue-se a Catalunha, com 101.724 registos automóvel, em 2022, representando um decréscimo na ordem dos 8,1%.
- Os registos automóvel na Andaluzia decresceram 5,1% face a 2021, perfazendo um total de 82.022 automóveis registados, em 2022.
- Já a Comunidade Valenciana apresentou um decréscimo nos registos automóveis na ordem dos 4,2%, apresentando um total de 71.023 automóveis registados, em 2022.
- A Extremadura reportou uma descida do número de registos automóvel de aproximadamente 9,9%, ficando-se nos 7.660 automóveis registados.

Além dos dados estatísticos anteriormente mencionados, importa igualmente observar as novas tendências de consumo que se estão a formar no setor automóvel, com especial enfoque no mercado espanhol. De acordo com o [EY Mobility Consumer Index](#), de junho de 2023:

- Em 2023, a intenção do consumidor espanhol de adquirir um automóvel decresceu 3%, apesar de continuar acima da média mundial e no segundo lugar a nível europeu.
- Contudo, 48% dos inquiridos não detentores de automóvel privado afirmam ter a intenção de comprar um automóvel, o que representa um aumento de 8%, contra 2% registados à escala global.
- Já as deslocações em automóvel privado por motivos de trabalho e de estudos aumentaram 11%, em apenas um ano, e 8% nas deslocações por outros motivos, estas com o maior crescimento registado entre todos os países inquiridos¹¹.
- Os inquiridos mostram predisposição para a utilização de transportes públicos para deslocações fora do contexto de trabalho e de estudos (+3% face a 2021), e 75% daqueles responderam estar dispostos a usar menos o seu transporte pessoal face à oferta de transportes públicos gratuitos.

¹¹ Nota: 20 países inquiridos no relatório *EY Mobility Consumer Index*: Alemanha, Austrália, Áustria, Brasil, Canadá, China, Coreia do Sul, Espanha, França, Índia, Itália, Japão, México, Noruega, Nova Zelândia, Países Baixos, Reino Unido, Singapura, Suécia, e União Europeia.

Tipologias de mobilidade usadas em Espanha vs. resto do mundo, pelo menos uma vez por semana, em 2022



Fonte: [EY Mobility Consumer Index 2023 España](#).

- Espanha retrocedeu no que respeita à modalidade de *car sharing* e mobilidade partilhada (-7,5%), apesar de ter liderado estas opções de mobilidade durante a pandemia.
- O país situa-se na cauda da Europa em termos de micromobilidade como modo de deslocação para o trabalho e estudos, embora registe um crescimento da mobilidade elétrica nas áreas urbanas. Destaca-se, ainda, que só em Madrid existem 20.000 veículos deste tipo (por exemplo, trotinetas elétricas).
- 66% dos espanhóis estão a considerar comprar um veículo elétrico nos próximos dois anos (face a 55% a nível global), contra 63% das intenções registadas em 2022 (52% à escala global). Em termos de intenção de compra de um veículo elétrico, Espanha destaca-se a nível europeu, ficando apenas atrás da Itália (70%) e da Noruega (67%). A nível extracomunitário, a China ocupa a primeira posição (75%).
- O consumidor espanhol revela um interesse crescente por veículos totalmente elétricos (BEV) (entre 17% e 21%), contra a tendência por modelos híbridos (HEV e PHEV), a nível global, sendo incentivado, sobretudo, pelo aumento do preço dos combustíveis.
- Ainda assim, o interesse por veículos híbridos convencionais e híbridos *plug-in* continua a ser a opção mais atrativa para 45% dos inquiridos.

- Para os consumidores que já possuem um veículo elétrico, a sua opção vai no sentido da repetição de compra (97%). Por seu lado, 62% dos condutores espanhóis de veículos a combustão consideram vir a comprar um veículo elétrico no futuro.
- Os inquiridos apontaram, ainda, três fatores que poderão ser determinantes para que a escolha possa recair noutro tipo de veículos: **o preço do veículo, o elevado custo de vida e subida dos preços atuais**, assim como **a inexistência de pontos de carregamento de acesso público suficientes no país**.

Projetos Estratégicos

No contexto da indústria automóvel em Espanha, importa atender aos projetos estratégicos atualmente em curso, na medida em que estes irão ditar as prioridades e tendências de investimento para o setor para os próximos anos.

PERTE-CV (*Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica del Vehículo Eléctrico y Conectado*)¹²

- Os PERTES, *Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica*, em Espanha, baseados num modelo de parceria público-privada, configuram-se como projetos com impacto transformador estrutural e com efeito económico multiplicador, exigindo uma estreita colaboração entre as Administrações, empresas e centros de investigação.
- O PERTE-CV, dedicado especificamente ao desenvolvimento do veículo elétrico e conectado, prevendo um investimento total superior a 24.000 milhões de euros e uma participação privada na ordem dos 19.700 milhões de euros, tem como objetivo criar no país o ecossistema de mobilidade e de automação necessário ao desenvolvimento e fabrico completo de veículos elétricos e conectados à rede.
- O primeiro pacote financeiro, constituído por 4.295 milhões de euros de investimento público e por 19.714 milhões de euros de investimento privado, foi reforçado, em julho passado, através de um segundo aviso, com um apoio global no montante de 559,6 milhões de euros, divididos em dois segmentos: 344,4 milhões de euros em subvenções diretas; e 215,2 milhões de euros em empréstimos e bonificação de taxas de juro ([El País, 27 de julho 2023](#)).
- Esta segunda convocatória prevê algumas alterações, nomeadamente através de um regime mais flexível e dinâmico, tanto em termos de prazos como de requisitos, pelo que passarão

¹² Informação disponível à data de julho 2023.

também a ser considerados elegíveis “*investimentos e gastos*” realizados desde o dia seguinte à apresentação do pedido de apoio.

- Este novo pacote vem complementar a linha de apoio lançada pelo governo em junho passado - com um montante de 837 milhões de euros - destinado a projetos conducentes ao desenvolvimento de toda a cadeia de valor ligada às baterias, em particular, no que se refere à investigação industrial na área de baterias ou de pilhas de combustível, desde que estas recorram ao hidrogénio como combustível.
- Para projetos dedicados a sistemas de carregamento e reciclagem de baterias, fabrico de componentes ou de *hardware* e *software* para automóveis com zero emissões e conectados, o apoio mínimo financiável, por projeto, é de 100.000 euros.
- No entanto, os projetos de investigação de baterias ou células de combustível só poderão ser financiados se o investimento orçado for superior a 500.000 euros.
- Já as ajudas máximas, a distribuir de acordo com requisitos distintos, não permitem que cada projeto obtenha financiamento superior a 35 milhões de euros.

Empresas cujas candidaturas ao PERTE-CV já foram aprovadas:

Seat/Volkswagen

- Projeto no montante de 800 milhões de euros e de *Fast Forward* de 10.000 milhões de euros, destinados a:
 - eletrificação das suas duas fábricas para produção de veículos elétricos urbanos, a partir de 2025;
 - 3.000 milhões de euros para transformação da Seat, em Martorell, acrescidos de 1.000 milhões de euros para a fábrica de Pamplona;
 - criação de um ecossistema de baterias para veículos elétricos e construção de uma fábrica de baterias, em Sagunto, Valência (investimento de 3.000 milhões de euros);
 - localização no país de componentes essenciais para carros elétricos;
 - digitalização da indústria;
 - formação de talento.

Projeto D-Hub

- Projeto promovido pela QEV Technologies e Btech, com a participação de 18 empresas (entre as quais estão, por exemplo, Cellnex e Applus+), num investimento total de 107,8 milhões de euros.

- Reindustrialização das fábricas da Nissan, em Barcelona, com um investimento global de 305,1 milhões de euros.
- Adaptação das instalações para a produção de 60.000 unidades de veículos comerciais e autocarros elétricos da marca Zeroid e até 40.000 unidades de uma *pick-up* da marca Ebro com base na Nissan Navara.

Mercedes

- Projeto no montante de 170 milhões de euros para a fábrica de Vitória, destinado ao seu projeto de eletrificação automóvel, para o qual conta com parceiros como a Zigor Corporación, Ingeteam, Gestamp ou Basquevolt.
- Investimento de 1,2 mil milhões de euros destinados à transformação e expansão das instalações de Vitória com vista a condicionar a produção de novos modelos elétricos, pendente da confirmação da casa-mãe.

Stellantis

- Projeto no montante total de 266 milhões de euros, dos quais 52,2 milhões de euros destinados à fábrica de Figueruelas da Opel e 15,2 milhões para o projeto na fábrica de Vigo.

Renault

- 40 milhões de subvenção para veículos elétricos destinados ao seu ecossistema de inovação, dispondo ainda de 31 iniciativas estruturadas no âmbito da descarbonização, conectividade e mobilidade.
- Até 2024, desenvolvimento de uma nova família de motores híbridos E-Tech para a unidade de Valladolid, e duas caixas de velocidades para a unidade Sevilha Renault.
- Produção de cinco novos veículos híbridos (iniciada em 2021), incluindo o novo modelo Austral, nas fábricas de Palencia e Valladolid.

Ford

- Projeto no montante de 106,3 milhões de euros para a implementação da plataforma elétrica GE-2 na fábrica de Almussafes (Valência), a partir da qual serão produzidos dois novos modelos 100% elétricos, entre 2025 e 2026, juntando-se, assim, ao modelo Kuga. É de ressaltar que este incentivo foi determinante para a sobrevivência da referida fábrica.

Irizar

- Projeto denominado “Capital”, com enfoque no transporte elétrico, no montante global de 63 milhões de euros.

- Constituído por 21 empresas, oriundas de sete comunidades autónomas, e incluindo a Iberdrola, o projeto tem como objetivo desenvolver autocarros elétricos e veículos industriais, assim como a aposta no hidrogénio como uma solução para o futuro.

Fora do âmbito do PERTE, existem ainda outros projetos que, pela sua importância, importa mencionar:

- Sul coreana **Iljin Materials**: investimento de 600 milhões de euros numa fábrica de componentes de baterias elétricas, em Mont-Roig del Camp (Tarragona).
- Anglo-indiana **Switch Mobility**: dedicada à produção de autocarros, prevê investir 100 milhões de euros em Valladolid.
- Eslovaca **InoBat**: prevê investir, em Valladolid, 3.000 milhões de euros numa fábrica de baterias.
- Chinesa **Citic**: está atualmente a avaliar a implementação de uma fábrica de jantes na Galiza.

PERTE (Fábricas de baterias)

Em processo de candidatura ao PERTE encontram-se duas fábricas de baterias, as quais são essenciais para ancorar a produção de veículo elétricos em Espanha, a saber:

- Comunidade Valenciana: **a mega fábrica da Volkswagen, em Sagunto (Valência), com previsão de começar a operar em 2026**. Prevê a criação de mais de 3.000 postos de trabalho, destinando-se a fornecer principalmente as suas fábricas em Martorell (Seat, Cupra) e Pamplona (Volkswagen).
- Extremadura: projeto denominado “Venergy+”, tendo **a singapurense Envision e a espanhola Acciona Energía** como principais parceiros, num investimento de 1.000 milhões de euros (numa primeira fase) e de 2.500 milhões, em 2030. Este projeto ocupará 200 hectares da zona industrial da Espaço Navalmoral.

PERTE (Microchips)

- Na área dos semicondutores, Espanha atua somente ao nível do desenho e comercialização. Assim, o Governo aprovou, recentemente, **o PERTE destinado à microeletrónica e semicondutores com o objetivo de posicionar o país como um referencial na criação e fabrico de chips**, num investimento público de 12.250 mil milhões de euros, até 2027.
- O primeiro projeto, recentemente aprovado, foi atribuído à [Intel](#), com um investimento de 400 milhões de euros destinados à instalação de um Centro de *Design* de Microchips, em Barcelona.

Oferta portuguesa

- De acordo com o INE (Instituto Nacional de Estatística), entre 2018 e 2022, as exportações portuguesas de Componentes automóveis¹³ para Espanha cresceram acima da média do setor: 4,2% *versus* 2,8% em termos médios anuais. O valor da taxa de variação média anual das exportações de Componentes automóveis para Espanha deve-se à variação anual de 2018 para 2019, que passou de um valor total de 2.066 milhões de euros para 2.259 milhões de euros. **Em 2022, o valor das exportações foi de 2.431 milhões de euros.**
- É de relevar que, no mercado espanhol, os **componentes automóveis portugueses são considerados como sendo produtos de qualidade elevada e com preços competitivos relativamente à concorrência**, sendo exemplos a indústria dos moldes de injeção ou a indústria transformadora de plásticos (AICEP, 2023).

Tendo em conta os segmentos que virão a ser mais afetados pela transformação do veículo de combustão, face aos desafios da mobilidade elétrica, transição digital e interconectividade, os componentes com maior potencial de crescimento para o futuro¹⁴ para o mercado em análise são:

Vendas portuguesas para Espanha em 2022

Posição pautal	Designação	Em milhares de euros	% do total
870899	Partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições	510.297	21,0
870829	Partes e acessórios de carroçarias para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais (exceto para-choques e suas partes, cintos de segurança e, para-brisas, vidros traseiros e outros vidros para automóveis)	274.219	11,3

¹³ Para efeitos de comparação a nível internacional, apenas é possível utilizar uma delimitação pautal comum até 6 dígitos do Sistema Harmonizado, tendo sido, neste exercício, utilizadas as posições mencionadas no capítulo Nota Final.

¹⁴ Estimativa de crescimento elaborada com base num exercício estatístico de potencial de exportação e posterior análise qualitativa das tendências presentes no mercado espanhol.

(continuação)

Posição pautal	Designação	Em milhares de euros	% do total
940199	Partes de assentos, não especificadas nem compreendidas noutras posições (exceto de madeira)	187.447	7,7
870840	Caixas de velocidades e suas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições	116.733	4,8
902920	Indicadores de velocidade e tacómetros; estroboscópios	114.302	4,7
401110	Pneumáticos novos, de borracha, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida	107.669	4,4
852721	Aparelhos recetores de radiodifusão que só funcionem com fonte externa de energia, para veículos automóveis, combinados com um aparelho de gravação ou de reprodução de som	75.178	3,1
940120	Assentos para veículos automóveis	7.835	0,3
870821	Cintos de segurança para proteção de pessoas em veículos automóveis	48	0,0

Fonte: INE, 2023.

- As empresas portuguesas de componentes para os primeiros (novos) projetos, regra geral, mantêm o contacto direto com as OEMs ou *Tier 1*.
- Para a **reposição/manutenção**, as empresas contactam diretamente as empresas de *Tier 2*, *Tier 3* e distribuidores grossistas/retalhistas.

Em termos de recomendações estratégicas para fazer face à concorrência, as empresas portuguesas de componentes automóveis deverão ter em consideração:

- A **importância de uma transição ágil**, evitando, não só as consequências de uma transformação abrupta e provavelmente onerosa, como também poderão beneficiar do incremento da sua competitividade e capacidade de resposta ao consumidor.
- O **progressivo aumento do número de veículos elétricos**, com uma maior autonomia e ligação com a tecnologia, assim como estradas e serviços mais inteligentes, exigirão alterações e a

reinvenção dos atuais modelos de negócio do setor, eventuais fusões e aquisições, assim como investimento de capital.

- Uma **estratégia sustentável** poderá requerer novos acordos e/ou alianças estratégicas com novos tipos de entidades, como fornecedores de *Big Data*, outros distribuidores com experiência de implementação de sustentabilidade nas suas empresas, entre outros.
- A relevância da integração de objetivos ambiciosos e realistas de sustentabilidade nas suas estratégias, de médio prazo (entre 5-10 anos).
- A **importância de incrementarem a flexibilidade da produção e *design***, mantendo os preços competitivos.
- A consolidação da notoriedade da marca.
- O incremento do talento.

QUADRO LEGAL E REGULAMENTAR

Para efeitos de análise do Quadro Legal e Regulamentar, serão consideradas as posições pautais dos segmentos estimados com maior potencial de crescimento no futuro para o mercado em apreço, referidos no tema anterior “Oferta portuguesa”.

Tributação

- Não há lugar ao pagamento de direitos aduaneiros, pois está em funcionamento o mercado único, onde as [mercadorias circulam livremente](#) sem haver lugar a qualquer controlo alfandegário.
- A União Europeia (UE) aplica um [Sistema Comum do IVA](#), sendo que os Estados-membros (EM) beneficiam de uma certa flexibilidade, nomeadamente na determinação das taxas do IVA. Em Espanha os componentes automóveis em apreço estão sujeitos à taxa normal de [21%](#), sendo a entidade competente na matéria a [Agencia Tributaria](#) espanhola.
- No comércio *Business2Business (B2B)*, onde o vendedor português e o comprador espanhol são ambos sujeitos passivos de IVA, a fatura portuguesa está isenta de IVA português no termos da alínea a), do n.º 1 do [artigo 14.º do RITI](#). Neste caso, é o comprador espanhol que autoliquida o IVA no seu país (*reverse charge*), caso exista IVA a liquidar.
- Já no comércio à distância (*online Business2Consumer (B2C)*), sendo cobrado IVA em Espanha sobre o produto em apreço, o vendedor português deve registar-se em Espanha e cobrar o respetivo IVA se o valor total das vendas *online* intracomunitárias no ano civil anterior ou em curso forem iguais ou superiores a 10.000,00€. Para simplificar o cumprimento das obrigações

- referentes ao IVA espanhol (registo, entrega das declarações e pagamento do imposto) desde 1 de julho de 2021 que o vendedor português não estabelecido em Espanha pode recorrer ao [balcão único](#) disponibilizado na página *web* da Autoridade Tributária e Aduaneira em Portugal designado por [OSS - One Stop Shop/Regime União](#). Para mais informação sobre esta e outras matérias relacionadas consultar Quadro Legal e Regulamentar em [Espanha e-Commerce \(AICEP\)](#).
- As Ilhas Canárias, enquanto [RUP](#) (região ultraperiférica) espanhola, [não fazem parte do território da UE](#) para efeitos fiscais, nomeadamente de IVA e Impostos Especiais sobre o Consumo. Com efeito, em vez do IVA, é cobrado o [IGIC](#) (*Imposto Geral Indireto Canário*) à [taxa geral de 7%](#). É, ainda, cobrado um imposto especial sobre o consumo designado por [AIEM](#) (*Arbitrio Insular a la Entrada de Mercancías*) à [taxa de 5%](#) para assentos (pp 9401). Para que possam ser cobrados estes impostos, há necessidade de ser efetuada uma [declaração alfandegária de despacho](#) nos envios de bens de qualquer Estado-Membro da UE (incluindo continente espanhol) para as Ilhas Canárias.
 - Nos envios de pequenas remessas para as Ilhas Canárias, característicos nas vendas *online*, sugerimos a consulta da página *web* da [Agencia Tributaria Canária](#) que disponibiliza informação sobre [Envíos postales y mensajería: Autodespacho](#), bem como sobre [Instrucciones sobre la declaración de envíos de escaso valor \(H7\) en Canarias](#), segundo as quais os envios de bens de valor inferior a 150€ parecem estar isentos de *IGIC*, com algumas exceções (ver [FAQs](#)). Para o esclarecimento de qualquer dúvida nesta matéria os interessados devem contactar a referida entidade ([Contacto - Agencia Tributaria Canaria](#)).
 - Por último, desde 1 de janeiro de 2023, é cobrado um novo imposto espanhol, o *Impuesto Especial sobre los Envases de Plástico No Reutilizables*, regulado nos artigos 67 a 83 da [Ley 7/2022, de 8 de abril](#), que incide sobre o fabrico (em Espanha), importação ou aquisição intracomunitária de plásticos de utilização única (e não reciclados). Assim, nas aquisições intracomunitárias de produtos embalado em matéria plástica não reutilizável (e não reciclada), os responsáveis pela comercialização do produto no mercado espanhol (distribuidores) devem autoliquidar este imposto à taxa de €0,45 por Kg de plástico, exceto se a quantidade de plástico acumulada num mês não exceder 5 Kgs ou se tratar de plástico reutilizável ou reciclado, devendo, neste último caso, o plástico reciclado estar [certificado por entidade acreditada](#) no âmbito da [Norma UNE-EN 15343:2008](#) ou normas que a substituem.
 - A autoliquidação do referido imposto deve ocorrer até ao 15º dia do mês seguinte ao do início da expedição ou transporte dos produtos com destino ao adquirente, salvo se a fatura for emitida em momento anterior, caso em que o imposto é devido na data da sua emissão. É de realçar que os distribuidores espanhóis podem optar por fazer repercutir o custo deste imposto

ao [consumidor final](#), sendo que o retalhista *online* localizado fora de Espanha também é devedor do imposto se fizer vendas/entregas diretas ao consumidor final (caso em que terá de designar um representante fiscal local para o cumprimento de todas as obrigações associadas ao imposto). Para mais informação consultar a [página web](#) e o [Informador del Impuesto del Plastico](#), da administração fiscal espanhola.

Consultar: [Access2Markets](#) (depois de selecionado o produto, consultar na coluna lateral esquerda “Impostos”) e Quadro Legal e Regulamentar em [Espanha e-Commerce \(AICEP\)](#).

Formalidades

- A Fatura Comercial assume uma importância vital no âmbito das trocas comerciais comunitárias, uma vez que foram suprimidos todos os documentos aduaneiros de controlo na Alfândega, vigorando o princípio da [livre circulação de mercadorias em setores harmonizados e não harmonizados](#). A Fatura deve sempre indicar os números de registo em IVA do vendedor e do adquirente, com indicação do país em causa e correspondente expressão codificada ([ver Q11](#)), podendo o número de IVA do adquirente ser confirmado no [Sistema VIES](#).
- Por outro lado, existe a obrigação de apresentação da [Declaração Intrastat](#) junto do INE, para efeitos estatísticos, sempre que a transação esteja abrangida pelo IVA e ultrapasse os valores (anuais) dos limiares estatísticos de assimilação (para o ano de 2023: expedições de €400.000 até €6.499.999 – [FAQs](#)).
- Quanto à mercadoria, são vários os [produtos](#) na União Europeia (UE) sujeitos a regulamentação comunitária desenvolvida, o que obvia a dificuldades e obstáculos à livre circulação no espaço comunitário. Se os bens em causa já são comercializados em Portugal e cumprem as regras, não há, em princípio, dificuldade na sua venda nos demais países da UE.
- De seguida, referem-se alguns exemplos de requisitos aplicáveis aos componentes para automóveis, tendo por fonte a consulta efetuada através da classificação pautal no [Access2Markets](#):

VEÍCULOS

- Os veículos a motor, seus reboques, sistemas, componentes e unidades técnicas separadas, devem cumprir, entre outras regras, os requisitos dos atos regulamentares listados no [Anexo II](#) do [Regulamento UE n.º 2018/858](#); bem como o disposto no [Regulamento de Execução UE n.º 2020/683](#).

- Para que o produto possa ser colocado no mercado e vendido em toda a UE deve ser obtida uma homologação UE de veículo completo (o apelidado *Sistema de Homologação de Veículo Completo - WVTA*), sendo a homologação concedida a todos os modelos de veículos, sistemas, unidades técnicas ou componentes individuais. Os pedidos de homologação devem ser apresentados pelo fabricante ou pelo seu mandatário à entidade homologadora de um único Estado-Membro (ver lista de entidades clicando em “[veículos a motor](#)”).
- Depois de homologado, o fabricante ou seu mandatário deve elaborar uma [Declaração UE de Conformidade](#) para cada veículo, ou unidade técnica separada ou componente produzido em conformidade com o tipo de veículo homologados.
- Para obter mais informação sobre esta e outras matérias relacionadas, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Indústria Automóvel](#).

PNEUS

- Os pneus das classes C1, C2 e C3 colocados no mercado da UE estão sujeitos aos requisitos de rotulagem energética estabelecidos pelo [Regulamento UE n.º 2020/740](#).
- Os fornecedores de pneus devem assegurar que os pneus sejam acompanhados: (i) para cada pneu individualmente por uma etiqueta, em forma de autocolante, que cumpra os requisitos do [Anexo II](#), indicando a informação e a classe para cada um dos parâmetros constantes do [Anexo I](#), e por uma ficha de informação do produto ; ou (ii) para cada lote de um ou mais pneus idênticos por um rótulo de pneu impresso que obedeça aos requisitos do [Anexo II](#), indicando a informação e classe para cada um dos parâmetros estabelecidos no [Anexo I](#), e por uma ficha de produto.
- Desde 1 de maio de 2021, os fornecedores devem inserir as informações constantes do [Anexo VII](#) na [base de dados de Registo Europeu de Produtos para Rotulagem Energética \(EPREL\)](#) antes de colocarem no mercado um pneu produzido após essa data.
- Para obter mais informação sobre esta matéria, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Pneus](#).

TÊXTEIS

- Os produtos têxteis, definidos como qualquer produto em bruto, semitrabalhado, trabalhado, semimanufaturado, manufaturado, semiacabado ou confeccionado que seja constituído exclusivamente por fibras têxteis, independentemente do processo de mistura ou montagem utilizado, só podem ser colocados no mercado da UE desde que

rotulados, marcados ou acompanhados de documentos comerciais em conformidade com o [Regulamento UE n.º 1007/2011](#).

- Para os produtos têxteis constantes do [Anexo V](#), não é obrigatória a rotulagem ou marcação com o nome ou composição da fibra, é o caso dos produtos têxteis de proteção e de segurança, tais como cintos de segurança, e dos produtos têxteis destinados normalmente a serem incorporados em veículos e outros meios de transporte, ou a servir para o funcionamento, a conservação e o equipamento destes, com exceção dos encerados e dos acessórios de material têxtil para viaturas automóveis vendidos separadamente dos veículos.
- Apenas os produtos para venda ao consumidor final precisam ser rotulados, para outros produtos a rotulagem ou marcação pode ser substituída ou complementada por documentos comerciais que os acompanham.
- Para obter mais informação sobre esta matéria, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Legislação em Matéria de Têxteis e Vestuário](#).

COMPATIBILIDADE ELETROMAGNÉTICA DE APARELHOS ELÉTRICOS E ELETRÓNICOS

- A colocação no mercado da UE de aparelhos elétricos e eletrónicos está sujeita ao cumprimento dos requisitos essenciais obrigatórios estabelecidos pela Diretiva de Compatibilidade Eletromagnética (EMC) [2014/30/UE](#) que visa garantir que o seu desempenho é protegido contra perturbações eletromagnéticas.
- Os produtos devem conter a [marcação CE](#) e o fabricante ou o seu mandatário deve realizar o procedimento de avaliação da conformidade que consta nos [Anexos II e III](#) da Diretiva, bem como elaborar uma Declaração UE de Conformidade de acordo com o modelo referido no [Anexo IV](#). Trata-se de uma obrigação para aparelhos colocados no mercado, mas não para aparelhos destinados a ser incorporados numa dada instalação fixa.
- Os produtos fabricados de acordo com as especificações técnicas das normas harmonizadas beneficiam de uma presunção de conformidade com os requisitos essenciais: [Lista resumida de títulos e referências das normas harmonizadas - Compatibilidade Eletromagnética \(EMC\)](#).
- Para obter mais informação sobre esta matéria, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Diretiva de Compatibilidade Eletromagnética](#).

EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS DE BAIXA TENSÃO

- A colocação no mercado da UE de equipamentos elétricos (incluindo alguns componentes destinados a incorporação em outros equipamentos) de baixa tensão, ou seja, projetados para uso com uma tensão nominal entre 50 e 1000 V para corrente alternada ou entre 75 e 1500 V para corrente contínua, está sujeita ao cumprimento dos requisitos essenciais obrigatórios estabelecidos pela [Diretiva n.º 2014/35/UE](#).
- A Diretiva abrange, por exemplo, equipamentos de iluminação, fiação elétrica e conjuntos de cabos ou equipamentos de instalação elétrica, encontrando-se excluídos os equipamentos listados no [Anexo II](#) da Diretiva.
- Os produtos devem conter a [marcação CE](#) e o fabricante ou o seu mandatário deve realizar o procedimento de avaliação da conformidade que consta no [Anexo III módulo A](#), bem como elaborar uma Declaração UE de Conformidade de acordo com o modelo referido no [Anexo IV](#). Não existe nenhum procedimento de avaliação da conformidade na Diretiva que requeira a intervenção de um terceiro (Organismo Notificado).
- Para obter mais informação sobre esta matéria, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Diretiva de Baixa Tensão](#).

BATERIAS E ACUMULADORES PARA VEÍCULOS AUTOMÓVEIS

- O [Regulamento UE n.º 1103/2010](#) estabelece as regras respeitantes à rotulagem da capacidade das baterias e acumuladores para veículos automóveis colocados no mercado da UE pela primeira vez após 30 de maio de 2012. Estes devem ser marcados com um rótulo que contenha as informações previstas no [Anexo III, parte B](#) do Regulamento.
- Estes requisitos não se aplicam aos produtos incorporados ou projetados para serem incorporados a aparelhos antes de serem fornecidos aos usuários finais e não destinados a serem removidos.
- Por sua vez, a gestão de resíduos das baterias e acumuladores para veículos automóveis e baterias ou acumuladores industriais, concebidas para fornecer energia ao motor elétrico presente em qualquer tipo de veículos elétricos e/ou híbridos encontra-se regulada nos artigos 8.º, n.ºs 3 e 4; 14.º; 16.º n.º 1 al. b) e n.º 5; e 21.º n.ºs 1 e 2 da [Diretiva n.º 2006/66/CE](#).
- Para obter mais informação sobre esta e outras matérias relacionadas, os interessados devem aceder na página *web* da Comissão Europeia ao tema [Baterias](#).

- Dada a diversidade de produtos, as empresas portuguesas devem sempre consultar os requisitos indicados para o seu produto no [Access2Markets](#), através da classificação pautal do mesmo, bem como inquirir junto dos seus clientes no mercado espanhol acerca da necessidade de cumprir estes e outros requisitos específicos, nacionais ou comunitários.
- Relativamente aos resíduos das embalagens dos produtos, apesar de se encontrar em processo legislativo a adoção de [novas regras em matéria de embalagens \(short guide\)](#), ao nível do Mercado Interno da UE o fluxo das embalagens e resíduos de embalagens encontra-se regulado na [Diretiva n.º 94/62/CE](#), que estabelece como regra comum a todos os Estados-membros (EM) o [princípio da responsabilidade alargada do produtor](#). O princípio da responsabilidade alargada do produtor consiste na responsabilidade financeira ou financeira e organizacional do produtor relativamente à gestão dos resíduos provenientes dos seus próprios produtos, sendo que esta responsabilidade pode ser assumida a título individual ou transferida para um sistema integrado. Cabe, no entanto, a cada EM definir o seu modelo de gestão.
- A marca “Ponto Verde” é um dos sistemas adotado na maioria dos EM para gestão dos resíduos de embalagens, incluindo Espanha (ver [aqui](#)), sendo o uso do logo “Ponto Verde” voluntário em quase todos os países comunitários. Em Espanha, o uso do logo na embalagem só [deixou de ser obrigatório](#) no final de 2022, com a publicação do [Real Decreto 1055/2022, de 27 de diciembre](#).
- À partida, no comércio *Business2Business* o distribuidor no mercado de destino pode assumir a responsabilidade do produtor, mas tal deve ser confirmado junto do cliente e acordado legalmente entre o vendedor português o respetivo distribuidor no mercado. Já no comércio *Business2Consumer (e-commerce)*, não existindo distribuidor no mercado de destino, é particularmente importante que o vendedor português contacte os [organismos de gestão de resíduos de embalagem](#) localizados em Espanha (exemplo: [ECOEMBES](#)) ou consulte as normas aplicáveis disponíveis [página web do Ministério espanhol responsável](#), para apurar se existem e quais as obrigações a cumprir na matéria.
- Com a publicação do [Real Decreto 1055/2022, de 27 de diciembre](#) passou a ser obrigatório que os produtores estabelecidos noutra EM e que comercializam produtos em Espanha se registem no [Registro de Productores de Producto – Sección Envases](#), para cumprir as obrigações de informação relativas à gestão de resíduos de embalagens, devendo, para o efeito, designar uma pessoa singular ou coletiva no mercado espanhol como representante autorizado. No comércio *B2B*, caso o produtor estrangeiro não designe representante, o primeiro distribuidor ou comerciante do produto embalado com sede em Espanha é secundariamente responsável pela obrigações estabelecidas para os produtores de produtos (ver [artigo 17.2 do Real Decreto](#) e [Nota Interpretativa](#) da *Subdirección General de Economía Circular* espanhola).

- Para além do acima referido, as empresas portuguesas devem inquirir junto dos seus clientes no mercado espanhol acerca da necessidade de cumprir outros requisitos nacionais.

Consultar: [Access2Markets](#) (depois de selecionado o produto, consultar na coluna lateral esquerda “Requisitos de Produto”) e Quadro Legal e Regulamentar em [Espanha e-Commerce \(AICEP\)](#).

Entraves

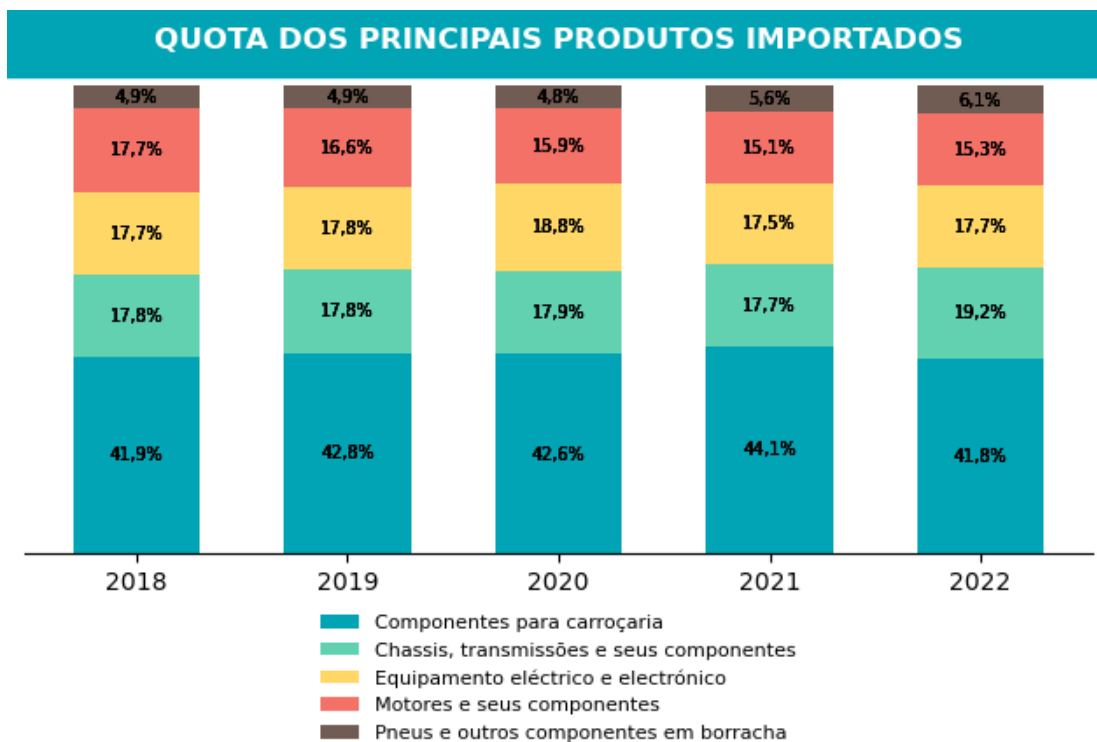
- Não são conhecidos entraves específicos à venda de componentes automóveis para a Espanha, para além dos constrangimentos identificados nos pontos anteriores.

Nota: A informação presente no capítulo “Quadro Legal e Regulamentar” reporta a outubro 2023.

CONCORRÊNCIA

Concorrência estrangeira

- **A Espanha foi o 7º importador mundial de Componentes automóveis, em 2022, com um total de importações de 30 mil milhões de USD, sendo o produto Componentes para carroçaria o mais representativo (13 mil milhões de USD), de acordo com o Comtrade.**



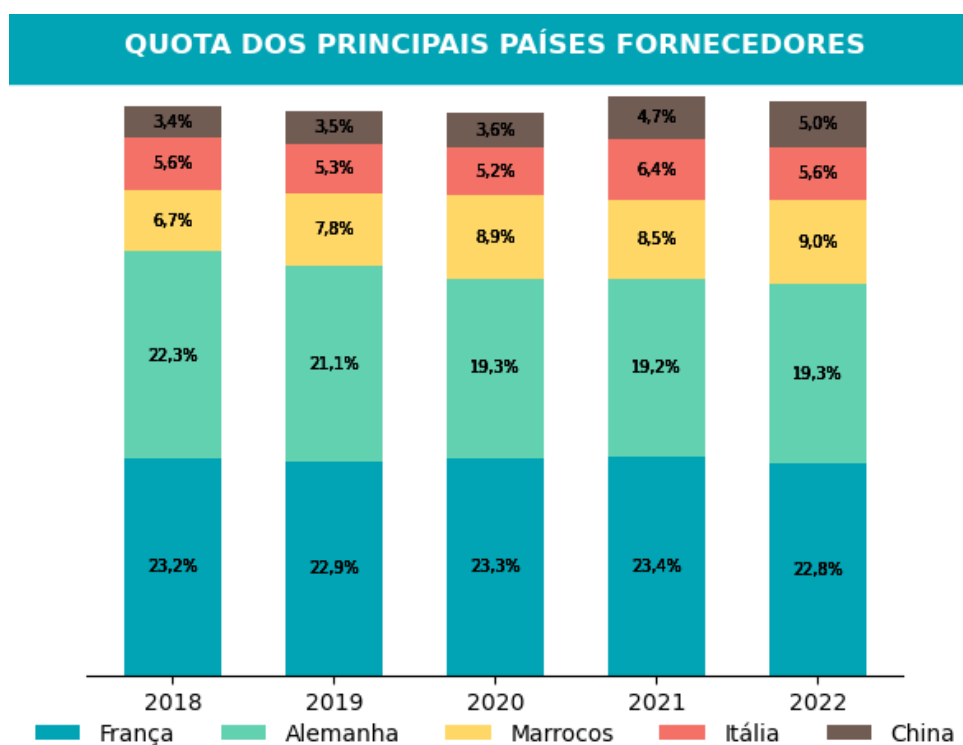
Fonte: Comtrade.

Em 2022, o mercado de importação de Componentes automóveis em Espanha foi dominado por 3 países fornecedores, França, Alemanha e Marrocos, que representaram 51,0% do total importado.

Os principais países fornecedores foram:

- **França** com uma quota de mercado de 22,8%;
- **Alemanha** com uma quota de 19,3%;
- **Marrocos** com uma quota de 9,0%;
- **Itália** com uma quota de 5,6%;
- **China** com uma quota de 5,0%.

Portugal foi o 7º fornecedor de Componentes automóveis para Espanha, com uma quota de mercado de 4,4%.



Fonte: Comtrade.

- As importações de Componentes automóveis em Espanha, de 2018 a 2022, têm vindo a decrescer, com uma evolução média anual de -2,8%, um comportamento contrário ao das importações mundiais, que registaram um crescimento de 1,2%, no mesmo período.
- A dinâmica observada na taxa de variação média anual das importações de Componentes automóveis por Espanha ficou a dever-se à diminuição observada entre 2019 e 2020, de 32 mil milhões de USD para 28 mil milhões de USD.

Concorrência local

- Espanha conta com mais de **1.000 fabricantes de componentes para automóveis**, destacando-se, em termos de volume de faturação, os fabricantes já apresentados no capítulo Dimensão e Comportamento do Mercado.
- Para além das linhas de produção existentes, **Espanha contará, ainda, com alguns novos projetos**, entre os quais se destacam:
 - uma nova fábrica de montagem de baterias para veículos elétricos da Seat;
 - produção de um MPV¹⁵ de emissões zero por parte da Mercedes-Benz;
 - produção de um novo modelo e de um centro de produção mundial de caixas de velocidades híbrida da responsabilidade da Renault.

Projetos atuais e futuros no setor automóvel em Espanha¹⁶

- **Seat - Martorell (Catalunha)**: a Seat, instalada em Martorell desde 1993, fabrica todos os modelos da gama Seat, exceto o Alhambra, Toledo e Mii, bem como caixas de velocidades. Produz diariamente cerca de 2.100 unidades, a uma velocidade de fabrico de um automóvel a cada 40 segundos. Nos últimos anos, através do projeto Seat al Sol, converteu esta fábrica na maior unidade de placas fotovoltaicas da indústria automóvel a nível mundial, permitindo uma economia de 7.000 toneladas de Co2. **Futuro projeto da Seat**: nova fábrica de montagem de baterias para veículos elétricos, em Martorell, num investimento total de 300 milhões de euros.
- **Ford - Almussafes (Valência)**: inaugurada em 1976, a fábrica da Ford emprega mais de 8.300 pessoas e dispõe de uma estação ferroviária própria. O Fiesta, fabricado em Espanha desde 1976, é, hoje, alemão. Em 2021, a Ford Almussafes, com capacidade para produzir até 450.000 viaturas/ano, fabricou menos de 165.000 automóveis, o nível mais baixo desde 1977, representando apenas 36% da sua capacidade. Anteriormente especializada em modelos de gama média-baixa, a sua produção passou a direcionar-se para veículos de gama média-alta. **Futuro projeto da Ford**: fabrico dos dois veículos elétricos que a multinacional americana ainda não tinha atribuído às suas fábricas europeias, a partir de 2025.

¹⁵ MPV – Veículo Automóvel Monovolume Familiar.

¹⁶ Fonte: AICEP Espanha.

- **Mercedes-Benz - Vitória e Sámano (País Basco e Cantábria):** inaugurada em 1954, a fábrica da Mercedes-Benz, em Álava, Vitória emprega mais de 5.000 pessoas. A maior parte da sua produção destina-se à exportação, sendo a Alemanha o principal destino dos quatro modelos fabricados. Esta fábrica esperava recuperar em 2022, contudo, a crise nas cadeias de abastecimento, à escala global, atingiu-a duramente, levando-a a encerrar o exercício de 2021 com uma produção de apenas cerca de 130.000 carrinhas. **Futuro projeto Mercedes-Benz:** já adjudicado o contrato para a plataforma elétrica VAN.EA, levando à produção de um MPV de emissão zero, a partir do início de 2025. Adicionalmente, também detém uma fábrica em Sámano (Cantábria), onde são produzidos Chassis Mercedes Benz OC 500.
- **Stellantis - Saragoça, Vigo e Madrid:** o Grupo Stellantis, constituído pela FCA-Peugeot, Citroën e Opel, conta com três fábricas em Espanha, após a aquisição da Opel. A fábrica da empresa alemã, localizada em Figueruelas, Saragoça, desde 1982, produz o Opel Corsa (um 5 portas, exclusivo a nível mundial), Opel Crossland X, Citroën C3 Aircross, o Peugeot e-208, bem como o Lancia Ypsilon elétrico. A fábrica dispõe, ainda, de uma divisão de montagem de baterias. Em 2018, a fábrica de Vigo (1958) adaptou linhas de produção para a nova Citroën Berlingo, Peugeot Rifter, Toyota Proace City e Opel Combo. Os Citroën C-Elysee, Peugeot 301, Citroën C4 Grand Spacetourer, Toyota Proace, e Peugeot 2008, nas suas respetivas versões elétricas, também são construídos em Vigo, desde outubro de 2022. A fábrica de Villaverde em Madrid (1952) fabrica o Citroën C4 Cactus, de forma exclusiva, a nível mundial e, desde 2021, um modelo totalmente elétrico.
- **Renault - Palencia e Valladolid:** a Renault é uma das maiores empresas em termos de volume, fabricando uma grande quantidade de veículos em Espanha. A fábrica de Valladolid produz apenas o Renault Captur, os motores diesel 1.6 dCi 16V e os blocos 1.3 Tce, assim como montagem de baterias. A fábrica em Palencia produz o Renault Mégane (todas as versões exceto o Sedan) e o Kadjar, sendo que, no passado, produziu o Modus e Grand Modus, Laguna e Clio, entre outros. Em 2021, as fábricas da Renault *España* em Castilla y León construíram 227.062 unidades dos modelos Kadjar, Megane e Captur, fabricadas em Palencia e Valladolid, das quais, quase 90% se destinaram à exportação. **Futuro projeto Renault:** a fábrica de Valladolid produzirá um novo modelo nos próximos três anos. Por sua vez, a empresa está a transformar a sua fábrica de Sevilha, tal como definido pela própria marca, no seu “centro de produção mundial de caixas de velocidades híbridas”. Anunciou que, com a atribuição de uma nova caixa

de velocidades à fábrica, a chamada DB35, esta passará a ser a única do grupo que fornecerá caixas de velocidades a todos os automóveis híbridos Renault no mundo.

- **Volkswagen - Landaben:** um único modelo foi suficiente para que a Volkswagen passasse a ser um dos maiores construtores em Espanha. O sucesso do modelo Polo em toda a Europa e em certos mercados internacionais leva à exportação anual de cerca de 280.000 unidades da unidade de Pamplona (Navarra), desde 1965. Esta fábrica do gigante alemão produz atualmente o Volkswagen Polo e o T-Cross. Após a produção de 221.122 veículos, em 2021, prevê-se que fábrica tenha atingido 304.664 unidades, em 2022.
- **IVECO - Madrid e Valladolid:** inaugurada em 1957, esta fábrica, localizada em Madrid, é a única em Espanha especializada no fabrico de veículos comerciais pesados, tais como o Stralis, o Trakker e veículos especiais (GNC e de uso militar). Já a fábrica de Valladolid é responsável pelo fabrico do chassis Daily, um dos comerciais médios mais procurados do continente europeu. Desta fábrica saem as variantes da furgoneta, combi e chassis cabina. Em 2021, o fabricante industrial construiu 29.700 unidades da carrinha Daily e cerca de 25.000 cabines do camião S-WAY.
- **NISSAN - Ávila e Cantábria:** embora a Nissan detivesse três fábricas em Espanha, a fábrica catalã encerrada em 2021 era a única fábrica em território espanhol que produziu automóveis, designadamente o Nissan e-NV200, Mercedes-Benz X-Class, Renault Alaskan e Nissan Navara NP300; a fábrica de Los Corrales de Buelna está especializada em fundição e maquinaria (discos de travões, manípulos de direção etc.); a fábrica em Ávila direcionava-se unicamente para a produção da camioneta NT400. No entanto, esta fábrica cessou a produção em setembro de 2019, devido à inviabilidade económica de se adaptar os motores do referido modelo às normas de emissões impostas pela UE, tendo-se convertido numa fábrica de peças sobressalentes.

CANAIS DE DISTRIBUIÇÃO

Físicos

- De salientar que, em Espanha, é essencial compreender a distinção entre o canal fornecedor das grandes OEMs e *Tiers 1,2,3* (fornecedores), e o canal de reposição/*aftermarket*.
- No primeiro canal, os fabricantes fornecem diretamente a estas empresas, pelo que não existem intermediários.

- No canal de *aftermarket*, representado em feiras como a [Motortec](#), em Madrid, os fabricantes fornecem os grandes grupos e centrais de distribuição, entre os quais, é possível apresentar como exemplos:
 - [AD Parts](#)
 - [Andel Automoción](#)
 - [ASER Automotive](#)
 - [Cecauto](#)
 - [CGA](#)
 - [Dipart](#)
 - [GAUIb](#)
 - [GrupAuto](#)
 - [Holy-Auto](#)
 - [Serca](#)
 - [URVI](#)

E-commerce

- O comércio eletrónico, em Espanha, superou os 72 mil milhões de euros, em 2022, representando um incremento de 25% relativamente ao ano transato ([Ecommerce News](#)). Entre os setores com maior relevância estão as agências de viagens e operadores turísticos (7% da faturação total), o vestuário (6,9%) e o transporte aéreo (5%). Em termos do número de transações, foram registadas mais de 375 milhões no último trimestre de 2022 (CMNC, 2023).
- 41,9% da faturação em *e-commerce* teve como destino Espanha, sendo que os 58,1% corresponderam a compras com origem em Espanha embora realizadas ao exterior.
- **O canal *e-commerce*, no âmbito do setor automóvel, incide sobretudo nas vendas de peças de reposição. No que concerne este segmento, as vendas *online* estão ainda em processo de adaptação e de transição, pelo que cada vez mais empresas estão a desenvolver as suas próprias plataformas *online*.**

Espanha: Principais *marketplaces* e lojas *online* de componentes para automóveis (2021)

Loja <i>online</i>	Descrição	Categoria de Produtos	Vendas (milhões USD)	Peso nas Vendas
Audioledcar.com	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha. As vendas a outros países representam uma pequena parcela das vendas líquidas de comércio eletrónico (ex. França).	Peças auto	9,087	6,2%
Aurgi	Fundada em 1972, como uma loja de peças e acessórios para automóveis, criou o seu primeiro autocentro, em 1982. Empresa inovadora no mercado, é especializada na venda e instalação de pneus, assim como na manutenção e venda de acessórios, em geral. Hoje, conta com 126 oficinas próprias (56 Aurgi + 55 MotorTown El Corte Inglés. Em 2021, o grupo criou o AURGI.COM, um <i>marketplace</i> de serviços de pneus, assistência e acessórios através da <i>web</i> .	Peças auto	N/D	N/D
Autodoc.es	Loja <i>online</i> . As vendas líquidas de comércio eletrónico são geradas principalmente em Espanha. As vendas a outros países representam pequena parcela das vendas líquidas de comércio eletrónico (ex. Chile).	Peças auto	40	17,4%
Confortauto.com	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	N/D	N/D
Departo	<i>Marketplace</i> de compra de peças de automóvel, através do qual se pode pesquisar, comparar e comprar peças de automóvel em diferentes lojas, através de uma única plataforma.	Peças auto	N/D	N/D
Endado.com	Operada por Recambios Endado SL, é uma loja <i>online</i> cujas vendas são geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	14,5	8,8%
I-neumaticos.es	Operada pela i-Neumaticos Online Franquicias S.L., é uma loja <i>online</i> com vendas geradas quase exclusivamente em Espanha.	Peças auto	2,1	N/D

(continuação)

Loja <i>online</i>	Descrição	Categoria de Produtos	Vendas (milhões USD)	Peso nas Vendas
Marketparts	Plataforma digital para profissionais do setor automóvel, para abastecimento de peças a nível mundial, oferecendo a distribuidores, fabricantes e outros <i>players</i> , serviços específicos adaptados às suas necessidades.	Peças auto	N/D	N/D
Mister-auto.es	Operada pela Mister-Auto SAS, é uma loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	7,7	N/D
Motordocor.es	Loja <i>online</i> multinacional, gerando o maior volume de vendas líquidas de comércio eletrónico em Espanha, seguida pelo Chile.	Peças auto	11	28%
Neumaticosliderr.es	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	6,7	N/D
Neumaticos-online.es	Operada pela Delticom AG, trata-se de uma loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	17,3	3,7%
Norauto	Operada pela Noroto S.A.U., é uma loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	17,8	12,6%
Oponeo.es	Operada pela Oponeo.pl S.A., é uma loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	4,7	N/D
Oscaro.es	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	33,9	3%
Recambioscoches.es	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	34,4	4,9%
Recambios vía Web	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	N/D	N/D
Repuestoscoches24.es	Loja <i>online</i> multinacional, gerando o maior volume de vendas líquidas de comércio eletrónico em Espanha. O Chile surge em segundo lugar em termos de vendas líquidas de comércio eletrónico.	Peças auto	15,7	23,4%
Tirendo.es	Loja <i>online</i> com vendas geradas sobretudo em Espanha.	Peças auto	N/D	N/D

Fonte: Ecommercedb.com, 2022.
N/D = Não disponível.

COMUNICAÇÃO

Feiras setoriais

- Em Espanha, não existem feiras focadas especificamente no setor dos componentes automóveis. No entanto, o salão [MOTORTEC](#) - Feira Internacional de Componentes, Equipamento e Acessórios de Automóveis, especializado em manutenção e reposição de componentes, tem vindo a ser apreciado pelas empresas portuguesas do setor.
- De realização bianual, a próxima edição da [MOTORTEC](#) terá lugar de **23 a 26 de abril 2025**, no recinto da IFEMA, em Madrid.
- [Automotive Manufacturing Meetings](#) - trata-se de um evento que promove reuniões *B2B*, e reúne os integrantes da cadeia de fornecimento automóvel em Espanha.

Publicações setoriais

Meios de comunicação

- [Autorevista](#)
- [Automoción](#)
- [Autopos](#)
- [Latribuna de automoción](#)
- [MRYT - Mundo Recambio y Taller](#)
- [Nuestros Talleres](#)
- [Recambios y Accesorios](#)

Publicações focadas nos veículos elétricos

- [FCE - Forococheelectricos.com](#)
- [Híbridos y Eléctricos](#)
- [Movilidad Eléctrica](#)
- [Somos Eléctricos](#)

Associações setoriais

- [AEDIVE](#) - *Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica*
- [ANCERA](#) - *Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción de España*
- [ANFAC](#) - *Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones*

- [ASEPA](#) - *Asociación Española de Profesionales de Automoción*
- [CONEPA](#) - *Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción*
- [FACONAUTO](#) - Associação do Comércio Automóvel
- [SERNAUTO](#) - *Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para la Automoción*. Trata-se da entidade mais representativa do setor. Fundada em 1967, conta com 350 associados, de entre as 1.000 empresas que formam o tecido empresarial do setor.

TENDÊNCIAS

Consumo

- O crescimento acelerado da **tecnologia, as políticas de sustentabilidade e as mudanças nas preferências do consumidor** vieram revolucionar a forma como a indústria automóvel desenvolve os veículos.
- Também a **digitalização** e o **crescimento da automação**, entre outros, têm contribuído para a emergência de várias tendências disruptivas na indústria, designadamente **mobilidade diversificada, direção autónoma, eletrificação e conectividade**.
- Esta realidade irá exigir aos construtores automóveis um maior foco em estratégias direcionadas diretamente ao consumidor, sendo que deverão, ao mesmo tempo, apostar no desenvolvimento de novos modelos de negócio e de novas fontes de receita.
- A indústria automóvel tenderá a mudar de fornecedores de *hardware* para fornecedores de serviços de mobilidade, oferecendo aos seus clientes novas experiências de compra no seu dia-a-dia. Este novo rumo já está patente na designada Mobilidade Conectada ([CommerceTools](#)).
- Por exemplo, o recurso a interfaces de voz integradas é uma forte tendência, que permite aos passageiros interagir com aplicativos e serviços, fazer compras, planear as férias ou procurar um local para estacionar perto de uma determinada loja ou de outro tipo de superfície ([CommerceTools](#)).
- Também o recurso à Internet das Coisas (*Internet of Things - IoT*) para o desenvolvimento de carros mais inteligentes e seguros, como a possibilidade de os condutores evitarem acidentes, de rastrear o seu automóvel ou de realizar chamadas de emergência, é outra tendência importante.

No que concerne o serviço de pós-vendas (*aftermarket*), as principais tendências do mercado no setor automóvel, de acordo com o Estudo [McKinsey 2017-2027](#), concentram-se essencialmente na:

- Consolidação do segmento da distribuição de peças.

- Entrada dos fabricantes no mercado de *aftermarket*.
- Digitalização dos canais através dos quais os consumidores comunicam para partilhar a experiência do produto.
- Alteração da filosofia da gestão de *stocks*, focada menos no *just-in-time* e mais no planeamento de fornecimentos de longo prazo, sobretudo para os componentes críticos ([Gartner](#)).
- **Colaboração direta e mais próxima com os fabricantes de semicondutores**, em detrimento do usual relacionamento direto com o *Tier 1* ou a outras ligações da cadeia, através, por exemplo, de acordos formais de parceria, fornecimento direto, entre outros ([KPMG](#)).

Por sua vez, o [Estudo *The road ahead: Auto suppliers navigate new terrain*](#) da [Deloitte](#) (2021) estima:

- Um crescimento exponencial, até 2025, de cerca de 475%, nas transmissões elétricas e nas baterias e pilhas de combustível, para além de o crescimento dos sistemas ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*) e sensores poder atingir os 150%.
- Um melhor posicionamento das marcas no mercado de reposição.
- Uma redução do número de clientes nos locais de reparação dos veículos, assim como um maior acesso aos respetivos dados.
- Uma estagnação nos segmentos dos eixos (6%), chassis, suspensão, direção e informação e comunicação (cada um com 9%), assim como no *body* e assentos, cada um com 10%.
- Um decréscimo dos segmentos de travões e dos sistemas de escape, ambos na ordem dos 5%, das transmissões (-10%), do ICE¹⁷ e Sistema de Combustível, ambos cerca de -15%.
- No que respeita aos consumidores espanhóis, no âmbito de um inquérito realizado pela [Deloitte](#), em 2021, 29% dos inquiridos responderam que preveem comprar um automóvel mais tarde do que planeado, 57% responderam que não preveem comprar um novo carro nos próximos tempos, e apenas 14% dos inquiridos respondeu que comprará um automóvel antes do planeado.

Canal

- O comércio eletrónico representa uma autêntica revolução mundial no que respeita às transações comerciais, tendo vindo a experienciar um crescimento notável, em termos anuais.
- Com os avanços tecnológicos e a alteração do comportamento do consumidor do séc. XXI, **as principais tendências centram-se mais nas expetativas do cliente do que nas próprias características do produto.**

¹⁷ ICE – *Internal Combustion Engine Vehicle*.

- O estudo [eCommerce, 2022](#) revela que o setor automóvel e dos acessórios (peças) se destacou em 2022. Com efeito, o valor médio dos gastos dos consumidores espanhóis em compras *online* realizadas neste setor ascenderam aos 1.578 euros, representando um crescimento de 73%, face a 2021.

Marketing

De acordo com a [Faconauto](#), as principais tendências de *marketing* no setor automóvel incidem sobre:

- **Abordagem virtual:** o condutor prefere uma aproximação mais real com o automóvel que pretende comprar, o qual deverá contar com manutenção preditiva que permita prever danos no veículo, obstáculos na via pública, entre outros.
- **Conteúdos nos veículos:** no automóvel, sendo este já um espaço de interação no qual se pode consumir conteúdos, a tendência é para proceder a ajustes tecnológicos que permitirão a necessária adaptação das condições do veículo às novas necessidades, tornando-o um espaço em que o condutor se sinta cómodo e seguro.
- **Redes sociais e web:** incremento das consultas sobre automóveis nas redes sociais e nos *websites* das próprias marcas. Contudo, 70% dos inquiridos de um estudo do *eBay Motors*, intitulado *Consumer Insight Panel*, indicaram que preferem ver e testar o futuro automóvel *online* e comprar diretamente ao concessionário. Por sua vez, 19% elegeram a opção de testar a viatura num concessionário físico e comprar *online*, sendo que apenas 11% assegura realizar todo o processo *online*. De acordo com a mesma fonte, os clientes preferem a compra física, sendo que apenas 14% dos inquiridos afirma sentir-se muito confortável fazer a compra totalmente *online*, representando, ainda assim, um crescimento de 13% face a 2021.
- **Igualdade de género e envelhecimento da população:** o desenvolvimento de novas viaturas terá em consideração tanto a igualdade de género como o envelhecimento da população, adaptando-se às suas características específicas. Deste modo, estará focado na comodidade e em funcionalidades como assistentes de condução, condução autónoma e comunicação entre viaturas através de IoT.
- **Podcast marketing:** conteúdos com informação e detalhes relevantes sobre os veículos enquanto fatores-chave na decisão e compra.

ANÁLISE SWOT

Pontos Fortes

- Setor consolidado com forte vertente exportadora
- Reconhecimento internacional da elevada qualidade da oferta portuguesa
- Capacidade de produção flexível
- Investimento contínuo realizado no setor, em termos de inovação ao nível da engenharia de processos e de produtos
- Elevada exigência ao nível dos recursos humanos e mão-de-obra qualificada
- Produto proveniente da União Europeia
- Proximidade geográfica, facilitando a logística e transporte

Pontos Fracos

- A dimensão média das empresas portuguesas de componentes, na sua maioria PME, poderá limitar a capacidade de investimento em I&D e na capacidade produtiva, por forma a competir no mercado
- Necessidade de formação profissional especializada em determinadas áreas

Oportunidades

- Emergência crescente de centros de competência
- Impacto das alterações climáticas nas preferências de mobilidade, forçando a transformação da indústria, a concentração empresarial e o surgimento de novos atores que veem uma oportunidade de negócio na tecnologia elétrica
- Subvenções europeias para a construção de fábricas de *chips*, visando duplicar a produção na Europa e alcançar, pelo menos, 20% da quota mundial, das quais Espanha prevê beneficiar
- Dinâmica atual para fabrico de baterias em Espanha e na Europa constitui a peça-chave do novo *puzzle* da mobilidade elétrica
- Desenvolvimento de estratégias de *nearshoring*, permitindo reduzir a vulnerabilidade da dependência dos construtores automóveis de cadeias de valor da China e de outros países longínquos, assim como aumentar a cooperação e os interesses mútuos entre Espanha e outros países, como por exemplo, os países do Magreb
- Desenvolvimento de novos sistemas de propulsão

Ameaças

- Emergência de centros de decisão fora da Península Ibérica
- Desequilíbrio entre a oferta e a procura de semicondutores, apesar dos planos de expansão previstos e da crescente pressão política nos EUA e Europa para a construção de unidades próprias locais
- Apoios do governo americano para fabrico de componentes de baterias e de matérias-primas essenciais, através de créditos fiscais plasmados no *Chips and Science Act*, com potenciais impactos negativos nos investimentos em Espanha e europeus
- Dificuldades no desenvolvimento da capacidade intermédia para fornecimento das gigafábricas de baterias com previsão de instalação em Espanha
- Atraso de Espanha em matéria de penetração do veículo eletrificado e respetiva infraestrutura de carregamento
- Emergência do veículo elétrico e decréscimo de vendas na Europa podem empurrar alguns dos centros de produção automóvel, atualmente em Espanha, para os respetivos países de origem (França, Alemanha e Itália)
- Aposta no desenvolvimento de veículos próprios por marcas como a Sony, Xiaomi, Dyson ou Apple, competindo diretamente com os tradicionais fabricantes de automóvel
- Estratégia *just-in-time* limita a flexibilidade da cadeia de fornecimento em situação de escassez, como a atual, conduzindo a uma dependência de *chips* e de outros componentes de fornecedores asiáticos
- Pressões inflacionistas e guerra às portas da Europa, com impacto no preço da energia e na pressão das margens comerciais
- Previsão de decréscimo na procura de automóveis de passageiros, sobretudo elétricos, em face da tendência de redução e/ou supressão de incentivos à compra
- Legislação laboral pouco flexível e complexa

NOTA FINAL

Para efeitos de comparação a nível internacional, apenas é possível utilizar uma delimitação pautal comum até 6 dígitos do Sistema Harmonizado, tendo sido, neste exercício, utilizadas as seguintes posições:

Produto	Código NC	Descrição
Componentes para carroçaria	392630	Guarnições para móveis, carroçarias ou semelhantes, de plástico (exceto artefactos para apetrechamento de construções destinados a serem fixados permanentemente em partes de construções)
Componentes para carroçaria	580137	Veludos e pelúcias obtidos por urdidura, de fibras sintéticas ou artificiais (exceto tecidos turcos (atoalhados), tecidos tufados, assim como, fitas da posição 5806)
Componentes para carroçaria	590310	Tecidos impregnados, revestidos, recobertos ou estratificados com policloreto de vinilo (exceto revestimentos para paredes, de matérias têxteis, impregnados ou revestidos de policloreto de vinilo; revestimentos para pavimentos constituídos por um induto ou recobrimento de policloreto de vinilo aplicado sobre suporte têxtil)
Componentes para carroçaria	590320	Tecidos impregnados, revestidos, recobertos ou estratificados com poliuretano (exceto revestimentos para paredes, de matérias têxteis, impregnados ou revestidos com poliuretano; revestimentos para pavimentos constituídos por um induto ou recobrimento de poliuretano aplicado sobre suporte têxtil)
Componentes para carroçaria	700721	Vidros de segurança, consistindo em vidros formados de folhas contracoladas, de dimensões e formatos que permitam a sua aplicação em automóveis, veículos aéreos, barcos ou outros veículos (exceto vidros isolantes de paredes múltiplas)
Componentes para carroçaria	700910	Espelhos retrovisores de vidro, mesmo emoldurados, para veículos
Componentes para carroçaria	830120	Fechaduras do tipo utilizado em veículos automóveis, de metais comuns
Componentes para carroçaria	830230	Guarnições, ferragens e artigos semelhantes, de metais comuns, para veículos automóveis (exceto fechaduras e dobradiças)
Componentes para carroçaria	842542	Macacos, hidráulicos (exceto elevadores fixos de veículos, para garagens)

Componentes para carroçaria	842549	Macacos não hidráulicos
Componentes para carroçaria	847990	Partes de máquinas e aparelhos mecânicos, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Componentes para carroçaria	870810	Para-choques e suas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais das posições 8701 a 8705, não especificados nem compreendidos noutras posições
Componentes para carroçaria	870821	Cintos de segurança para proteção de pessoas em veículos automóveis
Componentes para carroçaria	870829	Partes e acessórios de carroçarias para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais (exceto para-choques e suas partes, cintos de segurança e, para-brisas, vidros traseiros e outros vidros para automóveis)
Componentes para carroçaria	870895	Bolsas insufláveis de segurança com sistema de insuflação (airbags) e respetivas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Componentes para carroçaria	870899	Partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Componentes para carroçaria	871690	Partes de reboques e semirreboques e de outros veículos não autopropulsionados, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Componentes para carroçaria	940120	Assentos para veículos automóveis
Componentes para carroçaria	940190 (até 2021)	Partes de assentos, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Componentes para carroçaria	940199 (em 2022)	Partes de assentos, não especificadas nem compreendidas noutras posições (exceto de madeira)

Componentes para carroçaria	960350	Escovas que constituam partes de máquinas, aparelhos ou veículos
Equipamento elétrico e eletrónico	841520	Máquinas e aparelhos de ar condicionado do tipo utilizado para o conforto dos passageiros nos veículos automóveis
Equipamento elétrico e eletrónico	850710	Acumuladores de chumbo, para o arranque dos motores de pistão "baterias de arranque" (exceto inservíveis)
Equipamento elétrico e eletrónico	851110	Velas de ignição para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Equipamento elétrico e eletrónico	851120	Magnetos, dínamos-magnetos, volantes magnéticos, para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Equipamento elétrico e eletrónico	851130	Distribuidores e bobinas de ignição, para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Equipamento elétrico e eletrónico	851140	Motores de arranque, mesmo funcionando como geradores, elétricos, para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Equipamento elétrico e eletrónico	851150	Geradores para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão (exceto dínamos-magnetos e motores de arranque-geradores)
Equipamento elétrico e eletrónico	851180	Aparelhos e dispositivos elétricos de ignição, incluídos os conjutores-disjuntores, para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão (exceto geradores, motores de arranque, distribuidores, bobinas de ignição, magnetos, volantes magnéticos e velas de ignição)
Equipamento elétrico e eletrónico	851190	Partes de aparelhos e dispositivos elétricos de ignição, motores de arranque, geradores, etc., da posição 8511, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Equipamento elétrico e eletrónico	851220	Aparelhos de iluminação ou de sinalização visual, elétricos, para automóveis (exceto lâmpadas da posição 8539)
Equipamento elétrico e eletrónico	851230	Aparelhos de sinalização acústica, elétricos, do tipo utilizado em ciclos e automóveis
Equipamento elétrico e eletrónico	851240	Limpa-para-brisas, degeladores e desembaciadores, elétricos, para automóveis
Equipamento elétrico e eletrónico	851290	Partes de aparelhos elétricos, de iluminação, de sinalização visual e acústica, limpa-para-brisas, degeladores e desembaciadores, do

		tipo utilizado em ciclos e automóveis, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Equipamento elétrico e eletrónico	852290	Partes e acessórios reconhecíveis como sendo exclusiva ou principalmente destinados aos aparelhos de gravação e de reprodução de som ou de aparelhos videofónicos de gravação de imagens e de som ou de reprodução de som (exceto fonocaptos)
Equipamento elétrico e eletrónico	852691	Aparelhos de radionavegação
Equipamento elétrico e eletrónico	852721	Aparelhos recetores de radiodifusão que só funcionem com fonte externa de energia, para veículos automóveis, combinados com um aparelho de gravação ou de reprodução de som
Equipamento elétrico e eletrónico	852729	Aparelhos recetores de radiodifusão que só funcionem com fonte externa de energia, para veículos automóveis, não combinados com um aparelho de gravação ou de reprodução de som
Equipamento elétrico e eletrónico	852859	Monitores (exceto com recetor de televisão, com tubo de raios catódicos e monitores utilizados num computador)
Equipamento elétrico e eletrónico	853120	Painéis indicadores com dispositivos de cristais líquidos (LCD) ou de díodos emissores de luz (LED) (exceto para veículos automóveis, ciclos ou vias de comunicação)
Equipamento elétrico e eletrónico	853221	Condensadores de tântalo (exceto condensadores de potência)
Equipamento elétrico e eletrónico	853641	Relés para tensão = < 60 V
Equipamento elétrico e eletrónico	853910	Faróis e projetores, em unidades seladas
Equipamento elétrico e eletrónico	854430	Jogos de fios para velas de ignição e outros jogos de fios do tipo utilizado em quaisquer veículos
Equipamento elétrico e eletrónico	854442	Condutores elétricos, isolados, para tensões = < 1 000 V, munidos de peças de conexão, não especificados nem compreendidos noutras posições
Equipamento elétrico e eletrónico	902920	Indicadores de velocidade e tacómetros; estroboscópios
Equipamento elétrico e eletrónico	902990	Partes e acessórios de contadores de voltas, contadores de produção, taxímetros, totalizadores de caminho percorrido, podómetros e outros contadores, indicadores de velocidade,

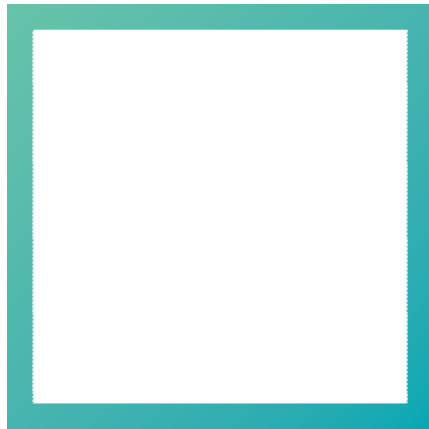
		tacómetros e estroboscópios, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Equipamento elétrico e eletrónico	903289	Instrumentos e aparelhos para regulação ou controlo, automáticos (exceto instrumentos e aparelhos para regulação ou controlo hidráulicos ou pneumáticos, manóstatos "pressóstatos", termóstatos e torneiras e válvulas da posição 8481)
Equipamento elétrico e eletrónico	903290	Partes e acessórios de instrumentos e aparelhos para regulação ou controlo, automáticos, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Equipamento elétrico e eletrónico	910400	Relógios para painéis de instrumentos e relógios semelhantes, para automóveis, veículos aéreos, embarcações ou para outros veículos
Pneus e outros componentes em borracha	400610	Perfis para recauchutagem de pneumáticos, de borracha não vulcanizada
Pneus e outros componentes em borracha	401110	Pneumáticos novos, de borracha, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida
Pneus e outros componentes em borracha	401120	Pneumáticos novos, de borracha, do tipo utilizado em autocarros ou camiões (exceto com banda de rodagem em forma de espinha de peixe ou semelhantes)
Pneus e outros componentes em borracha	401211	Pneumáticos de borracha, recauchutados, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida
Pneus e outros componentes em borracha	401212	Pneumáticos de borracha, recauchutados, do tipo utilizado em autocarros ou camiões
Pneus e outros componentes em borracha	401220	Pneumáticos usados, de borracha
Pneus e outros componentes em borracha	401290	Pneus maciços ou ocos, bandas de rodagem para pneumáticos e <i>flaps</i> , de borracha
Pneus e outros componentes em borracha	401310	Câmaras-de-ar de borracha, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida, autocarros ou camiões

Pneus e outros componentes em borracha	590210	Telas para pneumáticos fabricadas com fios de alta tenacidade de nylon ou de outras poliamidas, mesmo revestidas por imersão ou impregnadas de borracha ou de plástico
Pneus e outros componentes em borracha	590220	Telas para pneumáticos fabricadas com fios de alta tenacidade de poliésteres, mesmo revestidas por imersão ou impregnadas de borracha ou de plástico
Pneus e outros componentes em borracha	590290	Telas para pneumáticos fabricadas com fios de alta tenacidade de raioim viscosa, mesmo revestidas por imersão ou impregnadas de borracha ou de plástico
Chassis, transmissões e seus componentes	401699	Obras de borracha vulcanizada não endurecida, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	6813	Guarnições de fricção (por exemplo: placas, rolos, tiras, segmentos, discos, anéis, pastilhas), não montadas para travões, embraiagens ou qualquer outro mecanismo de fricção, à base de amianto, de outras
Chassis, transmissões e seus componentes	731520	Correntes antiderrapantes para veículos a motor, de ferro fundido, ferro ou aço
Chassis, transmissões e seus componentes	732010	Molas de folhas e suas folhas, de ferro ou aço (exceto molas de relojoaria, assim como, barras de torção da secção 17)
Chassis, transmissões e seus componentes	732020	Molas helicoidais, de ferro ou aço (exceto molas espirais planas, molas de relojoaria, molas para hastes ou cabos de guarda-chuvas, sombrinhas ou guarda--sóis, assim como, amortecedores da secção 17)
Chassis, transmissões e seus componentes	732090	Molas e folhas de molas, de ferro ou aço, incluídas as molas espirais planas (exceto molas helicoidais, molas espirais, molas de folhas e suas folhas, molas de relojoaria, anilhas "arruelas" de pressão, assim como, amortecedores e barras de torção da secção 17)
Chassis, transmissões e seus componentes	848210	Rolamentos de esferas
Chassis, transmissões	870830	Travões (freios) e servofreios e suas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte

e seus componentes		de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870840	Caixas de velocidades e suas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870850	Eixos motores com diferencial, mesmo providos de outros componentes de transmissão e eixos não motores e respetivas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870870	Rodas, suas partes e acessórios, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870880	Sistemas de suspensão e suas partes (incluindo os amortecedores de suspensão), para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870893	Embraiagens e suas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Chassis, transmissões e seus componentes	870894	Volantes, colunas e caixas, de direção e respetivas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Motores e seus componentes	840734	Motores de pistão alternativo, de ignição por faísca (centelha) (motor de explosão), do tipo utilizado para propulsão de veículos do Capítulo 87, de cilindrada > 1.000 cm ³
Motores e seus componentes	840820	Motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semidiesel), do tipo utilizado para propulsão de veículos do Capítulo 87

Motores e seus componentes	840991	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por faísca (centelha), não especificadas nem compreendidas noutras posições
Motores e seus componentes	840999	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por compressão, não especificadas nem compreendidas noutras posições
Motores e seus componentes	841330	Bombas para combustíveis, lubrificantes ou líquidos de arrefecimento, próprios para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Motores e seus componentes	842123	Aparelhos para filtrar carburantes ou óleos minerais nos motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Motores e seus componentes	842131	Filtros de entrada de ar para motores de ignição por faísca (centelha) ou por compressão
Motores e seus componentes	870891	Radiadores e suas partes para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições
Motores e seus componentes	870892	Silenciosos, tubos (canos) de escape e respetivas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições

INFORMAÇÃO LEGAL: Este documento tem natureza meramente informativa e o seu conteúdo não pode ser invocado como fundamento de nenhuma reclamação ou recurso. A AICEP não assume a responsabilidade pela informação, opinião, ação ou decisão baseada neste documento, tendo realizado todos os esforços possíveis para assegurar a exatidão da informação contida nas suas páginas.



aicep Portugal Global