

MEMORIA  
ANNUAL REPORT

2006



# CARTA DEL PRESIDENTE

## CHAIRMAN'S LETTER



El mercado de turismos español registró en el año 2006 un total de 1.499.045 matriculaciones, lo que significó un leve descenso del 2% respecto al ejercicio récord de 2005, pero manteniendo un volumen importante. Mejores fueron las cifras para los vehículos comerciales ligeros e industriales que alcanzaron nuevas cotas históricas. En su conjunto, el mercado automovilístico español volvió a superar los 1,9 millones de unidades. Para el año 2007, se espera un ligero descenso en el volumen total de matriculaciones.

La producción de vehículos en España se incrementó ligeramente en el año 2006 un 1% con un total de 2.777.435 unidades. En lo que se refiere a turismos, el renglón de mayor volumen, se produjo un leve descenso del 0,9 %, manteniendo prácticamente las mismas cifras del año anterior, con un total de 2.078.639 turismos fabricados. La producción de vehículos industriales tuvo un comportamiento de signo positivo, mostrando un crecimiento del 2,52% en el año 2006, con un total de 584.704 unidades. La positiva evolución de algunos de los mercados europeos, como es el caso alemán e italiano, han permitido el mantenimiento de los niveles de producción. Las previsiones de la producción de vehículos para 2007 apuntan a un volumen total de 2,85 millones de unidades.

En el terreno institucional, además de los regulares contactos con los Ministerios competentes que más afectan a la actividad de nuestra Asociación, hay que destacar la fluida relación con el Ministerio de Industria, tanto con el nuevo titular como con todo su equipo. Una vez más hemos de recordar que para garantizar la competitividad actual a medio y largo plazo, es necesario que las Autoridades y todos los agentes sociales propicien y mantengan un marco general flexible en todos los terrenos para asegurar los niveles de actividad industrial y empleo del primer sector industrial de nuestro país.

En el terreno laboral, debemos destacar por su especial relevancia para el sector las mejoras en el contrato de relevo. Éste es un instrumento fundamental para el rejuvenecimiento de nuestras plantillas. En el aspecto social, debemos destacar una vez más que el mantenimiento de la paz social y la aplicación de medidas de negociación para adaptar la producción a la marcha de los mercados son elementos claves para la competitividad de nuestra industria.

Los fabricantes están muy comprometidos con el medio ambiente y gracias a ellos los vehículos que circulan hoy en día por nuestras carreteras no sólo son medioambientalmente mejores, sino también mucho más seguros. En este ámbito, el pasado año se aprobó el Reglamento Euro 5 y 6 que regula las emisiones de los vehículos de turismos. ANFAC ha llevado a cabo una intensa labor de comunicación y explicación de la postura de los fabricantes al respecto ya que los planteamientos iniciales de la Comisión eran tan exigentes que podrían poner en riesgo la competitividad del sector.

También en el terreno medioambiental, se amplió en la sociedad española, el debate sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>. Este será un aspecto muy importante en el año 2007 y venideros. ANFAC trasladó a los medios de comunicación la postura de los fabricantes a este respecto y los retos y desafíos que en este terreno se plantean, sin olvidarnos que cualquier medida que se tome en este ámbito debe tener en cuenta la competitividad de

*The Spanish passenger car market registered in the year 2006 a total of 1,499,045 registrations, which means a slight decrease of 2 per cent with respect to the record year of 2005, but maintaining an important volume. The figures for light commercial vehicles and industrial vehicles were better and reached new historic highs. Overall, the Spanish motor vehicles market once again exceeded 1.9 million units. For 2007, we expect a small decrease in the total number of registrations.*

*The production of vehicles in Spain increased slightly in 2006 by 1 per cent with a total of 2,777,435 units. As far as passenger cars are concerned, the line with most volume, there was a slight decrease of 0.9 per cent, practically maintaining the same figures as the previous year, with a total construction of 2,078,639 passenger cars. The industrial vehicle production performed in a positive way, showing a growth of 2.52 per cent in the year 2006, with a total of 584,704 units. The positive evolution of some of the European markets, such as the German and Italian ones, has allowed the levels of production to be maintained. The forecasts for vehicle production in 2007 point towards a total volume of 2.85 million units.*

*In the institutional field, apart from the regular contacts with the pertinent Ministries that most affect our Association's activities, the smooth relations with the Ministry of Industry have to be highlighted, with both the new head as well as his team. Once again we have to remember that in order to guarantee the actual competitiveness in the medium and long term, it is necessary for the Authorities and all the social agents to promote and maintain a general flexible framework in all areas to ensure the levels of industrial activity and employment in the primary industrial sector of our country.*

*In labour terms, we should highlight for its particular relevance to the sector the improvements made in relief contracts. This is a fundamental instrument for the rejuvenation of our workforces. In social terms, we should once again highlight that the maintenance of social peace and the implementation of negotiation measures to adapt the production and running of the markets are key elements for our industry's competitiveness.*

*The manufacturers are very committed to the environment and thanks to this the vehicles which circulate on our roads these days are not only more environmentally friendly, but also much safer. In this field, the Regulation Euro 5 and 6 that regulates the emissions from passenger cars was approved last year. ANFAC has carried out intense work on the communication and explanation of the manufacturer's position with respect to this, as the Commissions' initial suggestions were so exigent that they could have put the competitiveness of the sector at risk.*

*Also in terms of the environment, the debate about CO<sub>2</sub> was more widespread in Spanish society. This will be a very important issue in 2007 and future years. ANFAC conveyed the manufacturer's position with regards to the targets and challenges raised by this issue to the media, without forgetting that any measures taken in this area should take into account the competitiveness of the industry. The manufacturers think that in order to further reduce CO<sub>2</sub> it is important that everyone plays their part; all those involved, the petrol industry, Public*

la industria. Los fabricantes pensamos que para conseguir mayores reducciones de CO<sub>2</sub> es importante el esfuerzo de todos los partícipes, la industria del petróleo, las Administraciones Públicas, los conductores y los consumidores.

Desde ANFAC siempre hemos mantenido que la fiscalidad del automóvil es un factor más de competitividad para la industria. El pasado año, el Gobierno español manifestó su intención de reformar la fiscalidad que grava el automóvil para ligarla a criterios medioambientales. Los fabricantes están de acuerdo en que la fiscalidad al automóvil esté más ligada a criterios medioambientales y más concretamente a las emisiones de CO<sub>2</sub>, pero con ciertas condiciones: los cambios de fiscalidad no deben suponer un aumento de la fiscalidad del automóvil en su conjunto, no debería tener influencia en la competitividad de la industria, debería hacerse de forma homogénea en toda Europa para no crear distorsiones en los distintos mercados, debería existir una correlación entre los impuestos y las emisiones de CO<sub>2</sub> y tendría que ser neutra desde un punto de vista técnico, sin favorecer ningún tipo de tecnología en especial.

La industria realiza cada día enormes esfuerzos para poner en el mercado vehículos más eficientes desde el punto de vista medioambiental y mucho más seguros. Pero al mismo tiempo, cree que dado que los mayores problemas de contaminación hoy en día provienen de los vehículos más antiguos, se debería seguir fomentando la retirada del parque de éstos, ya que desde que han estado vigentes las diferentes modalidades del Plan Prever más de 3,5 millones de vehículos se han achatarrado. Este tipo de medidas son las más eficaces en términos medioambientales y de seguridad. Sin embargo, a finales del ejercicio pasado el sector vio con sorpresa cómo se introducían recortes en el Programa PREVER que rebajaban mucho su efectividad.

Volviendo al aspecto de la competitividad de la industria instalada en España, uno de los aspectos más importantes y donde hay mucho margen de mejora es el aspecto de los costes logísticos. A lo largo del año, se elaboró en el seno del Observatorio Industrial del Automóvil un Estudio sobre este aspecto denominado "La logística como factor clave de competitividad". Se trata de un estudio muy completo y global, que incluye tanto la logística de aprovisionamiento como la de distribución de vehículos. El estudio pretende poner de manifiesto los problemas logísticos existentes e intentar darles solución involucrando a todos los agentes participantes en la cadena de logística: fabricantes de vehículos, operadores logísticos, empresas de transporte, gestores de infraestructuras y Administraciones Públicas en sus distintos ámbitos, local, autonómico y estatal. A lo largo del año 2007 se llevará a cabo un amplio plan de difusión del mismo.

Por último, no solamente estamos preocupados por el aspecto competitivo de nuestras factorías, sino también ante la creciente sensación por parte de las administraciones y de algunos medios de comunicación de presentar al automóvil como el "culpable" de algunos males de la sociedad actual (congestión de tráfico, accidentes, emisiones, etc.). Creemos que las administraciones y la sociedad no han sido conscientes de los enormes esfuerzos desarrollados por los fabricantes de vehículos para paliar esos aspectos negativos.

En los momentos de presentación de esta Memoria del año 2006 cabe, por último, reconocer a todo el equipo directivo y personal de ANFAC, su trabajo y dedicación; a las empresas asociadas su confianza y colaboración, y a las Administraciones Públicas, la atención a nuestros planteamientos y su sensibilidad por los problemas del sector.

Gracias a todos.

*Administrations, drivers and consumers.*

*In ANFAC we have always held that motor vehicle taxation is another factor of competitiveness for our industry. Last year, the Spanish Government expressed its intention to reform motor vehicle taxation in order to link it to environmental criteria. The manufacturers agree that the taxation of motor vehicles should be more linked to environmental criteria and more specifically to CO<sub>2</sub> emissions, but with certain conditions: the fiscal changes should not imply an increase in taxation of the motor vehicles as a whole, they should not affect the competitiveness of the industry, they should be homogeneously applied in the whole of Europe in order to not create disparities in the different markets, there should be a correlation between taxation and CO<sub>2</sub> emissions and they should be neutral from a technical point of view, without favouring any type of technology in particular.*

*The industry daily makes enormous efforts to put more efficient vehicles on the market from an environmental point of view and much safer ones. But at the same time, believes that, since the major pollution problems these days result from older vehicles, we should continue to encourage the removal of this fleet, given that since the different modes of the Plan Prever have been in vigour more than 3.5 million vehicles have been scrapped. These types of measures are the most effective in environmental and safety terms. However, at the end of the last financial year the Sector was surprised by the introduction of cut-backs in the PREVER programme that reduces its efficiency considerably.*

*Returning to the issue of the competitiveness of the industry based in Spain, one of the most important aspects and in which there is much room for improvement is in the area of logistics costs. Throughout the year, a Study was carried out about this issue in the framework of the Industry Watchbody for Motor Vehicles, called "Logistics as a key factor of competitiveness". This is a very comprehensive and global study, which includes both the logistics of supplies and vehicle distribution. The study aims to highlight the existing logistics problems and tries to provide solutions involving all the agents who participate in the logistics chain; vehicle manufacturers, logistics operators, transport companies, managers of infrastructures and Public Administrations representing their different areas, local, autonomous and state. Throughout 2007 a wide-ranging plan to disseminate this study will be carried out. Lastly, not only are we concerned about the competitiveness factor of our factories, but also about the growing tendency of the administrations and some parts of the media to present the motor vehicle as the "accountable" for some of the actual society's ills (traffic congestion, accidents, emissions, etc.). We believe that the authorities and the society are not aware of the enormous effort made by vehicle manufacturers to mitigate these negative aspects.*

*In the presentation of this annual report on the year 2006, lastly, I would like to thank ANFAC's management team and personnel for their work and dedication; the member companies for their trust and collaboration, and the Public Administrations for the attention paid to our workforces and their sensitivity to the sectors problems. Thank you all.*

D. Juan Antonio Fernández de Sevilla  
Presidente de ANFAC / ANFAC Chairman

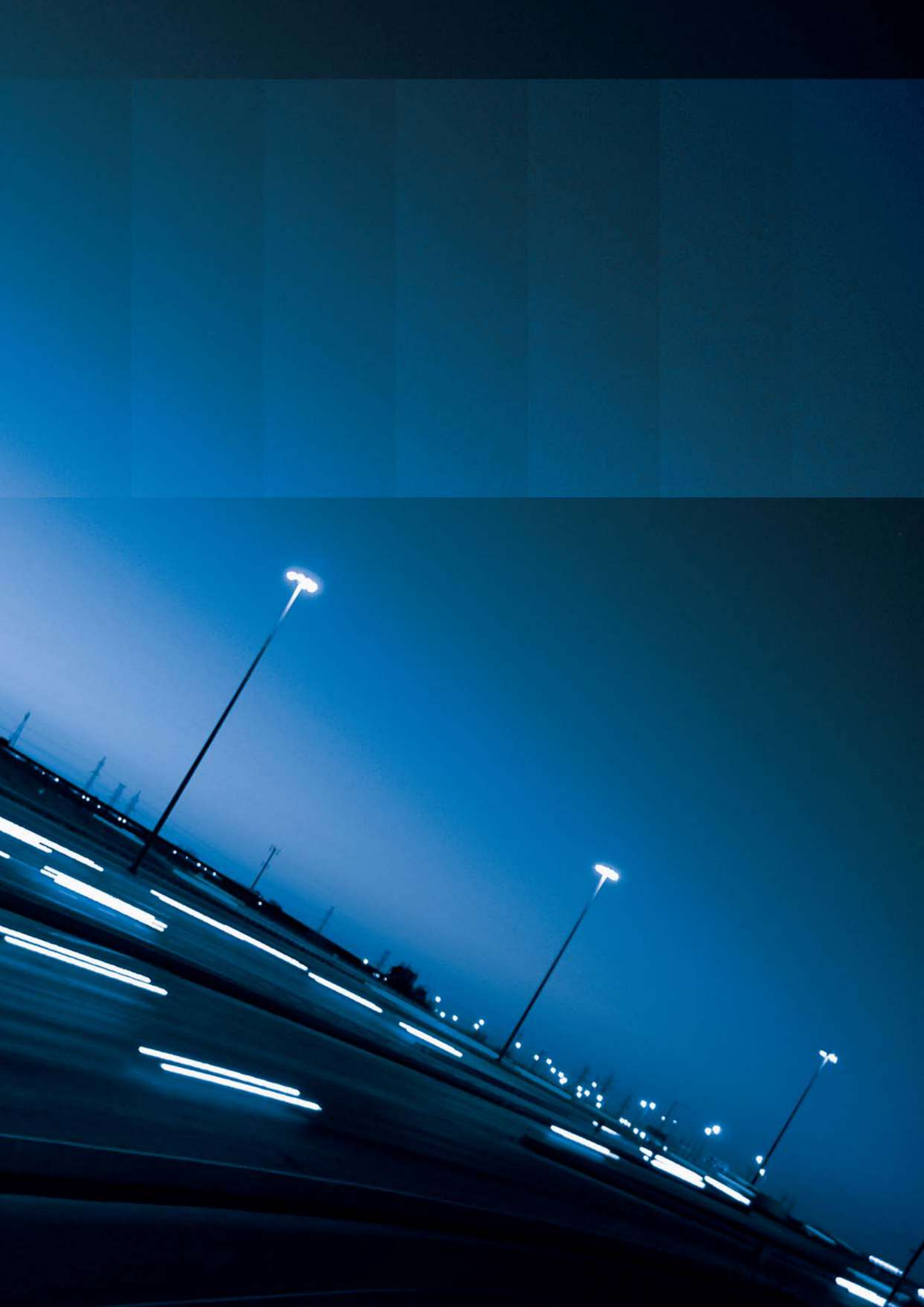


# ÍNDICE

## TABLE OF CONTENTS

<b>Carta del presidente / <i>Chairman's letter</i></b> .....	4
<b>ANFAC EN 2006 / <i>ANFAC in 2006</i></b> .....	8
Asamblea General y Junta Directiva de ANFAC / <i>General Assembly and Managing Board of ANFAC</i> .....	10
Organización interna de ANFAC / <i>Internal organisation of ANFAC</i> .....	12
Empresas asociadas / <i>Associate members</i> .....	13
Organizaciones integradas en ANFAC. Asociaciones y Entidades en las que ANFAC participa <i>Organisations integrated in ANFAC. Associations and companies where ANFAC participates</i> ...	17
Principales actividades de ANFAC en 2006 / <i>ANFAC's main activities in 2006</i> .....	18
Relación de empresas con sus respectivas marcas y los modelos que han producido en 2006 <i>Companies list with makes and models produced in 2006</i> .....	39
El entorno económico / <i>The economic climate</i> .....	40
<b>El sector de la automoción en España</b> <b><i>Automotive sector in Spain</i></b> .....	44
Datos básicos del sector / <i>Basic information of the industry</i> .....	46
Producción de vehículos / <i>Vehicle production</i> .....	48
Matriculación de vehículos / <i>Vehicle registration</i> .....	52
Comercio exterior / <i>Foreign trade</i> .....	58
Parque de vehículos / <i>Vehicles in use</i> .....	61
Infraestructuras / <i>Infrastructures</i> .....	64
Recaudación / <i>Tax contribution</i> .....	66
Precios de consumo / <i>Consumer prices</i> .....	67
Precios y consumo de combustibles / <i>Fuel prices and consumption</i> .....	68
<b>El sector de la automoción en la Unión Europea</b> <b><i>Automotive sector in European Union</i></b> .....	70
Producción de vehículos / <i>Vehicle production</i> .....	72
Matriculación de vehículos / <i>Vehicle registration</i> .....	74
Exportación de vehículos / <i>Vehicle Export</i> .....	76
Parque de vehículos / <i>Vehicles in use</i> .....	77

<b>El sector de la automoción en el mundo</b>	
<i>Automotive sector in the world</i> .....	80
Producción de vehículos / <i>Vehicle production</i> .....	82
Matriculación de vehículos / <i>Vehicle registration</i> .....	83
Exportación de vehículos / <i>Vehicle Export</i> .....	84
Parque de vehículos / <i>Vehicles in use</i> .....	86
<b>Cuadros estadísticos en España</b>	
<i>Statistics tables in Spain</i> .....	88
Producción de vehículos con detalle marcas / <i>Vehicle production by make</i> .....	90
Matriculación de vehículos con detalle marcas / <i>New vehicle registrations by make</i> .....	93
Exportación de vehículos con detalle marcas / <i>Vehicle exports by make</i> .....	100
Exportación de vehículos con detalle país de destino / <i>Vehicle exports by country of destination</i> .....	102
<b>Cuadros estadísticos en la Unión Europea</b>	
<i>Statistics tables in European Union</i> .....	106
Producción de vehículos por países/ <i>Vehicle production by country</i> .....	108
Matriculación de vehículos por países / <i>New vehicle registration by country</i> .....	110
Exportación de vehículos por países / <i>Vehicle exports by country</i> .....	112
Parque de vehículos por países / <i>Vehicles in use by country</i> .....	113
Alemania / <i>Germany</i> .....	116
Francia / <i>France</i> .....	120
Italia / <i>Italy</i> .....	122
Reino Unido / <i>United Kingdom</i> .....	126
<b>Cuadros Estadísticos en el mundo</b>	
<i>Statistics tables in the world</i> .....	130
Producción mundial de vehículos / <i>Vehicle world production</i> .....	132
Matriculación por áreas geográficas / <i>New vehicle registrations by geographic area</i> .....	133
Corea del Sur / <i>South Korea</i> .....	134
Estados Unidos / <i>USA</i> .....	137
Japón / <i>Japan</i> .....	140
<b>Glosario / <i>Glossary</i></b> .....	144



# ANFAC EN 2006

ASAMBLEA GENERAL Y JUNTA DIRECTIVA ANFAC

ORGANIZACIÓN INTERNA DE ANFAC

EMPRESAS ASOCIADAS

ORGANIZACIONES INTEGRADAS EN ANFAC  
ASOCIACIONES Y ENTIDADES EN LAS QUE  
ANFAC PARTICIPA

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ANFAC EN 2006

RELACIÓN DE MARCAS Y MODELOS PRODUCI-  
DOS EN 2006

EL ENTORNO ECONÓMICO

CAPÍTULO 1



# ASAMBLEA GENERAL Y JUNTA DIRECTIVA

## GENERAL ASSEMBLY AND MANAGING BOARD OF ANFAC

### **PRESIDENTE**

D. Juan Antonio Fernández de Sevilla  
**RENAULT ESPAÑA, S.A.**

### **VICEPRESIDENTE**

D. Piero Bondesan  
**IVECO ESPAÑA, S.L.**

### **VOCALES**

#### **DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA, S.A.**

D. Carlos Espinosa de los Monteros (titular)  
D. Enrique Aguirre de Cárcer (suplente)

#### **FORD ESPAÑA, S.L.**

D. José Manuel Machado Alique (titular)  
D. Miguel Angel Fernández Bragado (suplente)

#### **GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.**

D. Antonio Pérez Bayona (titular)  
D. Ernesto Trigueros Gómez-Dégano (suplente)  
D. Juan Manuel Lumbreras Mata (suplente)

#### **IVECO ESPAÑA, S.L.**

D. Piero Bondesan (titular)  
D. Miguel Fraile Gallo (suplente)

#### **NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A.**

D. Vicente de los Mozos Obispo (titular)  
D. Alberto Lacasa Domínguez (suplente hasta 05-07)  
D. Alfonso Díez David (suplente)  
D. Emilio Godes (suplente desde 05-07)

**PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.**

- D. Roland Vardanega (titular)
- D. José Ramón Suáñez Fidalgo (suplente)

**AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA, S.A.**

- D<sup>a</sup> Magda Salarich (titular)
- D<sup>a</sup> Begoña Ruiz del Río (suplente)

**PEUGEOT ESPAÑA, S.A.**

- D. Daniel Rollet (titular)
- D. Eduardo Pons (suplente hasta 09.06)
- D. Jorge Tomé (suplente desde 09.06)
- D<sup>a</sup> Marta Blázquez Moreno (suplente)

**RENAULT-ESPAÑA, S.A.**

- D. Juan Antonio Fernández de Sevilla (titular)
- D. Jean Pierre Laurent (suplente hasta 09.06)
- D. Olivier Murguet (suplente desde 09.06)
- D. Carlos Muñoz Guiral (suplente hasta 11.06)
- D. Ernesto Salas (suplente desde 12.06)

**RENAULT V.I. ESPAÑA, S.A.**

- D. Manuel Guasch Molins (titular)
- D. Juan Antonio Casado Balbontín (suplente hasta 12.06)
- D. Jaime Pignatelli (suplente)

**SANTANA-MOTOR, S.A.**

- D. José Manuel Muriel Jiménez (titular)
- D. Juan Antonio García García (suplente)
- D. Juan Luis Cornejo Castillo (suplente)

**S E A T, S.A.**

- Dr. Andreas Schleef (titular hasta 09.06)
- D. Erich Schmitt (titular desde 10.06)
- D. Mario Guerreiro (suplente hasta 06.06)
- D. Ramón Paredes (suplente desde 07.06)
- D. José Más Teixidor (suplente hasta 05-07)
- D. Pedro Catena (suplente desde 06-07)

**VOLKSWAGEN NAVARRA, S.A.**

- D. José Luis Erro (titular hasta 02.07)
- D. Emilio Sáenz (titular desde 02.07)
- D. Juan Baselga Calvo (VAESA) (suplente)
- D. Pablo Mendivil (suplente)

**SECRETARIO-DIRECTOR GENERAL**

- D. Luis Valero Artola

# ORGANIZACIÓN INTERNA DE ANFAC

## INTERNAL ORGANISATION OF ANFAC

### **PRESIDENTE**

D. Juan Antonio Fernández de Sevilla  
RENAULT ESPAÑA, S.A.

### **VICEPRESIDENTE**

D. Piero Bondesan  
IVECO ESPAÑA, S.L.

### **DIRECTOR-SECRETARIO GENERAL**

D. Luis Valero Artola

### **DIRECTOR DEPARTAMENTO TÉCNICO**

D. Carlos Mataix Kubusch

### **DIRECTORA DEPARTAMENTO ECONÓMICO**

D<sup>a</sup> Aránzazu Mur Pérez

### **DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE RELACIONES LABORALES**

D. Félix Martín-Monzú Martínez

### **RESPONSABLE DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD**

D. Fernando Acebrón Rodicio

### **RESPONSABLE DEL DEPARTAMENTO JURÍDICO Y DE RELACIONES CON LA UE**

D<sup>a</sup> Teresa Herrero Pinedo

### **JEFE DE PRENSA**

D. David Barrientos Méndez

### **COMISIONES DE TRABAJO EN 2006**

Asuntos Financieros

Asuntos Fiscales y Aduanas

Asuntos Jurídicos

Comunicación

Comunicación de Planta

Directores Comerciales

Energía Industrial

Estadísticas y Marketing de Turismos

Estadísticas y Previsiones de Vehículos Industriales

Formación

Logística y Transporte

Medio Ambiente Industrial

Personal y Relaciones Industriales

Prevención de Riesgos Laborales

Proyecto ODETTE

Reciclado de Vehículos

Relaciones con las Instituciones de la UE

Salones

Servicios Médicos

Servicios Post-venta Turismos

Servicios Post-venta Industriales

Sistemas de Navegación

Técnica de Reglamentación y Homologación de Vehículos

Vehículos de Ocasión

Vehículos Industriales

# EMPRESAS ASOCIADAS

## ASSOCIATE MEMBERS

### DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA, S.A.

### DAIMLERCHRYSLER

Presidente y Consejero Delegado / *Chairman of the Board and Managing Director*: Carlos Espinosa de los Monteros

Director de Comunicación / *Communication Manager*: Enrique Aguirre de Cárcer

Plantilla / *Manpower* 2006: 4.647

Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 4.826,3 (P)

Producción / *Production* 2006: 93.816

Marca / *Brans*: MERCEDES-BENZ, SMART, MAYBACH, JEEP, CHRYSLER

Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos, Todo terreno, Furgones, Vehículos industriales ligeros y pesados, Tractocamiones, Autobuses y autocares, Microbuses / *Vehicle type Produced-commercialized: Passenger cars, Cross country (4WD), Vans, Light & heavy duty trucks, Road tractors, Buses & coaches, Minibuses*

Avda. de Bruselas, 30 · Polígono Arroyo de la Vega · 28100 Alcobendas (Madrid)

Teléfono / *Phone number*: 91 484 60 00

www.mercedes-benz.es · www.daimlerchrysler.es



### FORD ESPAÑA, S.L.

Presidente y Consejero Delegado / *Chairman of the Board and Managing Director*: José Manuel Machado

Director de Asuntos Legales / *Legal Affairs Manager*: Miguel Angel Fernández

Plantilla / *Manpower* 2006: 7.588

Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 6.122,3 (P)

Producción / *Production* 2006: 420.544

Marca / *Make*: FORD

Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos, C. Ligeros, Todo terreno, Furgones, Microbuses / *Passenger cars, Light commercial, Cross country (4WD), Vans, Minibuses*

Caléndula, 13 · Edificio Miniparc IV · 28109 Alcobendas (Madrid)

Teléfono / *Phone number*: 91 714 51 00

www.ford.es



### GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.

Director General / *General Manager*: Antonio Pérez Bayona

Director de Asuntos Legales y Director de Relaciones Institucionales / *Legal Affairs and Institutional Relations Manager*: Ernesto Trigueros

Director General Comercial / *General Sales Manager*: Juan Manuel Lumbreras

Plantilla / *Manpower* 2006: 7.513

Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 6.194,0 (P)

Producción / *Production* 2006: 450.019

Marca / *Make*: OPEL

Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos, C. Ligeros, Todo terreno, Furgones y Microbuses / *Vehicle type Produced-commercialized: Passenger cars, Light commercial, Cross country (4WD), Vans, Minibuses*

Paseo de la Castellana, 91 · 28046 Madrid

Teléfono / *Phone number*: 91 456 92 00

www.opel.es

## IVECO ESPAÑA, S.L.



Presidente y Consejero Delegado / *Chairman of the Board*: Piero Bondesan

Director General Comercial / *General Sales Manager*: Ramón Valdivia

Plantilla / *Manpower* 2006: 4.307

Facturación / *Turnover* 2006: (Mill. Euros): 2.198,0 (P)

Producción / *Production* 2006: 54.483

Marca / *Make*: IVECO

Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Furgones, Vehículos industriales ligeros y pesados, Tractocamiones, Autobuses y autocares, Microbuses / *Vehicle type Produced-commercialized*: Vans, Light & heavy duty trucks, road tractors, Buses & coaches, Minibuses

Avda. de Aragón, 402 · 28022 Madrid

Teléfono / *Phone number*: 91 325 10 00

www.iveco.com



## NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A.

Consejero Director General / *President and Chief Executive*: José Vicente de los Mozos

Subdirector General / *Vice President*: Alberto Lacasa<sup>(hasta 05/07)</sup>

Subdirector Gral. de Producción y Control de Producción de la planta de Barcelona / *Vice President of Production in the Barcelona Plant*: Sergio Alcaraz

Subdirector Gral. de Calidad, Ingeniería de Producción y Finanzas / *Vice President of Quality Engineering and Finance*: Hideo Sekizawa

Plantilla / *Manpower* 2006: 6.389

Facturación / *Turnover* 2006: (Mill. Euros): 3.355,4 (P)

Producción / *Production* 2006: 206.085

Marca / *Make*: NISSAN

Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos, C. Ligeros, Todo terreno, Furgones, Vehículos industriales ligeros y medios, Microbuses / *Vehicle type Produced-commercialized*: Passenger cars, Light commercial, Cross country (4WD), Vans, Light & Medium duty trucks, Minibuses

Sector B, Calle 3, nº 77-111 · Edificio La Masía · Polígono Industrial Zona Franca · 08040 Barcelona

Teléfono / *Phone number*: 93 290 80 80

www.nissan.es

## PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A. PSA PEUGEOT CITROËN

### Centro de Vigo

Avda. Citroën, 3 y 5 · 36210 Vigo (Pontevedra)

Teléfono / *Phone number*: 986 215 000

e-mail : centrodevigo@mpsa.com

### Centro de Madrid

Eduardo Barreiros, 110 · 28041 Madrid

Teléfono / *Phone number*: 91 347 20 00

e-mail : centrodemadrid@mpsa.com

www.psa-peugeot-citroen.com

Presidente / *Chairman of the Board*: José Ramón Álvarez Rendueles

Director General y Consejero Delegado / *General Manager and Managing Director*: Roland Vardanega

Director General Centro de Vigo / *General Manager, Vigo Center*: Javier Riera Nieves<sup>(hasta 03/07)</sup> Pierre Ianni<sup>(desde 03/07)</sup>

Director General Centro de Madrid / *General Manager, Madrid Center*: José C. Robredo Bertol

Director de Relaciones Exteriores / *External Relations Manager*: José R. Suárez Fidalgo

Plantilla / *Manpower* 2006: 12.746

Facturación / *Turnover* 2006 (Mill.Euros): N.D.

Producción / *Production* 2006: 606.627

Tipo de vehículo. Produce: Turismos, C. ligeros / *Vehicle type produced*: Passenger cars, Light commercial



## AUTOMÓVILES CITROËN ESPAÑA, S.A.

Presidente / *Chairman of the Board*: Ignacio Bayón Marín  
 Consejera Delegada y Directora General / *Managing Director and General Manager*: Magda Salarich  
 Plantilla / *Manpower* 2006: 1.199  
 Tipo de vehículo comercializa: Turismos, C.Ligeros, Furgones / *Vehicle type commercialized: Passenger cars, Light commercial, Vans*

Doctor Esquerdo, 62 · 28007 Madrid  
 Teléfono / *Phone number*: 91 585 11 00  
 www.citroen.es



## PEUGEOT ESPAÑA, S.A.

Presidente / *Chairman of the Board*: José Ramón Álvarez Rendueles  
 Consejero Delegado y Director General / *General Manager*: Daniel Rollet  
 Plantilla / *Manpower* 2006: 281  
 Tipo de vehículo comercializa: Turismos, C.Ligeros, Furgones, Microbuses / *Vehicle type commercialized: Passenger cars, Light commercial, Vans, minibuses*

Avda. de los Toreros, 8 · 28028 Madrid  
 Teléfono / *Phone number*: 91 347 10 00  
 www.peugeot.es



**RENAULT**

## RENAULT ESPAÑA, S.A.

Presidente y Director General / *Chairman of the Board and General Manager*: Juan Antonio Fernández de Sevilla  
 Director General de Renault España Comercial S.A. (RECSA) / *General Manager of RECSA*: Jean Pierre Laurent<sup>(hasta 09/06)</sup> Olivier Murguet<sup>(desde 09/06)</sup>  
 Plantilla / *Manpower* 2006: 10.815  
 Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 7.373,2 (P)  
 Producción / *Production* 2006: 289.075  
 Marca / *Make*: RENAULT  
 Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos, C.Ligeros, Furgones, Vehículos industriales ligeros, microbuses / *Vehicle type Produced-commercialized: Passenger cars, Light commercial, Vans, Light duty trucks, Minibuses*

Avda. de Burgos, 89 · 28050 Madrid  
 Teléfono / *Phone number*: 91 374 22 00  
 www.renault.es



## RENAULT V.I. ESPAÑA, S.A.

Presidente / *Chairman of the Board*: Manuel Guasch  
 Director General / *General Manager*: Juan Antonio Casado<sup>(hasta 12/06)</sup>  
 Plantilla / *Manpower* 2006: 329  
 Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 389,7 (P)  
 Producción / *Production* 2006: 5.617  
 Marca / *Make*: RENAULT TRUCKS  
 Tipo de Vehículo. Produce: Gama Renault Kerax (Obras) / *Vehicle type Produced: Renault Kerax Series (Construction)*

Eduardo Barreiros, 104 · 28041 Madrid  
 Teléfono / *Phone number*: 91 347 11 00

Presidente RENAULT TRUCKS ESPAÑA / *Chairman of RENAULT TRUCKS ESPAÑA*: Manuel Guasch  
 Director General RENAULT TRUCKS ESPAÑA / *General Manager, RENAULT TRUCKS ESPAÑA*: Jaime Pignatelli  
 Tipo de vehículo comercializa: Furgones, Vehículos industriales ligeros, medios y pesados, Tractocamiones, Microbuses / *Vehicle type commercialized: Vans, Light, medium and heavy duty trucks, Road tractors, Minibuses*

Ombu, 3 · 28045 Madrid

Teléfono / *Phone number*: 91 524 46 02  
info.renault@renault-trucks.com  
www.renault-trucks.es



### SANTANA MOTOR, S.A.

Presidente del Consejo de Administración / *Chairman of the Board of Directors*: José Manuel Muriel  
Director General / *General Manager*: Juan Antonio García  
Director Comercial / *Sales Manager*: Juan Luis Cornejo  
Plantilla / *Manpower* 2006: 563  
Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 130,9  
Producción / *Production* 2006: 8.680  
Marca / *Make*: SANTANA, SUZUKI  
Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Todo terreno / *Cross country (4WD)*

Avda. 1º de Mayo, s/n · 23700 Linares (Jaén)  
Teléfono / *Phone number*: 953 64 92 00  
www.santana-motor.es



### SEAT, S.A.

Presidente del Comité Ejecutivo / *Chairman of the Executive Committee*: Andreas Schleeff<sup>(hasta 09/06)</sup>  
Erich Schmitt<sup>(desde 09/06)</sup>  
Vicepresidente de Recursos Humanos / *Vice-president of human resources*: Ramón Paredes  
Director de Mercado Interior / *Domestic Market Manager*: José Mas<sup>(hasta 05/07)</sup> Pedro Catena<sup>(desde 06/07)</sup>  
Plantilla / *Manpower* 2006: 11.926  
Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 5.545,0 (P)  
Producción / *Production* 2006: 408.318  
Marca / *Make*: SEAT  
Tipo de Vehículo Produce-comercializa: Turismos y C.Ligeros / *Vehicle type Produced-commercialized: Passenger cars and Light commercial*

Autovía A-2, Km 585 · 08760 Martorell (Barcelona)  
Teléfono / *Phone number*: 93 402 85 00  
www.seat.es



### VOLKSWAGEN NAVARRA, S.A.

Presidente del Comité Ejecutivo y Director General de Fábrica / *Chairman of the Executive Committee and General Plant Manager*: José Luis Erro<sup>(hasta 02/07)</sup> Emilio Sáenz<sup>(desde 02/07)</sup>  
Gerente de Relaciones Externas / *External Relations Manager*: Pablo Mendivil  
Plantilla / *Manpower* 2006: 3.963  
Facturación / *Turnover* 2006 (Mill. Euros): 1.926,0 (P)  
Producción / *Production* 2006: 234.171  
Marca / *Make*: VOLKSWAGEN  
Tipo de Vehículo Produce: Turismos / *Vehicle type Produced: Passenger cars*

Polígono de Landaben s/n · 31012 Pamplona (Navarra)  
Teléfono / *Phone number*: 948 42 41 04  
www.volkswagen.com · www.audi.com

Presidente del Comité Ejecutivo de VAESA / *Chairman of the VAESA Executive Committee*: Juan Baselga  
Marca / *Make*: VOLKSWAGEN, AUDI, SKODA  
Tipo de vehículo comercializa: Turismos, Comerciales ligeros, Todo terreno, Furgones, Vehículos Industriales ligeros, Microbuses / *Vehicle type commercialized: Passenger cars, Light commercial, Cross country (4WD), Vans, Light duty trucks, Minibuses*

Parque de Negocios Mas Blau II · C/ de la Selva, 22 · 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)  
Teléfono / *Phone number*: 93 402 89 67  
www.volkswagen.com · www.audi.com

# ORGANIZACIONES INTEGRADAS EN ANFAC. ASOCIACIONES Y ENTIDADES EN LAS QUE ANFAC PARTICIPA

*ORGANISATIONS INTEGRATED IN ANFAC.  
ASSOCIATIONS AND COMPANIES WHERE ANFAC PARTICIPATES*

## ORGANIZACIONES Y EMPRESAS INTEGRADAS EN ANFAC



**ODETE**  
E S P A Ñ A

**ASCABUS**

## ASOCIACIONES INTERNACIONALES EN LAS QUE ANFAC PARTICIPA



**ACEA**  
Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles  
(Asociación de Constructores Europeos de Automóviles)



**OICA**  
Organization Internationale des Constructeurs d'Automobiles  
(Asociación Internacional de Constructores de Automóviles)

## ASOCIACIONES Y ENTIDADES EN LAS QUE ANFAC PARTICIPA



**RED AIDA, S.A.**



**FITSA**  
Fundación Instituto Tecnológico para la seguridad del Automóvil



**SIGRAUTO**

**SIGRAUTO**  
Asociación española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos fuera de uso

**AENOR**

**AENOR**  
Asociación Española de Normalización y Certificación

# PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ANFAC EN 2006

## MAIN ACTIVITIES OF ANFAC IN 2006

A lo largo del año 2006, ANFAC ha seguido desarrollando una intensa actividad en los diferentes y variados ámbitos que afectan a los intereses de sus asociados. A continuación exponemos un breve resumen distribuido por capítulos de los principales temas tratados en el pasado ejercicio.

### I. Área Internacional

A nivel internacional se siguieron manteniendo relaciones fluidas con la OICA (Organización Internacional de Constructores de Automóviles), participando en los diferentes grupos de trabajo como son el Comité Técnico, Comité de Salones, Comité de Estadísticas y el Comité de Política Industrial y Económica.

También en el ámbito internacional, y más concretamente en el ámbito europeo, se continúa con la excelente colaboración con ACEA (Asociación Europea de Constructores de Automóviles), asistiendo a todas las reuniones del Comité de Enlace y de los distintos Grupos de Trabajo y colaborando con dicha Asociación en la defensa de los intereses de la industria europea y española ante las distintas instancias de la Unión Europea.

#### Cars 21

En el ejercicio 2006, ACEA elaboró un folleto divulgativo, en el que se daba a conocer el informe final adoptado por el Grupo de Alto Nivel en Diciembre de 2005, en el que se dibuja un nuevo marco regulador para la industria automovilística europea. Dicho folleto fue circulado por ACEA, con la finalidad fundamental de animar a las Autoridades públicas nacionales y europeas y demás partícipes a ayudar a que estas recomendaciones se apliquen y así la industria pueda aprovechar la oportunidad brindada por CARS21: crear un marco regulatorio favorable a la competencia, en el que nuestra industria pueda continuar invirtiendo, innovando y proporcionando empleo a gran escala en la UE.

De dicho folleto divulgativo, se realizó por parte de ANFAC una edición especial en español,

In 2006, ANFAC has actively worked in all the fields of interest to its members, whether technical or economical.

Thus, in the international context, it's worth highlighting its efforts to disseminate, at a European level, CARS 21 and the first moves made with respect to CO<sub>2</sub> emissions, in collaboration with the European Motor Vehicle Manufacturers Association (ACEA).

The main technical legislation approved in 2006, which affects passenger cars, was related to Euro 5 and Euro 6 emissions, ANFAC collaborated fully, both with the Spanish Authorities and the European Association, in this. Also in this section different themes of a European nature are mentioned which could be of interest.

At a national level, the most noteworthy aspect of 2006 was the completion of the PRE-VER programme in the terms agreed at the end of 2003 and the important cutback that has taken place in the year extension, agreed by the Ministry of Finance. It is also worth highlighting, in this financial year, the progress of the work carried out in the framework of the Industry Watchbody for the Motor Vehicle and Lorry Manufacturers' Sector, where a study related to the main logistics issues was carried out, an important competitiveness factor in our factories.

In the technical area, it is worth mentioning the developments in the implementation of the Directives and Regulations with regards to bio-fuels, the problems experienced in the implementation of the regulation related to digital tachographs for industrial vehicles and the campaign carried out with the different Associations and Institutions about efficient driving. It is also worth highlighting the progress achieved in the levels of recovery of end-of-life vehicles, an activity which is carried out through the Spanish Association for Environmental End-of-life Vehicles Treatment (SIGRAUTO) and the concern which has arisen this year with the appearance of vehicle materials manufacturers (oil, other end-of-life parts, pneumatic tyres), who are little by little organizing their own treatment systems and who could affect the activities of SIGRAUTO.

In terms of the workforce a close monitoring

que fue ampliamente distribuida a la Administración, Asociaciones del sector, Asociados de ANFAC y medios de comunicación.

### **Emisiones de CO<sub>2</sub> de los Vehículos Automóviles**

En relación con este asunto, ANFAC ha desarrollado una intensa labor durante todo el año, que continuará durante el año 2007, al ser un tema de vital importancia para el Sector en los años venideros.

En la primera parte del año, se procedió a traducir, adaptar y difundir a más de 1000 contactos relevantes el documento que recoge los planteamientos que defiende ACEA de cara a la reducción futura de las emisiones de CO<sub>2</sub> y que se conocen como "la estrategia integrada". Además, se dio seguimiento a la publicación del informe de "Monitoring" del Acuerdo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, que tuvo lugar en el mes de Agosto, en el que se recogía el dato correspondiente al año 2004 para Europa (161 gr/km) y para España (152 gr/km) que, a juicio de la Comisión, es un indicativo suficiente para determinar que los objetivos del año 2008 no van a ser alcanzados. Esto ha motivado el desencadenamiento del debate sobre las medidas futuras a adoptar.

Ese debate se ha iniciado en la última mitad del año con el anuncio de una comunicación por parte de la Comisión, que contendrá propuestas tendentes a establecer una regulación de estas emisiones para el Sector. Esa comunicación no ha visto la luz durante el año 2006. Sin embargo, ANFAC ha trasladado a las instituciones españolas y europeas informes y documentación sustentando la opinión del Sector.

En esta línea y acompañando la continuada labor de ACEA ante los medios de comunicación, se celebró una Rueda de Prensa en Diciembre, en la que el Presidente de ANFAC resumió los desafíos que lleva aparejados la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para nuestra industria y que fue acompañada de un extenso informe preparado para el asunto.

### **Reglamento de Emisiones de Turismo EURO 5 / EURO 6**

Desde la publicación, a finales del año 2005, de la propuesta de la Comisión del Reglamento EURO 5 que regula las emisiones de los vehículos de turismo, ANFAC ha desarrollado en coordinación con ACEA y haciendo uso de similares argumentaciones, una intensa labor de comunicación y explicación de la postura de los fabri-

*has been carried out of the labour legislation which could most affect ANFAC members, as well as the processes of collective bargaining which have taken place in this financial year and the phenomenon of absenteeism, which is still at worrying levels. With regards to Social Security measures it is worth emphasizing, in this financial year, the legislation change, as will be detailed at a later stage, which allows a better use of the relief contracts and partial retirement.*

*Due to the abovementioned issues and many others, ANFAC has had the opportunity to often appear in the medias, conveying the main concerns and challenges faced by our industry to public opinion.*

### **I. International Field**

*At an international level, we continued to have good relations with OICA (the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), participating in the different work groups such as the Technical Committee, Exhibition Committee, Statistics Committee and the Industrial and Economic Policy Committee.*

*Also at international level, and more specifically in the European context, ANFAC continued its excellent collaboration with ACEA (the European Motor Vehicle Manufacturers Association), attending all the meetings of the Liaison Committee and the various Work Groups, and collaborating with this Association to defend the interests of the European and Spanish industry before the different European Union authorities.*

### **CARS 21**

*In financial year 2006, ACEA drew up an informative leaflet, which informed about the final report adopted by the High Level Group in December 2005, which outlines a new regulatory framework for the European motor vehicle industry. This leaflet was circulated by ACEA, with the principal aim of encouraging the national and European public authorities and others involved to apply these recommendations, and thereby enable the industry to take advantage of the opportunities offered by CARS21: create a regulatory framework which encourages competitiveness, in which our industry can continue to invest, innovate and provide large-scale employment in the EU.*

*ANFAC created a special edition in Spanish of this informative leaflet, which was widely distributed to the Administration, Associations belonging to the sector, Associates of ANFAC and the*

cantes sobre este Reglamento.

En este sentido, cabe destacar la organización de una “misión” en relación con los Parlamentarios Europeos españoles en la que se mantuvieron diez entrevistas con miembros del Parlamento y sus asistentes, con el fin de recabar su apoyo en la tramitación de este Reglamento a su paso por el Parlamento y los continuados contactos mantenidos con los técnicos del Ministerio de Medio Ambiente y con los Consejeros españoles, encargados de este asunto, en la Representación Permanente de España ante la Unión Europea.

La posición del Gobierno español ha sido, en este asunto, razonable, equilibrada y acorde con los intereses del Sector de fabricación de automóviles.

El Reglamento fue finalmente aprobado en primera lectura tras el acuerdo alcanzado entre el Consejo y el Parlamento en el mes de Diciembre, estableciéndose finalmente dos etapas (EURO 5 y EURO 6), fijándose plazos y límites exigentes para el Sector e introduciendo requerimientos sobre la información a proporcionar a los talleres y reparadores independientes. La valoración realizada debe ser positiva en conjunto ya que las propuestas iniciales de la Comisión contenían planteamientos demasiado exigentes y que podrían poner en riesgo la competitividad del Sector a medio plazo.

Durante el año 2007 continuará la tramitación de las medidas técnicas de implantación del Reglamento que siguen un procedimiento de Comitología y que darán como resultado su publicación final y entrada en vigor hacia mediados de año.

### Distribución de vehículos

Entre las principales novedades habidas en el ejercicio 2006 en relación a la regulación de la distribución de los vehículos, en primer lugar podemos destacar, la publicación por parte de la Comisión Europea de tres notas de prensa, en las que manifestaba su conformidad sobre las medidas adoptadas por BMW y GENERAL MOTORS, en relación a las ventas y servicios postventa multimarca y el acceso a la red de talleres independientes. En los casos BMW y GM, la Comisión vino a precisar una serie de elementos de derecho novedosos propiciados por el Reglamento (CE) nº 1400/2002, que aportarán las orientaciones necesarias en el sector y permitirán a las Autoridades de Competencia y a los Tribunales Nacionales, decidir de manera adecuada en asuntos análogos.

Posteriormente, la Comisión Europea publica

media.

### CO<sub>2</sub> Emissions from Motor Vehicles

*With respect to this issue, ANFAC has worked hard throughout the year, and will continue to do so throughout 2007, as this is a theme of vital importance to the Sector in coming years.*

*In the first part of the year, we translated, adapted and gave out, to more than 1000 relevant contacts, the document which brings together the approaches defended by ACEA with an eye on the future reduction of CO<sub>2</sub> emissions and which are known as the “integrated strategy”. Furthermore, we followed up on the publication of the report “Monitoring” of the Agreement to reduce CO<sub>2</sub> emissions, which took place in August, which included the data for 2004 for Europe (161 g/km) and for Spain (152 g/km) which, in the opinion of the Commission, is sufficient indication that the objectives for 2008 will not be reached. This has triggered off the debate about future measures to be adopted.*

*This debate began in the last half of the year with the announcement of a statement by the Commission, which will contain proposals intending to establish a regulation of these emissions for the Sector. This declaration has not seen the light during 2006. However, ANFAC has given reports and documentation to Spanish and European institutions that uphold the Sector’s opinion.*

*Along the same lines, and accompanying the continuous work of ACEA with the media, a Press Conference was held in December, in which the President of ANFAC summarised the challenges which go hand in hand with the reduction of CO<sub>2</sub> emissions for our industry and which was backed up by an extensive report prepared about the subject.*

### Regulation of EURO 5 / EURO 6 Emissions for Passenger Cars

*Since the publication, at the end of 2005, of the Commission’s proposal for a EURO 5 Regulation that regulates the emissions from passenger cars, ANFAC has in coordination with ACEA and using similar reasoning, worked hard to communicate and explain the manufacturers position with regards to this Regulation.*

*In this respect, it is worth highlighting the organisation of a “mission” with regards to the Spanish members of the European Parliament, in which ten meetings were held with members of the Parliament and their assistants, with the aim of getting their support for the processing of this*

el estudio efectuado por la Consultora LONDON ECONOMICS, en relación al impacto producido por el nuevo Reglamento 1400/2002, estudio que fue presentado el día 25 de septiembre por la Comisaria de Competencia, Sra. Kroes, en una conferencia organizada por CECRA, a la que asistió un representante de ANFAC.

La Comisaria se mostró satisfecha por cómo se están logrando las metas pretendidas por el nuevo Reglamento. Así, el mercado europeo se presenta más competitivo en los sectores de ventas y postventa de vehículos automóviles, se reciben menos quejas de consumidores sobre todo en lo relativo a las ventas transfronterizas, la multimarca va en aumento, los precios convergen, etc.

### Propuesta de Directiva sobre Diseño Industrial

En relación a esta propuesta de Directiva y como hechos relevantes acaecidos en el ejercicio 2006, podemos señalar lo siguiente:

A principios de año, en el seno de ACEA se acordó que fuera dicha Asociación la que, en nombre de todos los fabricantes, proporcionase una respuesta común al cuestionario remitido por la Consultora AUTOPOLIS, en relación a un estudio encargado por el Parlamento Europeo relativo a la seguridad de las piezas de repuesto.

Con posterioridad, dicho estudio fue presentado al PE, poniendo de manifiesto que las piezas externas de los vehículos no tienen un impacto significativo en la seguridad del conductor y de los ocupantes del mismo, reconociendo, sin embargo, que muchas de dichas piezas, como por ejemplo el capó, el parachoques, la rejilla del radiador y los faros, son muy importantes para la seguridad de los peatones. Llegando, por lo tanto, a la conclusión, que dichas piezas deberán de someterse a los mismos ensayos y requisitos de protección del peatón que las piezas originales.

Por su parte el ponente, Sr. Radwan, hizo público su borrador de informe en el mes de diciembre, que sería presentado a la Comisión de Asuntos Jurídicos del PE, para su debate. En dicho documento, para sorpresa de todos, el Sr. Radwan puso de manifiesto que las piezas de repuesto deberían de gozar de cierto período de protección y sugiere dos posibilidades para llevarlo a cabo.

Por dicha razón, ANFAC envió un escrito a los cuatro Diputados españoles de la Comisión de Asuntos Jurídicos del PE, solicitándoles su apoyo a la primera de las posibilidades sugeridas por el Sr. Radwan, por tratarse de una iniciativa nueva a

*Regulation as it passed through Parliament and the continuous contacts with specialists from the Ministry of Environment and with Spanish Counsellors responsible for this matter, in Spain's Permanent Representation to the European Union.*

*The Spanish governments position, on this matter, has been reasonable, balanced and appropriate to the motor vehicle manufacturers' Sectors interests.*

*The Regulation was finally approved at the first reading following the agreement reached between the Council and the Parliament in December, finally establishing two stages (EURO 5 and EURO 6), fixing demanding deadlines and targets for the Sector and introducing requirements about the information to be given to car repair garages and independent repairers. The overall assessment should be positive since the initial proposals of the Commission contained approaches that were too exigent and could have put the competitiveness of the Sector in danger in the medium term.*

*During 2007 the processing of the technical measures to implement the Regulation will continue according to the comitology procedure and will result in its final publication and entrance in vigour roughly midway through the year.*

### Vehicle Distribution

*Amongst the main novelties in the financial year of 2006 with regards to the regulation of vehicle distribution, we can firstly highlight the publication by the European Commission of three press releases, in which they manifested their compliance with the measures adopted by BMW and GENERAL MOTORS, regarding the sales and aftermarket multibrand services and the access to the network of independent repair garages. In the case of BMW and GM, the Commission ended up specifying a series of novel legal elements that have been permitted by Regulation (EC) nº 1400/2002, which will provide all the necessary guidance to the sector and allow the Competent Authorities and National Courts to resolve similar issues in an adequate way.*

*Afterwards, the European Commission published the study carried out by the Consultancy LONDON ECONOMICS, relating to the impact caused by the new Regulation 1400/2002, the study was presented on the 25th of September by the Commissioner for Competition Policy, Mrs. Kroes, in a conference organised by the European Council for Motor Trades and Repairs (CECRA), which was attended by an ANFAC representative.*

*The Commissioner was content about how the objectives of the new Regulation are being*

la que se le podría conceder un análisis en mayor profundidad.

### Propuesta de Directiva sobre Crédito al Consumo

Las últimas noticias habidas sobre esta propuesta de Directiva, respecto de la cual, la Presidencia finlandesa pretendía lograr un acuerdo político sobre su texto de compromiso en el Consejo de Competitividad del pasado día 4 de diciembre, pero no se logró llegar a ningún acuerdo.

En el Grupo de Trabajo, que sobre este particular existe en la CEOE y en el que está presente ANFAC, se acordó en una reunión, que tuvo lugar el pasado día 30 de noviembre, intentar concertar una reunión con la Ministra de Sanidad para trasladarle la inquietud del sector empresarial español sobre esta propuesta de Directiva.

## II. Área Económica

### Renovación Plan Prever

El 31 de diciembre de 2006 finalizaba el PREVER que llevaba vigente, con diversas modificaciones, desde el año 1997 y que ha supuesto la baja de más de 3,3 millones de vehículos. Dada la importancia que un plan de este tipo tiene para el sector y los efectos positivos que ha demostrado sobre la renovación del parque, ANFAC junto con

*met. The European market is thereby more competitive in the motor vehicle sales and after-sales sectors, less complaints are received from consumers especially with regards to cross-border purchases, multibranding is on the increase, prices are converging, etc.*

### Proposed Directive related to Industrial Design

*With regards to this proposed Directive and as events that can be considered significant in the financial year 2006, we can point out the following:*

*At the beginning of the year, within the framework of ACEA it was agreed that the said Association would be the one to, on behalf of all the manufacturers, provide a common response to the questionnaire sent out by the Consultancy AUTOPOLIS, in connection with a study commissioned by the European Parliament relating to the safety of replacement parts.*

*Subsequently, the mentioned study was presented to the European Parliament, making it clear that the external parts of the vehicles do not have a significant impact on the safety of the driver or its occupants, admitting, however, that many of the said parts, for example, the bonnet, bumper, radiator grille and headlamps, are very important to pedestrian safety. Thus, reaching the conclusion that the mentioned parts should be subjected to the same tests and requirements as*



otras asociaciones del sector presentó un plan muy ambicioso para conseguir no sólo la renovación sino una verdadera mejora del mismo. A pesar de que se contó con el apoyo del Ministerio de Industria, finalmente, la decisión del Ministerio de Economía y Hacienda fue de una renovación por un año, con recortes importantes en la cuantía y en tipo de vehículos que podrían acogerse, dejándole con muy poca efectividad.

### Observatorio Industrial

ANFAC supervisó el informe sobre los “factores de competitividad del sector del automóvil” que fue aprobado por el Observatorio Industrial en marzo de 2006. Este estudio pone de manifiesto las necesidades del sector desde el punto de vista laboral, del I+D+i, en la relación con los proveedores, para la mejora de la logística y en relación a la fiscalidad. La presentación oficial se realizó por ANFAC, junto con el Ministerio de Industria y el resto de partícipes en el Observatorio (FEDIT, UGT y CCOO) en el Salón Internacional del Automóvil de Madrid en Mayo de 2006.

Como resultado de este primer estudio y también en el ámbito del Observatorio, ANFAC con el apoyo de PricewaterhouseCoopers comenzó a trabajar en la realización de un estudio que se centraba exclusivamente en la problemática de la logística del sector y en el que presentaban propuestas concretas de actuación a las administraciones competentes. A finales del año 2006 ya se contaba con el informe final que fue presentado al Ministerio de Industria para su aprobación y difusión. Estas últimas actuaciones se están realizando a lo largo del año 2007.

Por su parte, las organizaciones sindicales han elaborado sendos estudios sobre seguimiento del empleo, propuesta de temas claves en el Sector, tiempo de trabajo y fiscalidad. Fedit ha abordado mediante un cuestionario la identificación de las claves de competitividad del Sector.

### Logística del sector del automóvil

En los últimos años, a través de la Comisión de Logística de ANFAC, se estaba poniendo de manifiesto la necesidad de realizar propuestas concretas a la Administración para mejorar la situación. Los informes previos realizados por ANFAC en base a la información de esta Comisión sirvieron como base para la realización del documento “la logística como factor de competitividad” elaborado por PwC en el ámbito del observatorio. Dicho estudio fue supervisado desde el comienzo por la Comisión de Logística

*the original parts in order to guarantee pedestrian protection.*

*On the other hand, the speaker, Mr. Radwan, made his draft report public in December, which would be presented to the European Parliament's Commission of Legal Affairs, for debate. In the mentioned document, to everybody's surprise, Mr. Radwan made it clear that replacement parts should enjoy a certain period of protection and suggests two possible ways to achieve this.*

*For this reason, ANFAC sent a letter to the four Spanish Members of the European Parliament's Commission for Legal Affairs, requesting their support for the first of the possibilities suggested by Mr. Radwan, as it concerns a new initiative that could be subjected to a deeper analysis.*

### Proposed Directive related to Consumer Credit

*In relation to this proposed Directive, the most recent news is that the Finnish Presidency wanted to reach a political agreement about its compromise text in the Council of Competition policy of the 4th of December, but they were not able to reach an agreement.*

*In the Work Group, which exists in the Spanish Confederation of Employer's Organisations (CEOE) to deal with this particular matter and in which ANFAC participates, it was agreed during a meeting, that took place on the 30th of November, that they would try to arrange a meeting with the Ministry of Healthcare to convey to them the Spanish business sector's concerns about this proposed Directive.*

## II. Economic Area

### Renewal of the Plan Prever

*On the 31st of December 2006 the Plan PREVER was to come to an end, it had been in vigour, with various modifications, since 1997 and has implied the removal of more than 3.3 million vehicles from circulation. Given the importance of such a plan for the sector, and the positive effects that have been seen in the renovation of the vehicle fleet, ANFAC together with other associations of the sector presented a very ambitious plan to achieve not only its renovation but also a real improvement of it. Despite the support of the Ministry of Industry, the decision of the Ministry of Economy and Finance was finally to renovate for a year, with important cutbacks in the quantity and types of vehicles which could benefit from the plan, leaving it little effective.*

formada por responsables tanto del aprovisionamiento a fábrica como de distribución de vehículos.

También a lo largo del año y en este mismo ámbito, ANFAC mantuvo reuniones con la Dirección General de Transportes Terrestres y con la Dirección del Automóvil de la Dirección General de Servicios de mercancías y Logística de RENFE, para poner de manifiesto nuestra preocupación por la falta de un transporte ferroviario de calidad y la falta de infraestructuras entre otros.

En septiembre de 2006, ANFAC junto con otras 12 asociaciones que representan al resto de industrias, a empresas transportistas y a empresas cargadoras, formaron el Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, el cual ha realizado un manifiesto en el que se detallan los puntos que se consideran fundamentales para conseguir un mejor ferrocarril para las mercancías. Esta entidad comienza, a partir de entonces, sus actividades, solicitando reuniones con los responsables del Ministerio de Fomento, de Industria y de Medioambiente. En concreto, antes de finalizar el año se mantuvo una reunión con la Oficina Económica del Gobierno siendo su actitud muy receptiva ante nuestras necesidades.

### Aspectos fiscales

A lo largo del año se aprobaron las modificaciones del IS y del IRPF en el que había algunos temas de importancia para el sector. En concreto, ante la eliminación de las deducciones fiscales por inversión en I+D+i, ANFAC realizó gestiones directamente con el Ministerio de Economía y Hacienda, con el Ministerio de Industria y a través de la CEOE. Una vez que la propuesta estuvo en el Senado, se contactó con el grupo parlamentario CIU para que permanecieran dichos incentivos. Finalmente, se estableció una ligera reducción de dichas deducciones hasta el año 2011, año en el que realizarán un estudio sobre su efectividad para tomar una decisión sobre su continuidad. Sin embargo, a pesar de las gestiones realizadas por ANFAC, otras modificaciones fiscales recogidas en el texto, relativas a la eliminación progresiva de los incentivos a la inversión en vehículo industrial respetuosos con el medioambiente y a la retribución en especie no se han modificado respecto a la redacción inicial.

Por otro lado, ANFAC ha continuado participando activamente con la Agencia Tributaria y otras asociaciones del sector, en relación al Acuerdo que firmó el año anterior, para conseguir una lucha efectiva contra el fraude en el sector.

### Industry Watchbody

*ANFAC supervised the report about the “factors of competitiveness in the motor vehicle sector” which was approved by the Industry Watchbody in March 2006. This study made clear the needs of the sector in terms of labour, of Research, Development and Innovation (R+D+i), of the relationship with suppliers, of the improvement of logistics and with regards to taxation. The official presentation was carried out by ANFAC, together with the Ministry of Industry and the rest of the members of the Watch body [FEDIT, General Worker’s Union (UGT) and the Confederation Of Workers’ Commissions (CCOO)] at the International Motor Show in Madrid in May 2006.*

*As a result of this first study, and also under the umbrella of the Watchbody, ANFAC with the support of Price Waterhouse Coopers began to work on a study which centred exclusively on the logistics problems in the sector, and which presented concrete plans of action to the competent administrations. Towards the end of 2006 the final report was already prepared and was presented to the Ministry of Industry for its approval and dissemination. The latter is being carried out throughout 2007.*

*On the other hand, the trade unions have carried out various studies about the monitoring of employment, a proposal of key issues for the sector, working hours, training and taxation. The Spanish Federation of Innovation and Technology Organisations (Fedit) has tackled the identification of the key aspects of competitiveness for the sector through a questionnaire.*

### Logistics of the Motor vehicle sector

*In recent years, through ANFAC’s Logistics Commission, the need to make concrete proposals to the Administration in order to improve the situation is being made clear. The previous reports made by ANFAC on the basis of information provided by this Commission have served as the foundation of a document entitled “Logistics as a factor of competitiveness” produced by Price Waterhouse Coopers in the framework of the Watch body. This study has been supervised since the beginning by the Logistics Commission, which is made up of representatives in charge of factory supplies and vehicle distributions.*

*Also throughout the year, and in the same field, ANFAC held meetings with the Directorate General for Land Transport and the Department of Motor Vehicles of the Directorate General for Freight and Logistics of RENFE (Spanish National*

### Salón del Automóvil de Madrid

A primeros de año se llegó a un acuerdo sobre la localización de las marcas, para la edición de 2006 en los pabellones disponibles por ANFAC. En esta ocasión se realizó un cambio total en la disposición de las marcas en los pabellones 3 y 4 con el objeto de que cada grupo pudiera disponer de un espacio contiguo para todas sus marcas. El Salón del Automóvil tuvo lugar desde el 25 de Mayo al 4 de Junio alcanzando, como siempre, un gran éxito de público.

### Sistema de Calidad ANFAC – Puertos del Estado

Con la incorporación al Sistema de Calidad, en el año 2006, del Puerto de Vigo y del Puerto de Tarragona se han cubierto los puertos fundamentales de la Península Ibérica que realizan prácticamente la totalidad del transporte de vehículos por vía marítima. A lo largo del año se han ido concediendo certificados de calidad a las entidades y empresas que integran la Comunidad portuaria en ambos puertos.

Por otro lado, señalar que en el año 2006, las entidades del Puerto de Santander, como del Puerto de Valencia han realizado la renovación de sus certificados tras haber transcurrido dos años desde que los obtuvieran por primera vez.

A finales del año 2006 se han comenzado las conversaciones con ENAC para que realice la acreditación del Sistema de Calidad diseñado por ANFAC y Puertos del Estado ya que se cuenta con más de dos años de funcionamiento. Esto permitirá que el sistema tenga el reconocimiento oficial y la garantía de realizarse rigurosamente.

### Área de estudios económicos y de análisis del sector

Como es habitual se ha editado trimestralmente el informe de “Perspectivas económicas y sectoriales” en el que se hace un repaso de la situación económica nacional e internacional, con especial incidencia en las variables que afectan al desarrollo del sector y en el que se ponen de manifiesto las últimas tendencias del mercado del automóvil y sus previsiones para el año en curso y el siguiente.

En Junio de este año, en la Comisión de Estadísticas y Marketing, se ha contado con la responsable del Servicio de Estudios del BBVA que realizó una presentación de la revista “Situación Consumo” correspondiente al primer semestre, en la que se había analizado el consumo de los hogares, la financiación en la automo-

*Railway Network) to make clear to them our concerns about, amongst others, the lack of quality railway transport and the lack of infrastructures.*

*In September of 2006, ANFAC together with 12 other associations which represent the other industries, transport companies and loading companies, formed the Centre for Promotion of Rail Freight, which has drawn up a manifesto which details the points which are considered to be essential in order to get a better railway network for freight transport. This entity has, since then, begun its activities, requesting meetings with the persons in charge from the Ministry of Public Works, Industry and Environment. In particular, before the end of the year a meeting was held with the Government's Economic Department whose attitude was very receptive to our needs.*

### Fiscal Aspects

*Throughout the year, modifications were made to the income tax on societies (IS) and income tax from physical persons (IRPF) that raised some key issues for the sector. In particular, due to the elimination of tax rebates for investments in research, development and innovation (R+D+i), ANFAC liaised directly with the Ministry of Economy and Finance, Ministry of Industry, and through the Spanish Confederation of Employer's Organisations (CEOE). Once the proposal was in the Senate, the parliamentary group CIU was contacted to request that these incentives stay in place. Finally, a small reduction of these deductions was established until the year 2011, the year in which a study will be carried out about its effectiveness in order to make a decision about its continuity. However, despite the efforts of ANFAC, other fiscal modifications included in the text, relating to the progressive elimination of the incentives for investment in industrial vehicles which respect the environment, and payment in kind have not been changed from the initial version.*

*On the other hand, ANFAC has continued to actively work with the Inland Revenue (Agencia Tributaria) and other associations from the sector, with regards to the Agreement signed the previous year, in order to fight effectively against fraud in the sector.*

### Motor Show in Madrid

*At the beginning of the year an agreement was reached about the location of the brands, for the 2006 edition in the showrooms available to ANFAC. On this occasion the arrangement of the car makes in showrooms 3 and 4 were completely*

ción y las perspectivas para el vehículo nuevo y el usado. Así mismo, en Noviembre de 2006 se invitó a esta misma Comisión al Director General de CEPREDE, para realizar una presentación sobre sus previsiones económicas que habían presentado recientemente.

En lo que se refiere a las publicaciones realizadas para ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles y Camiones) debe destacarse la relativa al parque automovilístico de Europa en 2005, la situación de la imposición del automóvil en Europa y los informes trimestrales sobre la situación económica y del sector en España.

### III. Área Técnica

#### Asuntos Técnicos Generales

Desde la Comisión Técnica de Reglamentación y Homologación de Vehículos de ANFAC se han abordado, entre otros, durante 2006, la nueva redacción del Anexo I del Real Decreto 2028/86 que indica las Directivas y Reglamentos que pasan a ser obligatorios y las fechas de cumplimiento, en relación con los Biocombustibles se ha mantenido una intensa actividad celebrando reuniones con APPA para establecer un posible Convenio de colaboración para lograr un aseguramiento de la calidad de esos productos, además se ha seguido la aplicación de los Reglamentos 1360/2002 y 561/06 de la Unión Europea sobre Tacógrafo Digital y la presentación de listados de vehículos de fin de serie con tacógrafo analógico y se ha colaborado con la Asociación de Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) para temas de interés común.

Se ha trabajado igualmente en los Reglamentos EURO 5 / 6, que fijan los nuevos límites de emisión para turismos y vehículos industriales, en la presentación de listados de vehículos fin de serie EURO 3, en la Reglamentación de los Vehículos para el Servicio de Taxi en Madrid y Barcelona y en la retroadaptación de Espejos Retrovisores en determinados vehículos.

Por último, se han tratado con el MITYC (Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial) otros temas de interés común: Reformas de importancia, Modificación del Real Decreto 2140/85, Definición de vehículos mixtos/adaptables, Manual de ITV, etc.

#### Campaña de Conducción Eficiente Vehículos de Turismo

Se ha desarrollado durante este año una

*changed with the purpose of allowing each group to have a contiguous space for all their brands. The Motor Show took place from the 25th of May until the 4th of June, achieving, as always, a high level of attendance.*

#### ANFAC's Quality System- State Ports

*With the incorporation of the Port of Vigo and the Port of Tarragona into the Quality System, in the year 2006, the major ports of the Iberian Peninsula have been covered, which carry out practically all the maritime transport of vehicles. Throughout the year quality certificates have been gradually granted to the entities and companies that make up the port community in both ports.*

*Furthermore, in 2006, the entities of the Port of Santander, as well as those of the Port of Valencia, have renovated their certificates having passed two years since first receiving them.*

*Towards the end of 2006 talks were begun with the National Accreditation Entity (ENAC) to gain accreditation for the Quality System designed by ANFAC and State Ports since it has been running for more than two years, This will allow the system to gain official recognition and guarantee its rigorous implementation.*

#### Field of Economic studies and analysis of the sector

*As is usual, the report "Perspectives on the economy and the sector" has been published quarterly in which there is a review of the national and international economic situation, with special focus on the variables which affect the development of the sector, and which highlights the latest trends in the motor vehicle market and its forecasts for the actual and following year.*

*In June of this year, in the Commission for Statistics and Marketing, has enjoyed the visit of the person responsible for the Research Service of the bank BBVA who gave a presentation of the magazine "Consumption situation" which relates to the first half of the year, in which they had analysed household consumption, financing in the car industry and the prospects for new and used vehicles. Furthermore, in November 2006 the Director General of the Centre for Economic Prediction (CEPREDE) was invited to the same Commission to give a presentation about his economic forecasts that had been recently announced.*

*With regards to the publications made by the European Motor Vehicle Manufacturers Association (ACEA), attention should be drawn to the ones relating to the vehicle fleet in Europe in*

ambiciosa Campaña de información sobre Conducción Eficiente de Turismos.

La Campaña, que fue presentada públicamente el día 8 de Marzo y que ha contado con la colaboración de ANIACAM, AOP, RACE, AUTO-CLUB REPSOL, DGT e IDAE, ha consistido en la elaboración de un decálogo de consejos sencillos, que permitan a los conductores ahorrar hasta un 15% de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub> en sus vehículos.

Estos consejos se han estructurado en forma de folleto que ha sido distribuido por parte de ANFAC a todas sus marcas de manera que, durante al menos seis meses, los compradores de vehículos nuevos han recibido junto con la documentación de sus vehículos este catálogo de medidas.

La campaña ha tenido una gran repercusión en medios de comunicación así como en la Administración Pública española e internacional. La valoración positiva que la Campaña y la iniciativa en general ha recibido, ha motivado el desarrollo de una nueva iniciativa y el planteamiento de un Convenio con IDAE para fomentar la conducción eficiente de vehículos industriales, que se desarrollará durante el año 2007.

### **Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en las Fábricas.**

En relación con este asunto, se deben destacar las reuniones celebradas durante 2006 en el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con los responsables de la Dirección General de Desarrollo Industrial, que asisten a las reuniones, donde se ha estado elaborando el Plan Nacional de Asignación (PNA) de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero (2008/2012), de forma que la opinión de la industria española del automóvil sea conocida.

Se ha trabajado, igualmente, en las alegaciones a la propuesta de PNA 2008-2012, en las que se solicitaba que a las fábricas de vehículos españoles no se les redujese la asignación de derechos de emisión solicitada, dado que ya utilizan las mejores tecnologías disponibles con criterios de eficiencia energética comparables a los usados en las factorías de las empresas europeas del sector y sólo podrían reducir la emisión de CO<sub>2</sub> mediante una disminución de la producción de vehículos.

Finalmente, el día 25 de Noviembre fue publicado en el BOE el Real Decreto 1370/06 que aprueba el PNA 2008-2012, donde se concedía a las empresas afectadas un plazo hasta el final del año para la presentación de las solicitudes de asignación de emisiones.

*2005, the taxation situation of the motor vehicle in Europe and the quarterly reports about the economic situation and the sector in Spain.*

## **III. Technical Field**

### **General Technical Issues**

*In 2006, ANFAC's Technical Commission for Regulation and Approval of Vehicles has tackled, amongst other things, the new edition of Annex I of the Royal Decree 2028/86 that indicates the Directives and Regulations that are now compulsory, and the dates by which they should be implemented. With regards to Biofuels, active work has been carried out holding meetings with the Association of Producers of Renewable Energies (APPA) to establish a possible Agreement to work together on the objective of getting quality assurance for these products. We have also continued monitoring the implementation of regulations 1360/2002 and 561/06 of the European Union about Digital Tachographs and the presentation of lists of end-of-series vehicles with analogous tachographs and there has been collaboration with the Association of Vehicle Technical Inspection Stations (AECA-ITV) about issues of mutual interest.*

*Work has equally been carried out on the Regulations EURO 5 / 6, which establish the new limits for emissions from passenger cars and industrial vehicles, on the presentation of lists of end-of-series vehicles of EURO 3, on the Regulation of Vehicles providing a Taxi Service in Madrid and Barcelona and on the retrofit of Rear-view Mirrors in certain vehicles.*

*Lastly, we have dealt with the Subdirectorate General of Industrial Quality and Safety of the Ministry of Industry, Tourism and Commerce (MITYC) about other themes of common interest: Important reforms, modification of Royal Decree 2140/85, Definition of multi-purpose vehicles/convertibles, Guide for Vehicle Technical Inspection, etc.*

### **Efficient Driving Campaign for Passenger Cars**

*This year an ambitious information Campaign has been carried out about Efficient Driving of Passenger Cars.*

*The Campaign, which was publicly presented on the 8th of March and has enjoyed the collaboration of the National Association of Importers of Vehicles and Trucks (ANIACAM), the Spanish Association of Petrol Product Operators (AOP), the Royal Automobile Club of Spain (RACE).*

La Comisión de Medio Ambiente Industrial, desde donde se coordinan estas actividades, ha trabajado, además, en la eliminación de aparatos con PCB (Policlorobifenilos), en el estudio de las novedades sobre el EPER (Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes), en la elaboración de un BREF (BAT REFERENCE. Documento sobre las mejoras técnicas disponibles) sobre aplicación de disolventes orgánicos, en la adecuación de las factorías a la Directiva IPPC, para la Prevención y Control Integrado de la Contaminación y en la solicitud de Autorizaciones Ambientales Integradas, en el Reglamento REACH, sobre Registro, Evaluación y Autorización de Productos Químicos, en el Anteproyecto de Ley de Calidad del Aire, en el Anteproyecto de Ley de Responsabilidad Medioambiental y en el Seguimiento de las emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) de las factorías.

### Reciclado de Vehículos

En el año 2006 las principales actividades de ANFAC en el área de reciclado han ido encaminadas fundamentalmente a aspectos relativos a los niveles de recuperación.

Así, ANFAC ha transmitido a todas las administraciones, tanto central como autonómicas, la necesidad de utilizar la metodología recomendada por ACEA, JAMA y KAMA, para el cálculo de los niveles de recuperación. Asimismo ha informado al Ministerio de Medio Ambiente de la postura de los fabricantes en cuanto a la revisión de los niveles fijados para el año 2015 y como miembro de SIGRAUTO ha seguido el desarrollo de las distintas actividades realizadas para la búsqueda de vías para aumentar los niveles de recuperación como han sido las pruebas de fragmentación de neumáticos con llanta, el análisis de las tecnologías más implantadas a nivel europeo, etc.

Uno de los elementos sobre los que más se ha trabajado en 2006, ha sido el de la recuperación de los neumáticos ya que la prohibición de llevarlos a vertedero, que entró en vigor en el mes de Julio de 2006, y la aparición del Sistema Integrado de Gestión SIGNUS para la recuperación de los neumáticos que se generan durante la vida útil de los vehículos han supuesto cambios muy importantes en la gestión de los mismos.

Por otro lado, la aparición de SIGAUS (Sistema integrado de gestión de Aceites Usados creado por los principales fabricantes de los mismos) a finales de año ha hecho que ANFAC se preocupe por la creciente proliferación de los SIGs relacionados con partes y elementos del

*AUTOCLUB, REPSOL, the Directorate General of Traffic (DGT) and the Institute for Energy Diversification (IDAE) has consisted of drawing up a decalogue of simple advice which allows the drivers to save as much as 15 per cent on fuel and lower CO<sub>2</sub> emissions from their vehicles.*

*This advice has been presented as a leaflet that has been distributed by ANFAC to all its brands so that, for at least six months, the buyers of new vehicles have received this catalogue of measures along with the vehicle documentation.*

*The campaign has had a widespread repercussion in the media as well as in the Spanish Public Administration and internationally. The positive evaluation of the Campaign and of the initiative in general has motivated the development of a new initiative and the proposal of an Agreement with IDAE to encourage efficient driving of industrial vehicles, which will be developed throughout 2007.*

### Emissions of Greenhouse Gases in the Factories.

*In relation to this issue, it's worth highlighting the meetings held during 2006 in the Ministry of Industry, Tourism and Commerce with the persons in charge of the Directorate General for Industrial Development, in which a National Allocation Plan (PNA) of Greenhouse Gas Emissions Allowance (2008/2012) has been drawn up, to inform about the Spanish motor vehicle industry's opinion.*

*Work has equally been carried out on the arguments against the proposed National Allocation Plan 2008-2012, and it has been requested that the greenhouse gases allowance requested for by Spanish vehicle factories should not be reduced, since the best available technology is already being used with energy efficiency criteria on a par with those used in the European companies factories of the sector and the emissions of CO<sub>2</sub> could only be lowered by the reduction of vehicle production.*

*Finally, on the 25th of November the Royal Decree 1370/06 which endorses the National Allocation Plan 2008-2012 was published in the Official State Bulletin (BOE), in which the companies affected were given a period until the end of the year in which to present the petitions for emissions allocation.*

*The Commission for Industrial Environment, who coordinates these activities, has also worked on the elimination of equipment which contain Polychlorinated Biphenyls (PCB), on the study of the changes relating to the State Pollutant Emission Register (EPER), on drawing up a Best*

automóvil que ya está trayendo algunas complicaciones y que podrían llegar a afectar incluso a la solución adoptada para los vehículos al final de su vida útil a través de SIGRAUTO.

Otro aspecto que ha marcado sobre todo los últimos meses del año ha sido la propuesta de SERNAUTO (al parecer a petición del Ministerio de Medio Ambiente) de establecer un sistema de recogida para las piezas fuera de uso que se generan en los talleres en las reparaciones u operaciones de mantenimiento. Los fabricantes no comparten la propuesta de SERNAUTO de crear un Sistema Integrado de Gestión y mantienen puntos de vista distintos de los defendidos por los proveedores.

Además de estos asuntos anteriormente señalados en el seno de ANFAC se han analizado otros importantes como la reutilización de elementos pirotécnicos, la información al consumidor, la entrega gratuita en la red concertada, el análisis de la cobertura de la red concertada, la nueva propuesta de Directiva Marco de residuos, etc.

### Sistemas de Navegación

Los Sistemas Inteligentes de Transporte surgen como alternativa sostenible al problema generado por la creciente demanda de movilidad, especialmente en el ámbito urbano e interurbano. De esta manera, frente a las estrategias tradicionales, que pasan por un incremento de las infraestructuras viarias y el número de vehículos que puedan conducir a niveles de insostenibilidad económica, espacial y medioambiental, los

*Available Techniques Reference Document (BAT Reference/ BREF) about the use of organic dissolvent, on the adaptation of the factories to the Directive IPPC, for Integrated Pollution Prevention and Control, and on the petition for Integrated Environmental Authorizations, on the Regulation REACH, about the Registration, Evaluation and Authorisation of Chemical Products, on the Draft Bill for Air Quality, on the Draft Bill for Environmental Responsibility and on the Monitoring of the emissions of Volatile Organic Compounds (COV) from the factories*

### Vehicle Recycling

*In 2006, ANFAC's main activities in the field of recycling have concentrated fundamentally on aspects related to the levels of recovery.*

*Hence, ANFAC has conveyed to all the administrations, both central and autonomic, the need to use the methodology recommended by the ACEA, the Japanese Automobile Manufacturers Association (JAMA) and the Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA) in order to calculate the rates of recovery. Also, it has informed the Ministry of Environment of the fabricants position in terms of the revision of the levels fixed for the year 2015 and as a member of SIGRAUTO it has continued to work on the different activities aimed at searching for means of increasing the levels of recovery such as the fragmentation tests of pneumatic tyres with rim, or the analysis of the technologies most widely used at European level, etc.*

*One of the areas in which most work has been*



ITS, suponen una apuesta por la movilidad sostenible, esto es, una apuesta por incrementar la movilidad sobre la base de mejorar la eficiencia del transporte y proveer seguridad a los usuarios.

Las tecnologías ITS no se entienden sin tomar en consideración un largo proceso expansivo previo que involucra tanto la innovación en las tecnologías de la comunicación como las innovaciones en la información. Precisamente sobre esta línea, ANFAC, en su labor de fomentar y favorecer el adecuado desarrollo tecnológico del Sector de Automoción en España, ha continuado en 2006 liderando y coordinando un grupo de trabajo sobre Sistemas de Navegación, formado por una gran variedad de especialistas del sector que se reúnen periódicamente: Fabricantes de Sistemas de Navegación y Cartografía, Fabricantes de Automóviles y Administraciones con responsabilidad en la gestión del tráfico.

De la misma forma, coincidiendo con el Salón Internacional del Automóvil de Madrid, ANFAC, celebró la IV Edición de las Jornadas sobre Sistemas de Navegación en Automóviles, consolidándose como referente a nivel nacional y donde se presentó la situación actual y evolución experimentada por los Sistemas de Navegación, las tecnologías de posicionamiento y las tecnologías y servicios relacionados con estos sistemas durante el año 2006.

### Normalización

Junto con SERNAUTO y ANESDOR y a través de la Oficina Conjunta de Normalización del Automóvil (OCNA), ANFAC ha continuado gestionando la normalización del sector automoción, siendo la Secretaría de las Comisiones Técnicas de Normalización del Automóvil, el órgano encargado de desarrollar y coordinar las actividades de normalización, manteniendo las necesarias reuniones de las Comisiones Técnicas de Normalización, poniendo al día el Catálogo de Normas UNE y coordinando la actividad del Comité de ISO/TC 22/SC 14, a nivel internacional.

## IV. Área Socio-Laboral

### Empleo

El empleo en las factorías españolas de fabricación de vehículos, al cierre del ejercicio 2006, se situó en un total de 69.229 trabajadores. Esto supone que el empleo en las mismas se mantiene prácticamente en los mismos niveles del año

*carried out in 2006 has been the recovery of pneumatic tyres since the prohibition to dump them, which entered in vigour in July of 2006, and the appearance of the Integrated System for Treatment SIGNUS, aimed at the recovery of pneumatic tyres used during the lifetime of the vehicles, has meant important changes in the treatment of these.*

*On the other hand, the appearance of SIGAUS (Integrated Systems for the Treatment of Used Oils, created by the main manufacturers of these) at the end of the year has raised concern in ANFAC about the rising proliferation of Integrated Systems for Treatment related to the parts and components of motor vehicles that are already causing some complications and could even end up affecting the solution used for end-of-life vehicles by SIGRAUTO.*

*Another aspect which has marked above all the last months of the year has been the proposal of the Spanish Association of Vehicle Equipment and Components Manufacturers (SERNAUTO) (seemingly at the request of the Ministry of Environment) to establish a collection system for end-of-life parts which are generated in the repair garages during maintenance and repair operations. The manufacturers do not agree with SERNAUTO's proposal to create an Integrated System of Treatment and hold different points of view to those of the suppliers.*

*Apart from the aforementioned issues, ANFAC has also analysed other important themes such as the reuse of firework elements, consumer information, free delivery in the approved network, analysis of the coverage given by the approved network, the new proposed Framework Directive about waste, etc.*

### Navigation Systems

*The Intelligent Transport Systems (ITS) have arisen as a sustainable alternative to the problem created by the growing demand for mobility, especially in urban and interurban areas. In this way, contrary to the traditional strategies, which promote the increase in road infrastructures and the number of cars which could lead to unsustainable economic, spatial and environmental levels, the ITS imply a commitment to sustainable mobility, that is, a commitment to increase the mobility on the basis of improving transport efficiency and providing user safety.*

*ITS technology is not comprehensible without taking into account the long expansive process that precedes it, which involves innovations in both the communication and information technologies. Precisely along these lines, ANFACV, in its*

anterior (-0,82%).

En lo que se refiere al tipo de contrato, el mayoritariamente utilizado sigue siendo el indefinido, con casi un 85,5% del total, representando los eventuales por circunstancias de la producción un escaso 9%, muy lejos de la media intersectorial del 30-35%. En cuanto al contrato de relevo, sigue acreditándose como un buen instrumento para el mantenimiento del empleo, representando ya los relevistas un 5,5% del mismo, lo que supone el 38,6% del total de los temporales. En cuanto a la edad de las plantillas, aunque se está acometiendo precisamente a través de la jubilación parcial y el contrato de relevo un proceso de rejuvenecimiento de las mismas, el 36% del total del personal ligado directamente a la producción tiene 49 ó más años.

Así pues, sigue caracterizando al Sector de Fabricantes la estabilidad en los niveles de empleo con un uso muy limitado de la contratación eventual y altos niveles de empleo indefinido, creciente utilización del contrato de relevo y una edad media entorno a los 49 años.

### Negociación Colectiva

En el pasado ejercicio, la negociación colectiva se ha limitado a una sola empresa, Volkswagen Navarra, cerrándose el convenio correspondiente tras un largo y azaroso proceso negociador iniciado en 2005. El acuerdo alcanzado prorroga por un año el anterior convenio.

Es necesario destacar en este ámbito, la firma en el mes de Julio del Acuerdo Estatal del Sector del Metal, suscrito por CONFEMETAL con UGT y CCOO. En el mismo, como ANFAC había venido reclamando insistentemente, se incorpora una cláusula de inaplicación del mismo a aquellas empresas con convenio propio que así lo soliciten. Finalmente, no podemos concluir este punto sin reiterar la necesidad del mantenimiento de la paz social como activo fundamental de nuestro Sector, elemento este muy relevante de la confianza depositada en nuestras plantas.

### Absentismo

El absentismo injustificado constituye hoy día en el sector del automóvil español un importante problema que afecta, de manera muy significativa, a la productividad y por tanto a la competitividad de nuestras empresas, por el incremento de los costes laborales que representa.

Durante 2006, el absentismo, en los mismos niveles prácticamente del ejercicio anterior, continúa siendo muy elevado. El absentismo injustifi-

*efforts to encourage and favour the adequate technological development of the Automotive Sector in Spain, has continued in 2006 to lead and coordinate a Work Group dealing with Navigation Systems, made up of a large variety of specialists from the sector who meet regularly: Manufacturers of Navigation Systems and Cartography, Vehicle Manufacturers and Authorities responsible for traffic management.*

*In the same way, coinciding with the International Motor Show in Madrid, ANFAC held the Fourth Conference on Navigation Systems in Motor vehicles, consolidating itself as a key player at national level and where it presented the actual situation and evolution in the Navigation Systems, positioning technologies and the technologies and services related to these systems during 2006.*

### Standardization

*Together with SERNAUTO and the National Association of Companies from the Two-wheeled sector (ANESDOR) and through the Joint Office of Standardization of Motor Vehicles (OCNA), ANFAC has continued to work on the standardization of the automotive sector, the Secretary of the Technical Commissions for Standardization of Motor Vehicles being the body in charge of the development and coordination of the standardization activities, of maintaining the necessary meetings with the Technical Commission for Standardization, of updating the Catalogue of UNE Standards and of coordinating the activity of the Committee ISO/TC 22/SC 14, at international level.*

## IV. Social and labour Issues

### Employment

*Employment in the Spanish vehicle manufacturing factories, at the close of financial year 2006, was situated at 69,229 workers. This implies that the employment levels in these factories have remained practically the same as the previous year (-0.82 per cent)*

*As far as the type of contracts are concerned, the most used continues to be the indefinite, representing nearly 85.5 per cent of the total, the temporary contracts for production reasons barely represent 9 per cent, a long way off from the intersectoral average of 30-35 per cent. As for relief contracts, they continue to prove their worth as a good means of maintaining employment, relief workers already represent 5.5*

cado amparado en una baja médica improcedente se sitúa como el principal motivo del mismo en nuestro Sector, especialmente el de corta duración, por lo que se hace necesario un mayor control del mismo por parte de la Administración. Respecto del de larga duración, las medidas adoptadas recientemente por la Administración, son insuficientes.

### Formación Continua en el Sector

Las empresas del Sector han dedicado en el pasado ejercicio más de 61 millones de Euros a la formación continua de sus trabajadores, de los que sólo han recuperado mediante las bonificaciones en sus cotizaciones sociales, por ayudas de la Fundación Tripartita para la Formación y el Empleo, el 7,44%. Existe por tanto una enorme desproporción entre costes formativos y retornos vía bonificaciones. Se habla continuamente de la formación como un elemento primordial para la competitividad de las empresas y nadie duda que constituye un elemento clave. Buena prueba de ello son las enormes inversiones que dedica a ello anualmente nuestro Sector. Sin embargo, si bien desde la Administración se manifiesta de forma muy genérica el reconocimiento de esta importancia, no se asignan las suficientes dotaciones presupuestarias para ello.

### El Diálogo Social y el Sector

En 2006 se han cerrado algunos de los acuerdos de mayor relevancia para el Sector que aún quedaban pendientes, a los que ANFAC desde el inicio de las negociaciones había venido prestando una mayor atención.

En primer lugar por su importancia para nuestra Empresas, es de destacar el Acuerdo de Medidas en Materia de Seguridad Social. De entre los diferentes asuntos que en el mismo se abordan, tienen especial relevancia para el Sector, las nuevas condiciones de acceso a la jubilación anticipada y la nueva regulación de la jubilación parcial y el contrato de relevo. Como se ha señalado, este último constituye un instrumento fundamental para el rejuvenecimiento de nuestras plantillas, por lo que era esencial su mantenimiento y, una vez asegurado éste, una adecuada regulación del mismo. De ahí el seguimiento de ANFAC en este asunto durante todo el proceso de gestación. Finalmente, el Acuerdo alcanzado por los interlocutores sociales el pasado 30 de Mayo, permitirá seguir utilizando plenamente el contrato de relevo y la jubilación parcial, al establecer un periodo transitorio de entre 4 y 6 años para la aplicación progresiva de la nueva regula-

percent of employees, which means 38.6 per cent of the total temporary workforce.

*As regards the age of the workforce, although a process of rejuvenation is taking place precisely through partial retirements and relief contracts, 36 per cent of the total personnel directly linked to production are 49 years old or above.*

*Therefore, the Manufacturers' Sector continues to be characterised by stability in employment levels, a limited use of temporary contracts, high levels of indefinite employment, growing use of the relief contract and an average age of about 49 years old.*

### Collective Bargaining

*In the past financial year, collective bargaining has been limited to only one company, Volkswagen Navarra, reaching an appropriate agreement after a long eventful negotiation process begun in 2005. The agreement reached extends the previous collective agreement by a year.*

*It is necessary to highlight in this field, the signing, in July, of the State Agreement for the Metal Sector, subscribed to by the Spanish Confederation of Metal Industries (CONFEMETAL), and the trade unions UGT and CCOO. A clause has been included in this, as repeatedly requested by ANFAC, which permits it to not be applied by those companies who have their own collective agreements if they should so request.*

*Finally, we cannot conclude this point without repeating the need to maintain social peace as a fundamental asset to our Sector, as an aspect that is very relevant to the confidence deposited in our factories.*

### Absenteeism

*In the Spanish motor vehicle Sector, unjustified absenteeism is today an important problem that affects, in a very significant way, the productivity and therefore the competitiveness of our companies, because of the increased labour costs it represents.*

*During 2006, absenteeism, practically at the same levels as the previous financial year, continued to be very high. Unjustified absenteeism protected by irregular medical certificates is the main cause in our Sector for absenteeism, especially short-term ones, which is why the Government should monitor it more closely. With regards to long-term absenteeism, the recent measures taken by the Government are insufficient.*

ción. Así mismo, las empresas que en sus convenios tengan compromisos adquiridos sobre esta materia a la entrada en vigor de la medida, podrán seguir aplicando la legislación vigente, hasta la finalización de los mismos, o como muy tarde, hasta final de 2009. Se espera la aprobación y publicación de la Ley, actualmente en el Congreso, para el mes de Julio de 2007.

Otro acuerdo relevante para el Sector es el Acuerdo para la Mejora del Crecimiento y el Empleo. Algunas de sus medidas suponen una reducción de costes de las empresas por cotizaciones sociales, lo que se considera de manera muy positiva, a la espera de una reducción futura de mayor calado. El resto de medidas, dirigidas fundamentalmente a la reducción de la temporalidad, tienen menor trascendencia para nuestras empresas, dado los bajos niveles existentes en el Sector de este tipo de contratos. El real Decreto Ley 5/2006, trasladó el contenido del Acuerdo a norma positiva.

Dentro igualmente del ámbito de los más relevantes, se encuentran los acuerdos sobre formación. Así, el IV Acuerdo Nacional de Formación, suscrito en Enero de 2006 por los interlocutores sociales y basado en este, el Acuerdo de Formación Profesional para el Empleo, suscrito en Febrero de 2006 por el Gobierno y los Interlocutores sociales. El texto establece, como novedades más relevantes, la integración de la formación de ocupados y desempleados, la potenciación de la formación de Demanda, y el fomento de los permisos individuales de formación, el fomento de los contratos programa Sectoriales e Intersectoriales, la capacidad de que la negociación colectiva fije criterios y prioridades en materia de formación, la ejecución de la formación en alternancia con el empleo, y un mayor juego competencial de las Comunidades Autónomas. El Real Decreto 395/2007, de 23 de Marzo recogió el contenido del Acuerdo de Formación Profesional para el Empleo.

El crédito del que dispondrán las empresas de más de 250 trabajadores para 2007, sigue siendo el 50% de su cuota de formación profesional, porcentaje que es el mismo existente en la actualidad y resulta manifiestamente insuficiente.

Debemos señalar por tanto que, en su conjunto, la valoración de ANFAC de los Resultados del Diálogo Social es positiva y constituye un avance reseñable. No obstante sigue siendo necesario para el conjunto industrial español en general y nuestro Sector en particular, que se aborden las reformas pendientes para dotarlo de una mayor competitividad.

### Ongoing Training in the Sector

*The companies that make up the Sector have in the last financial year spent more than 61 million Euros on the ongoing training of their workers, of which they have recovered only 7.44 per cent by means of rebates in their social security contributions, and through funding from the Tripartite Foundation for Training and Employment. Hence there is a huge disparity between training costs and the returns from incentives.*

*It is continuously being said that training is essential for a company's competitiveness and nobody doubts that it is a key element. A good evidence of this is the enormous amount invested in it annually by our Sector. However, although the Government generally claims to recognize this importance, it does not assign sufficient budget to it.*

### Social dialogue and the Sector

*The year 2006 has seen the resolution of some of the agreements, most relevant to the Sector, which were still pending, and to which ANFAC since the start of the negotiations had been paying particular attention.*

*Firstly for its importance to our Companies, we can highlight the Agreement for Measures relating to Social Security Issues. Amongst the different issues tackled in this, the new conditions which permit early retirement and the new regulation of partial retirement and the relief contract are especially relevant to the Sector. As indicated before, the latter is a fundamental instrument for the rejuvenation of our workforce, therefore it was essential to maintain it, and once this was assured, to regulate it adequately. For this reason, ANFAC has monitored this issue throughout its processing. Finally, the Agreement reached by the social agents on the 30th of May, will allow the relief contract and partial retirement to continue to be fully used, as it establishes a transition period of between 4 and 6 years in which to progressively implement the new regulation. Furthermore, the companies which have, in their collective agreements, commitments related to this matter when the measure enters in vigour may continue to apply the existing legislation, until it reaches an end, or at the latest at the end of 2009. It is hoped that the approval and publication of the Ruling, actually in Congress, will take place in July of 2007.*

*Another Agreement, which is relevant to the Sector, is the Agreement to Improve Growth and Employment. Some of its measures imply a*

## V. Área de Comunicación

ANFAC ha estado presente de manera constante en los medios de comunicación durante todo el año 2006, a través de comunicados de prensa mensuales informando **sobre** la situación de mercado español y europeo, los niveles de producción del conjunto de nuestras fábricas, noticias de interés del sector y aquellos puntos de interés para los fabricantes de automóviles sobre los que convenía adoptar una postura común (fiscalidad, reciclado, medio ambiente, CO<sub>2</sub>, seguridad, logística, etc.). También se ha continuado la labor de contactos permanentes con los medios de comunicación mediante conferencias de prensa, almuerzos de trabajo, entrevistas personales, etc. La coordinación con ACEA y OICA se ha mantenido, facilitando a los medios de comunicación nacionales los comunicados de interés para el sector.

En prensa hemos contabilizado más 7.000 reseñas o menciones a ANFAC y a sus publicaciones a lo largo del año. En radio tenemos contabilizadas aproximadamente casi 900 interven-

*reduction in costs for the companies through social contributions, which is positively considered, in the hope that there will be a future reduction of more importance. The rest of the measures, intended basically to reduce temporary contracts, have lesser implications for our companies, given the low number of this type of contract in our Industry. The contents of the Agreement were made binding by Royal Decree 5/2006.*

*Equally amongst the most relevant, are the agreements related to training. Hence, the Fourth National Agreement for Training, agreed to by the social agents in January 2006 and, based on this, the Agreement for Professional Training for Employment, agreed to in February 2006 by social agents and the Government. The text establishes, as examples of the most significant changes, the integration of training for employed and unemployed, the promotion of Training on Demand, the promotion of individual training permissions, the promotion of Sectoral and Intersectoral plans, the capacity for collective bargaining to be used to fix criteria and priorities in training issues, the carrying out of training in rotation with work, and a*



ciones o menciones en 2006. La presencia y mención en TV durante 2006 fue similar al del año anterior. Durante el año 2006 continuó incrementándose de manera notable tanto en prensa escrita como en radio, la presencia de ANFAC en los medios locales y regionales de las Comunidades Autónomas, teniendo un espacio fijo en determinadas publicaciones todos los meses. La importancia de estos medios es clara en el entorno de situación de nuestras fábricas.

La página web de ANFAC ([www.anfac.es](http://www.anfac.es)) continuó siendo un instrumento de consulta constante entre los medios de comunicación. El pasado año y con una periodicidad trimestral se continuó editando nuestro boletín de noticias denominado "ANFAC INFORMA" donde se ha trasladado a los principales medios de comunicación, organismos oficiales y asociados la posición de ANFAC en temas de interés del sector.

De las frecuentes participaciones de ANFAC en la organización y celebración de jornadas celebradas en el año 2006, hay que destacar la Jornada celebrada en el Salón del Automóvil de Madrid para la presentación de los trabajos realizados en el seno del Observatorio Industrial que contó con la presencia de altos cargos del Ministerio de Industria, los Presidentes de ANFAC y FEDIT y los máximos representantes sindicales para el automóvil de CC.OO. y UGT.

## VI. Actividades de otras Entidades vinculadas a Anfac

### ODETTE España

Con su foco principal en la mejora de las relaciones cliente-proveedor, a través del desarrollo de recomendaciones y normas europeas y globales para la automoción, ODETTE España ha continuado participando en los Comités Funcionales y Grupos de Trabajo de ODETTE Internacional y en la organización ENX, manteniendo informado al sector de automoción español a través de los correspondientes comités funcionales, reuniones específicas de grupos de trabajo, difusión de nuevas recomendaciones e informes de interés, organización de cursos de formación y seminarios y potenciación de los canales de difusión tales como la Web de ODETTE España, revista informativa y boletín electrónico.

### Actividades en relación con la Logística de Aprovisionamiento

Sobre este marco de actividad, cabe destacar

*bigger competence role for the Autonomous Communities. The Royal Decree 395/2007 of the 23rd of March brings together the contents of the Agreement for Professional Training for Employment.*

*The credit balance available to companies with more than 250 workers in 2007 continues to be 50 per cent of their quota for professional training; this is the actual percentage in use and is clearly insufficient.*

*In conclusion, ANFAC's assessment of the outcomes of the Social Dialogue, as a whole, is positive and it considers that there is a notable progress. Nevertheless, it is still imperative that the Spanish Industry in general and our Sector in particular, tackle the pending reforms in order to achieve greater competitiveness.*

## V. Field of Communication

*ANFAC has maintained a constant presence in the media throughout 2006 through monthly press releases, which informed about the Spanish and European market situation, about overall production levels in our factories, news of interest to the sector and specific points of interest to motor vehicle manufacturers that required a common stance (taxation, recycling, the environment, CO<sub>2</sub>, safety, logistics, etc.). Permanent contact has also been maintained with the media through press conferences, working lunches, personal interviews, etc. The coordination with ACEA and OICA has been maintained, providing the national media with statements of interest to the Sector.*

*We have registered more than 7,000 reviews or mentions of ANFAC and its publications in the press throughout the year. We have appeared on or been mentioned nearly 900 times on the radio in 2006. Our presence and references to us on TV during 2006 was similar to that of the previous year. During 2006 ANFAC's presence in the Autonomous Communities' local and regional media continued to increase notably both in the press and on the radio, with regular monthly slots in certain publications. The importance of the media is clear in terms of situating our factories.*

*The ANFAC website ([www.anfac.es](http://www.anfac.es)) continued to serve as a constant reference tool for the media. Last year we continued to publish our quarterly news bulletin "ANFAC REPORTS" (ANFAC INFORMA), which conveyed ANFAC's position on matters of interest to the industry to the main media groups, official bodies and associates.*

*Of ANFAC's frequent participation in the orga-*

las actividades de formación en Auto-Evaluación Logística Global e Indicadores de Cumplimiento Logístico y las acciones de difusión sobre nuevas tecnologías y su uso en automoción, destacándose los trabajos sobre Tecnología de Identificación por Radiofrecuencia (RFID), la continuación de la actividad de ODETTE como Centro de Negocio de ENX para garantizar el adecuado funcionamiento de la red y potenciar su uso a través de jornadas de difusión, la distribución al sector del Informe Final sobre el Proyecto de Facturación Electrónica con Efectos Fiscales y Legales realizado en colaboración con AZERTIA y la difusión de dos trípticos informativos sobre la importancia de la Auto-Evaluación Logística y la Facturación Electrónica con Firma Digital como herramientas para la mejora de la competitividad de las empresas en el sector.

En la misma línea, este año, a través de un proyecto conjunto entre ANFAC/ODETTE España y AZERTIA, se ha desarrollado una plataforma EDI-Web, que permite gestionar la logística CINDI de Renault a sus proveedores, mediante un simple navegador web, habiéndose iniciado el proceso de homologación europea de dicha plataforma, que se completará el año próximo tras la incorporación de los requisitos logísticos de PSA. Esta plataforma, ha sido probada y homologada por Renault en un piloto con uno de sus proveedores españoles en Chequia, demostrando su capacidad de extender el ámbito de la integración electrónica de procesos hasta los más pequeños proveedores del sector y en cualquier mercado. Todo el proyecto ha sido finalmente presentado al sector en una jornada de difusión específica.

#### **Actividades como Centro de Difusión Tecnológica**

Por último, ODETTE España ha continuado con sus actividades como Centro de Difusión Tecnológica de la Comunidad de Madrid, fijando como objetivo principal el apoyo a todas las empresas de la Comunidad de Madrid del Sector de Automoción para la implantación de nuevas tecnologías y mejores prácticas en las áreas del Comercio Electrónico, Comunicaciones, Logística e Ingeniería, realizando para ello, numerosas visitas informativas, prediagnósticos, diagnósticos y auditorías tecnológicas a empresas, colaboraciones con las universidades y acciones de difusión de informes y proyectos de interés.

#### **INSTITUTO DE ESTUDIOS DE AUTOMOCIÓN (IEA)**

El Instituto de Estudios de Automoción a lo

*nization and celebration of conferences in 2006, we should highlight the Conference held in the Madrid Motor Show to present the work carried out in the framework of the Industrial Watchbody and which was assisted by top officials from the Ministry of Industry, the Presidents of ANFAC and FEDIT and the highest-ranking representatives of the trade unions CC.OO and UGT for the motor vehicle industry.*

### **VI. Activities of Other Organizations linked with ANFAC**

#### **ODETTE SPAIN**

*With its main focus on the improvement of customer-supplier relations, through the development of global and European recommendations and standards for the automotive industry, ODETTE España has continued to participate in the Functional Committees and Work Groups of ODETTE International and in the European Network Exchange (ENX), keeping the Spanish automotive sector informed by means of the pertinent functional committees, specific meetings of the Work Groups, dissemination of new recommendations and interesting reports, the organisation of training courses and seminars and the promotion of communication channels such as its website ODETTE España, informative magazine and electronic bulletin.*

#### **Activities relating to the Logistics of Supplies**

*In this line of work, it is worth highlighting the training activities in Global Logistics Auto-evaluation and Indicators of Logistic Compliance and the acts of dissemination of new technologies and their use in the automotive industry, highlighting specially the work on Radio-frequency Identification (RFID) technology, the continued role of ODETTE as a Business Centre for ENX in order to guarantee the networks adequate functioning and promote its use through informative conferences, the distribution to the sector of the Final Report about the Project for Electronic Invoicing with Fiscal and Legal Consequences carried out together with AZERTIA and the dissemination of two triptych leaflets informing about the importance of Auto-Evaluation Logistics and Electronic Invoicing with Digital Signatures as tools to improve the competitiveness of the companies in the sector.*

*Along the same lines, this year, through a joint project between ANFAC/ODETTE España and*

largo del ejercicio 2006 ha seguido afianzando su posición relevante en el suministro de información y análisis al sector del automóvil. Para ello ha continuado con su esfuerzo en la mejora de la calidad de los productos existentes así como en la implantación de aplicaciones que basándose en las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, ayudan a optimizar los recursos y lograr el perfeccionamiento de las estadísticas.

Adicionalmente, hay que destacar en 2006 la consolidación del área de negocio centrada en la elaboración de estudios de mayor valor añadido tanto para Empresas como para Instituciones.

Por su parte la actividad de colaboración con las empresas en las campañas de llamadas ha experimentado fuertes progresos tanto en envíos realizados como en empresas clientes.

Por último, en lo que al área Institucional se refiere, durante el año 2006 se ha incrementado la actividad, potenciando la edición y distribución de publicaciones, apoyando a la Asociación en temas de normalización y calidad y contribuyendo específicamente a la organización del Salón Internacional del Automóvil de Madrid, y a la preparación del próximo Salón de Barcelona.

## PROYECTO AIDA

Durante el año 2006 el Proyecto AIDA ha avanzado hacia su puesta en marcha operativa, que tendrá lugar definitivamente a lo largo de 2007. Red AIDA S.A. (50% ANFAC/IEA, 50% FITSA), se ha encargado del desarrollo técnico, gestión y promoción del Sistema AIDA, cuyo objetivo fundamental en esta primera fase es la eliminación del papel como soporte de la información técnica necesaria para el trámite de la matriculación de los vehículos. Este año ha sido fundamental para el Proyecto AIDA por los avances logrados en la integración con la Plataforma AIDA de un importante núcleo fabricantes, así como por la incorporación de los sistemas de banca electrónica de las principales entidades financieras que operan en el circuito comercial y financiero previo a la matriculación de los vehículos.

En agosto de 2006 se publicó en el BOE la Orden Ministerial ITC/2536/2006, de 26 de julio, que regula el formato electrónico para la tarjeta ITV y constituye el soporte normativo fundamental para los servicios que ofrece de Red AIDA, iniciando ya la cuenta atrás para el despliegue efectivo de los servicios. La conversión de la actual tarjeta ITV (en soporte papel) por un mensaje electrónico emitido telemáticamente a través de la Plataforma AIDA, además de aportar indudables beneficios para los fabricantes (ahorro en

*AZERTIA, a Web-EDI platform has been developed, which allows the running of Renault's CINDI logistics with its suppliers, by means of a simple web navigator, the process of European approval of the mentioned platform has begun and will be completed next year after incorporating PSA's logistics requirements. This platform has been tried and approved by Renault in a trial with one of its Spanish suppliers to the Czech Republic, demonstrating its capacity to extend the field of electronic integration of processes even to the smallest suppliers in the sector and to any market. The whole project was finally presented to the sector in a specialized conference.*

## Role as a Centre of Technological Dissemination

*Finally, ODETTE España has continued to function as a Centre for Technological Dissemination for the Community of Madrid, its main objective being to help all of the Automotive Sector companies in the Community of Madrid to introduce new technologies and better practices in the areas of Electronic Commerce, Communications, Logistics and Engineering, in order to do so, it has carried out numerous informative visits, 'prediagnosis', 'diagnosis' and technological audits of companies, collaboration with universities and dissemination of reports and relevant projects.*

## AUTOMOTIVE STUDIES INSTITUTE (IEA)

*The Automotive Studies Institute, throughout financial year 2006, has continued to strengthen its position of relevance in the provision of information and analysis to the motor vehicle sector. Hence, it has continued to work on the improvement of the quality of existing products as well as on the introduction of applications which, based on new technologies of information and communication, help to optimise the use of resources and achieve improvements in the statistics.*

*Additionally, it's worth highlighting in 2006 the consolidation of the business field, focused on conducting research of greater value for companies as well as Institutions.*

*With regards to the collaboration with companies in the recall campaigns, it has strongly progressed in the number of deliveries made as well as in business clients*

*Lastly, as far as the Institutional field is concerned, during 2006 work has increased, promoting the edition and distribution of publications, supporting the Association with regards to issues*

costes, aumento de la eficiencia...), se combina perfectamente con los esfuerzos para el desarrollo de la Administración Electrónica (Plan AVANZA, Plan CONECTA, Programas e-EUROPE para el fomento del e-Gobierno...), tendentes todos a la modernización de la tramitación administrativa.

*related to standardization and quality and contributing specifically to the organisation of the International Motor Show in Madrid, and the preparation for the next Motor Show in Barcelona.*

#### **AIDA PROJECT**

*During 2006 the AIDA Project has advanced towards its implementation, which will definitely take place sometime in 2007. Red AIDA S.A, [50 per cent ANFAC/IEA, 50% Technological Institute Foundation for Vehicle Safety (FITSA)], has undertaken the technical development, management and promotion of the AIDA system, whose primary objective in this early phase is the elimination of paper as the medium for providing the technical information needed in the process of vehicle registration. This year has been essential for the AIDA project because of the progresses made in the integration of important core manufacturers into the AIDA platform, as well as the incorporation of the electronic banking systems of the main financial entities, which operate in the commercial and financial circuit prior to the registration of the vehicles.*

*In August of 2006 the Ministerial Order ITC/2536/2006 was published in the Official State Bulletin (BOE) of the 26th of July, which regulates the electronic format of the vehicle technical inspection (VTI) card and constitutes the fundamental legal backup for the services provided by the AIDA network, the countdown now beginning to the effective deployment of the services. The conversion of the actual VTI card (in paper format) by an electronic message emitted telematically through the AIDA platform, as well as undoubtedly providing benefits to the manufacturers (cost-savings, increase in efficiency...), combines perfectly with the efforts to develop the Electronic Administration (Plan AVANZA, Plan CONECTA, Programmes e-EUROPE for the promotion of the e-Government...), all aimed at the modernisation of administrative processes.*

## RELACIÓN DE EMPRESAS CON SUS RESPECTIVAS MARCAS Y LOS MODELOS QUE HAN PRODUCIDO EN 2006

### COMPANIES LIST WITH MAKES AND MODELS PRODUCED IN 2006

Empresas Makes	Fábricas Factories	Marca Make	Tipo Type	Modelo Model
RENAULT ESPAÑA	Valladolid	Renault	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Modus, Clio
			Comerciales ligeros/ <i>Light commercial vehicles</i>	Modus
	Palencia	Renault	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Megane
			Comerciales ligeros/ <i>Light commercial vehicles</i>	Megane
FORD ESPAÑA	Valencia	Ford	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Ka, Focus, Fiesta, Mazda2
GENERAL MOTORS ESPAÑA	Zaragoza	Opel	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Corsa, Meriva
			Comerciales ligeros/ <i>Light commercial vehicles</i>	Combo
PEUGEOT CITROËN AUTO- MOVILES ESPAÑA	Vigo	Citroën	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Xsara Picasso, C4 Picasso
			Comerciales ligeros/ <i>Light commercial vehicles</i>	Berlingo
	Vigo	Peugeot	Comerciales ligeros/ <i>Light commercial vehicles</i>	Partner
	Madrid	Citroën	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	C3, C3 Pluriel
		Peugeot	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	207
SEAT	Barcelona	Seat	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Altea, Córdoba, Ibiza, León, Toledo
VOLKSWAGEN	Navarra	Volkswagen	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Polo
SANTANA MOTOR	Jaen	Suzuki	Todo terreno/ <i>4wd (Jeep type)</i>	Jimny
		Santana	Todo terreno/ <i>4wd (Jeep type)</i>	Anibal, Santana
IVECO ESPAÑA	Valladolid	Iveco	Furgones/ <i>Vans</i>	Daily
			Industriales ligeros/ <i>Light trucks</i>	Daily
	Madrid	Iveco	Industriales pesados/ <i>Heavy trucks</i>	Trakker, Stralis
			Tractocamiones/ <i>Truck tractors</i>	Trakker, Stralis
	Barcelona	Iveco	Autobuses y autocares/ <i>Buses &amp; coaches</i>	Serie: 395, 397, 491, 591, Euro 4
DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA	Alava	Mercedes	Turismos/ <i>Passenger cars</i>	Viano
			Furgones/ <i>Vans</i>	Vito
NISSAN MOTOR IBERICA	Barcelona	Nissan	Todo terreno/ <i>4wd (Jeep type)</i>	Terrano-Pathfinder, Navara
			Furgones/ <i>Vans</i>	Primastar
		Renault	Furgones/ <i>Vans</i>	Trafic
		Opel	Furgones/ <i>Vans</i>	Vivaro
	Avila	Nissan	Industriales ligeros/ <i>Light trucks</i>	Atleón, Cabstar
			Industriales pesados/ <i>Heavy trucks</i>	Atleón
RENAULT V.I.	Madrid	Renault	Industriales pesados/ <i>Heavy trucks</i>	Serie: K
			Tractocamiones/ <i>Truck tractors</i>	Serie: K

# ENTORNO ECONÓMICO

## THE ECONOMIC CLIMATE

A lo largo de este ejercicio, la actividad mundial ha sido muy favorable, registrándose importantes crecimientos en la mayoría de las áreas geográficas. El perfil del año refleja la consolidación de la recuperación de la economía europea, la fuerte expansión del área asiática y el avance sostenido americano.

El crecimiento para el conjunto del año 2006 en la economía estadounidense se situó en el 3,3%, aunque destacando, desde un punto de vista negativo, el sector de la construcción residencial y la inversión en equipo que registraron un ligero retroceso. Sin embargo, el consumo privado ha mantenido un gran dinamismo gracias al ahorro negativo de las familias, que con un efecto riqueza positivo, les ha impulsado al gasto por encima de sus ingresos. Otro factor que influyó en la buena evolución de la economía norteamericana fue la inesperada contribución positiva de las exportaciones netas.

Para el conjunto de América Latina, la actividad económica en 2006 ha seguido progresando a un ritmo sólido, siendo la demanda interna el principal motor, apoyada por la favorable demanda exterior, la buena situación financiera y el aumento de los precios de materias primas.

Los países asiáticos contribuyen ya en 2006 en un 21% al crecimiento económico mundial,

Throughout this fiscal year, the world economic activity has been very favourable, with important growth in the majority of the geographical regions. A review of the year reflects the consolidation and recovery of the European economy, strong expansion in the Asian region and sustained American progress.

In 2006 there was an overall growth of 3,3 per cent in the United States economy, although, from a negative point of view, it can be highlighted that the domestic construction sector and investments in equipments suffered a small setback. However, private consumption has remained dynamic thanks to the lack of savings by families who, due to a positive wealth effect, have spent above their means. Another factor, which has affected the good development of the North American economy, has been the unexpected positive contribution provided by net exports.

In the Latin American region as a whole, the economic activity in 2006 has continued to progress at a steady rate, the domestic demand being the principal driver, backed up by the favourable overseas demand, the good financial situation and the increase in the prices of raw materials.

The Asian countries already contributed in

### TASA DE CRECIMIENTO INTERANUAL DEL PIB

#### YEAR-ON GDP GROWTH RATE

Países   Countries	2004	2005	2006
EEUU/USA	3,9	3,2	3,3
JAPÓN/JAPAN	2,7	1,9	2,2
ALEMANIA/GERMANY	1,2	0,9	2,7
FRANCIA/FRANCE	2,0	1,2	2,0
ITALIA/ITALY	1,2	0,1	1,9
UE-15/EU-15	2,3	1,5	2,7

Fuente: FMI y Comisión Europea ■ Source: FMI and European Commission

superando la aportación del 19% de los EEUU. Las principales economías de la Asia Emergente, China e India, cerraron el año con una robusta expansión, con un 10,7 y 9,2% de crecimiento respectivamente. En China el crecimiento ha sido impulsado básicamente por la actividad industrial y la inversión, así como por las exportaciones, mientras el consumo se mantiene con débiles

*2006 to a 21 per cent increase in the global economy, exceeding the 19 per cent accounted for by the US. The principal emerging economies of Asia, China and India, closed the year with robust expansion, with a growth of 10.7 and 9.2 per cent respectively. In China the growth was fostered basically by industrial activity and investments, as well as exports,*



## CUADRO MACROECONÓMICO MACROECONOMIC TABLE

	2005	2006	I Trim.06	II Trim.06	III Trim.06	IV Trim.06
<b>CONSUMO PRIVADO/PRIVATE CONSUMPTION</b>	4,2	3,7	3,7	3,6	3,6	3,7
<b>CONSUMO PÚBLICO/PUBLIC CONSUMPTION</b>	4,8	4,4	4,3	4,4	4,2	4,9
<b>FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL/ GROSS FIXED CAPITAL FORMATION</b>	7,0	6,3	6,3	6,2	6,4	6,4
<b>BIENES DE EQUIPO/CAPITAL GOODS</b>	9,0	9,7	8,6	9,1	9,6	11,4
<b>CONSTRUCCIÓN/CONSTRUCTION</b>	6,0	5,9	5,8	5,8	6,2	5,7
<b>EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS EXPORTS OF GOODS AND SERVICES</b>	1,5	6,2	9,5	4,9	3,1	7,3
<b>IMPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS IMPORTS OF GOODS AND SERVICES</b>	7,0	8,4	11,6	7,3	6,0	8,8
<b>PIB/GDP</b>	3,5	3,9	3,7	3,8	3,8	4,0

Fuente: INE. Tasas de crecimiento interanual ■ Source: INE (Spanish Statistics Institute). Year-on growth rates at constant prices

Promemoria   Proreport	2004	2005	2006
<b>IPC (%CTO. MEDIA ANUAL)/CPI (%ANNUAL AVERAGE)</b>	3,0	3,4	3,5
<b>TASA DE DESEMPLEO/UNEMPLOYMENT RATE</b>	11,0	9,2	8,5
<b>BALANZA CC (% PIB)/CURRENT ACCOUNT BALANCE (%GDP)</b>	-4,3	-6,5	-8,2
<b>DÉFICIT PÚBLICO (% PIB)/PUBLIC DEBT (%GDP)</b>	-0,1	1,1	1,4

Fuente: INE ■ Source: INE (Spanish Statistics Institute)

crecimientos.

Así mismo, Japón creció un 2,2% en 2006, sorprendiendo con un mayor dinamismo de la demanda interna y destacando la continuada fortaleza en la inversión no residencial. Además, gracias a la buena marcha de los países vecinos, la aportación de la demanda externa fue favorable, con un crecimiento de las exportaciones que superó en más del doble a las importaciones.

Las economías europeas finalizaron el año con un notable dinamismo y con la consolidación del crecimiento en la zona euro, donde tanto la demanda interna como el sector exterior han contribuido a su crecimiento. Todo ello ha ido acompañado por una favorable evolución del empleo aunque en un contexto de inflación por encima del objetivo del BCE y de elevada liquidez. Esta situación ha llevado al BCE hacia una política monetaria más restrictiva, incrementando el tipo de interés de referencia en 25 puntos básicos hasta el 3,5% a lo largo del año.

En el conjunto del año 2006 la actividad económica española ha mantenido la tónica de notable dinamismo iniciada a primeros de 2003. El PIB español se situó en el 3,9%, superando cua-

*whilst consumption has remained stable with little growth.*

*Japan also grew 2.2 per cent in 2006, surprising with a greater dynamism in domestic demand and highlighting the continued strength of non-residential investments. Also, thanks to the good progress of its neighbouring countries, the contribution made by overseas demand was favourable, with a growth in exports that more than doubled the imports.*

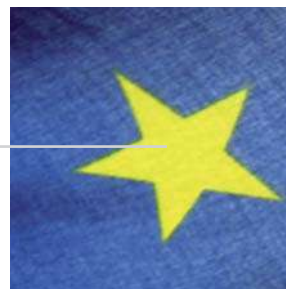
*The European economies finished the year with a notable dynamism and with the consolidation of the growth in the eurozone, where both domestic demand and the overseas sector have contributed to its growth. Improved employment levels have favourably accompanied all this, although in the context of inflation higher than the European Central Banks objectives and high liquidity. This situation has driven the ECB to adopt a tighter monetary policy, increasing the reference interest rates by 25 basic points to 3,5 per cent throughout the year.*

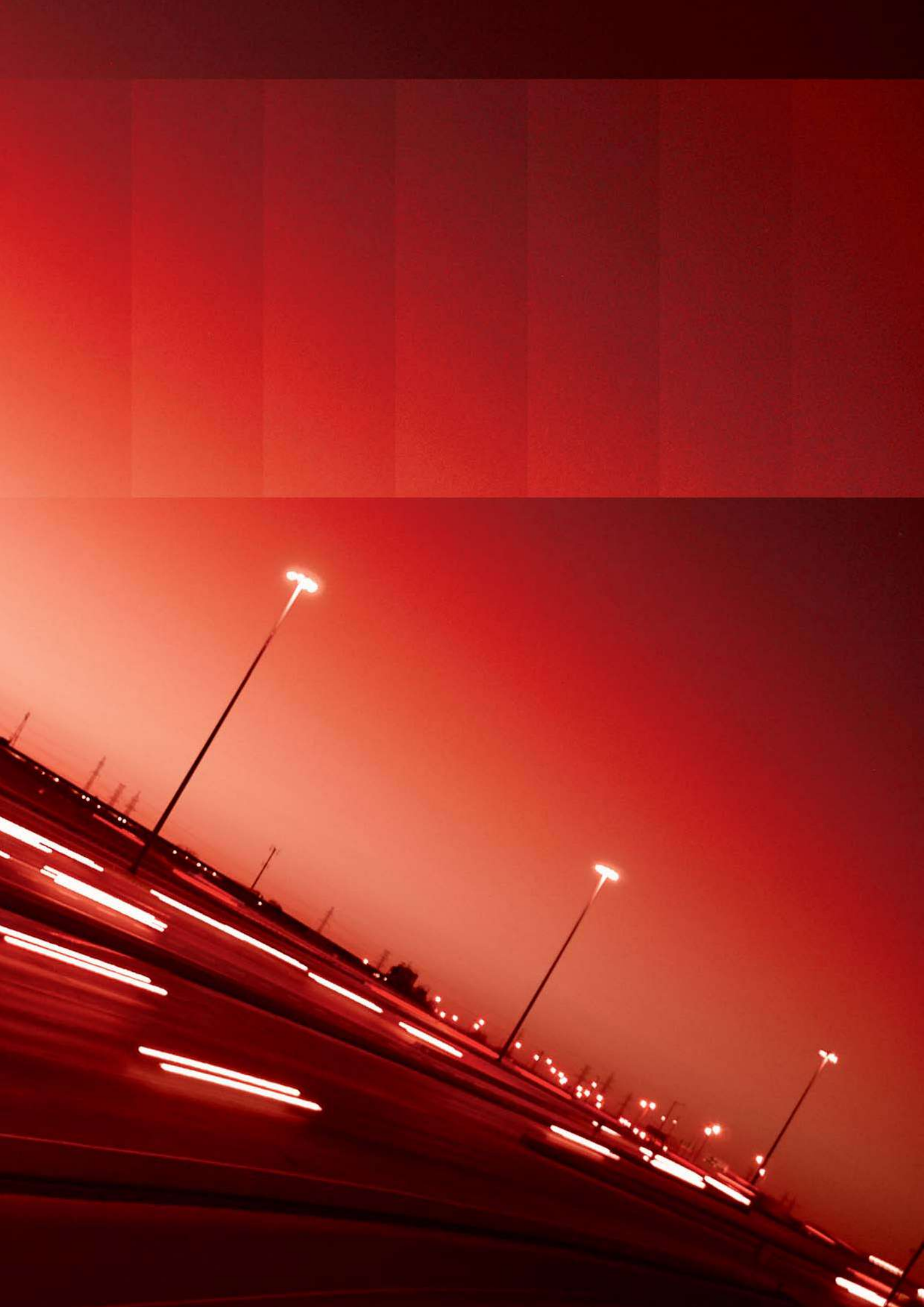
*In 2006, the Spanish economic activity has maintained the trend in significant dynamism*



tro décimas porcentuales al registrado en el año 2005 y casi un punto y medio por encima de la Eurozona. El descenso de los precios del petróleo por debajo de 60 dólares/barril, junto al contexto de consolidación de las economías europeas, han repercutido favorablemente en el impulso de la actividad industrial y de las exportaciones. Además, a lo largo del año se ha conseguido una reducción de las tensiones inflacionistas, aunque el índice español sigue muy por encima de la media de la UE. El motor del crecimiento económico continúa siendo la demanda interna fortalecida por la elevada creación de empleo, el aumento de la población debido a la inmigración y a los, todavía, bajos tipos de interés reales. Por lo tanto han sido el dinamismo del consumo privado y la inversión, tanto de equipo como de construcción, los que mantienen en tasas elevadas el crecimiento del PIB. Por otro lado, el sector exterior ha presentado en 2006 una evolución positiva, restando tan sólo un punto de crecimiento al PIB.

*begun in early 2003. The Spanish GDP was 3.9 per cent, a rise of 0,4 per cent to that registered in 2005 and nearly one and a half points above that of the eurozone. The drop in petrol prices to below 60 dollars per barrel, together with the consolidation of the European economies has boosted industrial activity and exports. Also, throughout the year a reduction of inflationist pressures has been achieved, although the Spanish index is still much higher than the EU average. The engine of economic growth continues to be domestic demand, strengthened by a high level of job creations, the increase in population due to immigration and the, still, low real interest rates. Thus, it has been the dynamism of private consumption and investments, in equipment as much as in construction, which maintains the high levels of growth in the GDP. On the other hand, the overseas sector has shown positive progress in 2006, deducting only one growth point from the GDP.*





# EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

DATOS BÁSICOS DEL SECTOR

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

COMERCIO EXTERIOR

PARQUE DE VEHÍCULOS

INFRAESTRUCTURAS

RECAUDACIÓN

PRECIOS DE CONSUMO

PRECIOS Y CONSUMOS DE COMBUSTIBLES

## CAPÍTULO 2



# DATOS BÁSICOS DEL SECTOR

## BASIC INDUSTRY DATA

La industria fabricante de vehículos ha cerrado el año 2006 con un balance positivo y en sintonía con la evolución de la economía española.

The vehicle manufacturing industry has closed the year 2006 with a positive balance and concordant with the progress of the Spanish

### DATOS GENERALES

#### KEY FIGURES

Industria fabricante de vehículos   Motor vehicles manufacturing industry	2004	2005	2006
Nº de empresas instaladas en España / Number of vehicle manufactures in Spain	11	11	11
Nº de fábricas en España/Number of factories in Spain	18	18	18
Producción de vehículos/Motor vehicle production	3.012.174	2.752.500	2.777.435
Producción de turismos/Passenger car production	2.402.501	2.098.168	2.078.639
Producción de vehículos industriales/Industrial vehicle production	609.673	654.332	698.796
Matriculación de vehículos/New vehicle registrations	1.891.344	1.959.488	1.953.134
Matriculación de turismos/New passenger car registrations	1.517.286	1.528.877	1.499.045
Matriculación de vehículos industriales/ New industrial vehicle registrations	374.058	430.611	454.089
Exportación de vehículos/Motor vehicle exports	2.480.976	2.247.303	2.272.872
Exportación de turismos/Passenger cars exports	1.968.330	1.705.434	1.689.092
Exportación de vehículos industriales/Industrial vehicle exports	512.646	541.869	583.780
Parque de vehículos/Vehicle in use <sup>2</sup>	24.202.293	25.158.244	26.055.141
Parque de turismos/Passenger cars in use	19.541.918	20.250.377	20.908.725
Parque de vehículos industriales/Industrial vehicles in use	4.660.375	4.907.867	5.146.416
% exportación total sobre producción total/ % total exports over total production	82,4	81,6	81,8
% exportación vehículos sobre la exportación española (valor)/ % motor vehicle exports over Spanish exports (value)	16,4	14,8	14,3
% importación de vehículos sobre la importación española (valor)/ % motor vehicle imports over Spanish imports (value)	10,0	9,7	8,9
<b>Sector de automoción   Automotive sector *</b>			
% exportación del sector sobre la exportación española (valor)/ % automotive sector exports over Spanish exports (value)	23,9	22,0	21,6
% importación del sector sobre la importación española (valor)/ % automotive sector imports over Spanish imports (value)	18,2	16,9	15,6
Participación del sector en el PIB/Sector share of GDP <sup>1</sup>	5,5	5,2	4,9
% Empleo total (directo+indirecto) sobre población activa/ % Direct & indirect jobs over total labour force	9,9	9,6	9,3

\* Fabricación de vehículos, partes y piezas/Production of vehicles, parts and components

<sup>1</sup> Facturación de las empresas fabricantes sobre el PIB/Manufactures turnover share of GDP

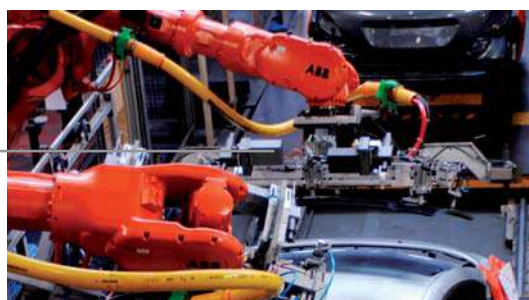
<sup>2</sup> No incluye el capítulo de otros vehículos/Not including other vehicles

Se ha conseguido superar ligeramente los niveles de producción de vehículos del año anterior a pesar de la ligera caída del mercado interior y los retrocesos de los principales mercados de la Unión Europea, a los que se destina más del 83% de las exportaciones de vehículos. Los ligeros avances en la industria han ido acompañados por datos económicos positivos en cuanto a la facturación, con un avance de ésta en 2006 del 2,9% y 48.185 millones de euros facturados, pero con una pérdida de empleo del 2,1% debido a los ajustes de plantilla para adaptarse a los niveles de producción. Por otra parte se han mantenido las fuertes tasas de inversión de nuestras empresas fabricantes para adaptar sus líneas a los nuevos modelos asignados, con un volumen total de 1.615 millones de euros invertidos. En lo que se refiere a la rentabilidad de la industria, se ha logrado reducir en gran medida las pérdidas parciales de 2005, permitiendo para este año obtener un volumen de beneficios de 264 millones de euros. Sin embargo, a pesar de esta cierta mejoría el ratio de beneficios sobre facturación continúa en niveles muy bajos.

*economy. The vehicle production levels have been slightly raised compared to the previous year despite the slight drop in the domestic market and the setbacks in the main European Union markets, which receive more than 83 per cent of the vehicle exports. The slight progress in the industry has been accompanied by positive economic data as far as the turnover is concerned, with a rise of this in 2006 of 2.9 per cent which amounts to a total of 48,185 million euros, but with a loss of employment of 2.1 % due to the adjustments made in the workforce in order to adapt it to the production levels. On the other hand, the rates of investment made by the manufacturing companies have remained high in order to adapt their lines to the new models sold, with a total investment of 1,615 million euros. With regards to the industry's profits, the partial losses of 2005 have to a great extent been reduced, allowing benefits this year of a total 264 million euros. However, despite this clear improvement, the ratio of profits to turnover continues to be very low.*

**Los fabricantes españoles continúan manteniendo un alto nivel de inversiones en sus plantas.**

*The Spanish manufacturers continue to maintain a high level of investments in their factories.*



## DATOS ECONÓMICOS DEL SECTOR FABRICANTE DE VEHÍCULOS ECONOMIC FIGURES FROM MOTOR VEHICLE MANUFACTURING INDUSTRY

	2003	2004	2005	2006
<b>FACTURACIÓN (EN MILL DE EUROS)/ TURNOVER (IN MILLION EUROS)</b>	43.183	46.310	46.825	48.185
<b>BENEFICIOS (EN MILL DE EUROS)/ EARNINGS (IN MILLION EUROS)</b>	292	313	163	264
<b>INVERSIONES (EN MILL DE EUROS)/ INVESTMENT (IN MILLION EUROS)</b>	1.538	1.487	1.740	1.615
<b>RATIO BENEFICIOS SOBRE FACTURACIÓN/ EARNINGS TO TURNOVER RATIO</b>	0,7	0,7	0,3	0,5
<b>EMPLEO DIRECTO /DIRECT JOBS</b>	71.038	72.453	72.331	70.786

Fuente: Estimación ANFAC ■ Source: ANFAC estimation

# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

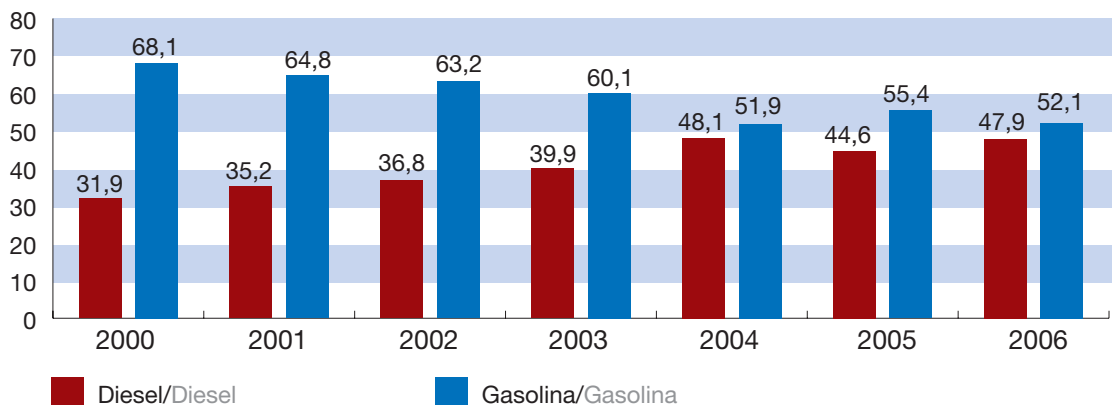
Las 16 plantas de fabricantes de vehículos que producen en España en nueve Comunidades Autónomas cerraron 2006 con un ligero incremento del 1% y con un total de 2.777.435 unidades. De esta producción algo más de dos millones corresponden a automóviles de turismo. Los niveles de producción se han mantenido gracias

The 16 vehicle manufacturing factories which produce in Spain in nine Autonomous Communities closed 2006 with a slight increase of 1 per cent and with a total of 2,777,435 units. Of this production a little more than two million relates to passenger vehicles. The production levels have been sustained thanks to the good perfor-

### PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE TURISMOS POR CARBURANTE

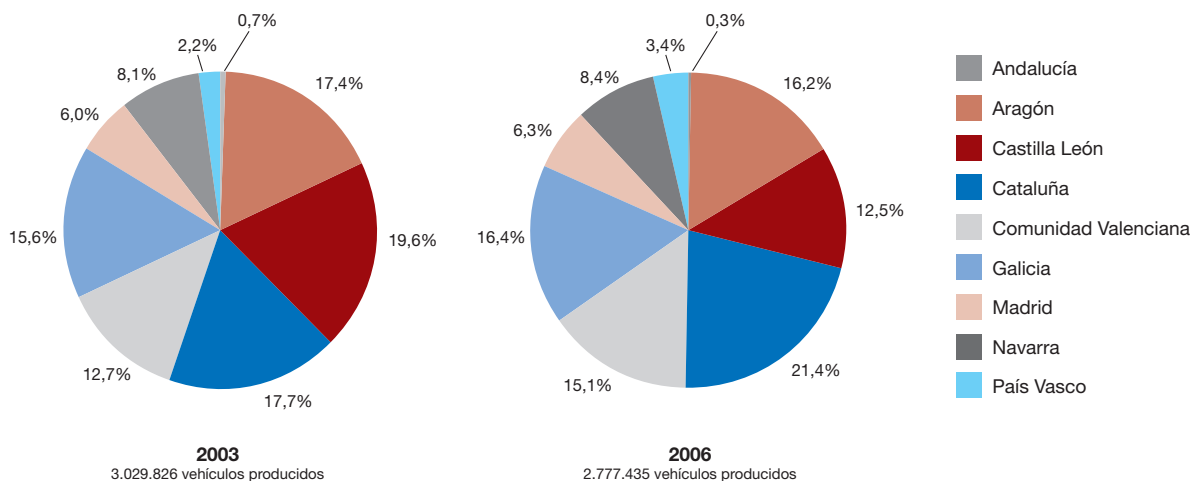
#### PASSENGER CARS SPAIN PRODUCTION BY TYPE OF FUEL

Porcentaje (%)/Percent (%)



### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

#### VEHICLE PRODUCTION BY REGIONAL GOVERNMENTS



al buen comportamiento de algunos mercados europeos, como Alemania e Italia, el tirón de los vehículos todo terreno (que ya suponen algo más del 4% de la producción española) y la regularización de los ritmos productivos de los nuevos modelos adjudicados. La evolución ha sido positiva en prácticamente todos los segmentos, a excepción de los turismos, que tras una caída del 12,7% en 2005 (con cerca de 300 mil vehículos menos), en 2006 tan sólo descendió en 20.000 turismos (un -0,9%) al mejorar en el segundo semestre del año. Por su parte, los nuevos modelos de todo terreno han permitido cerrar un ejercicio excelente con una subida acumulada del 35,8% y 114.092 unidades fabricadas.

En lo que se refiere a vehículos industriales, el volumen de producción global ascendió a 584.704 unidades, lo que representa un aumento del 2,5% en el año 2.006. España mantiene, con esta cifra, el primer puesto como productor de vehículo industrial en la Unión Europea. Por segmentos, los vehículos industriales pesados han

*mance of some of the European markets, such as the German and Italian ones, the pull of the off-road vehicles (which now represent a little more than 4 per cent of the Spanish production) and the regulation of the production rate of the new models sold. The development has been positive in practically all the segments, except for that of passenger cars, which after a fall of 12.7 per cent in 2005 (a drop of almost 300 thousand vehicles), in 2006 has only descended by 20,000 passenger cars (-0.9 per cent) because of improvements in the second half of the year. On the other hand, the new off-road models have closed the year excellently with an accumulated rise of 35.8 per cent and 114,092 units were manufactured.*

*As far as industrial vehicles are concerned, the overall volume of production rose to 584,704 units, which represent an increase of 2.5 per cent in the year 2006. Spain, with this figure, keeps its ranking as first amongst the industrial vehicle producers in the European Union. By segments, the heavy industrial vehicle section has maintained its production stable, with a slight drop of 0.9 per*

## PRODUCCIÓN ESPAÑOLA POR TIPO DE VEHÍCULO SPAIN PRODUCTION BY VEHICLE TYPE

Subsectores   Types	2003	2004	2005	2006	%06/05
TURISMOS/CARS	2.399.374	2.402.501	2.098.168	2.078.639	-0,9
TODO TERRENO/ 4WD (JEEP TYPE)	49.388	46.240	84.002	114.092	35,8
COMERCIALES LIGEROS/ LIGHT COMMERCIALS	409.920	355.098	342.223	347.345	1,5
FURGONES/VANS	107.115	134.908	152.764	158.007	3,4
VEHÍCULOS INDUSTRIALES/ INDUSTRIAL VEHICLES	62.527	71.992	74.081	77.882	5,1
AUTOBUSES Y AUTOCARES/ BUSES AND COACHES	1.502	1.435	1.262	1.470	16,5
<b>TOTAL</b>	<b>3.029.826</b>	<b>3.012.174</b>	<b>2.752.500</b>	<b>2.777.435</b>	<b>0,9</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

mantenido estable su producción, con una leve caída del 0,9% y 17.454 vehículos fabricados. Los comerciales ligeros, el segmento que representa el 60% de la producción española consiguieron aumentar un 1,5% respecto al año 2.005. Por otro lado, destaca la evolución de los autobuses y autocares con un crecimiento del 16,5%.

*cent and 17,454 vehicles manufactured. Light commercial vehicles, the segment which represents 60 per cent of the Spanish production managed to increase 1.5 per cent with respect to the year 2005. On the other hand, there has been a notable progress in buses and coaches with a growth of 16.5 per cent.*



**España mantiene en 2006 el 7º puesto mundial y 3º europeo de fabricantes de vehículos.**

***In 2006 Spain is ranked seventh globally and third in Europe amongst the vehicle manufacturers.***



## PRINCIPALES PAÍSES PRODUCTORES 2006

### MAIN MANUFACTURING COUNTRIES 2006

País   Country	Turismos Cars	%06/05	Veh. Indus. Trucks	%06/05	TOTAL	%06/05
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>14.186.199</b>	<b>-2,6</b>	<b>2.356.632</b>	<b>3,7</b>	<b>16.542.831</b>	<b>-1,8</b>
JAPÓN/JAPAN	9.756.515	8,2	1.727.718	-3,1	11.484.233	6,3
USA	4.366.996	1,1	6.893.281	-9,6	11.260.277	-5,7
CHINA	5.233.132	33,1	1.955.576	10,1	7.188.708	25,9
ALEMANIA/GERMANY	5.398.508	0,9	421.106	3,3	5.819.614	1,1
COREA DEL SUR/SOUTH KOREA	3.489.136	3,9	350.966	2,5	3.840.102	3,8
FRANCIA/FRANCE	2.728.196	-12,4	446.064	2,3	3.174.260	-10,6
ESPAÑA/SPAIN	2.078.639	-0,9	698.796	6,8	2.777.435	0,9
BRASIL/BRAZIL	2.092.029	4,0	519.005	0,0	2.611.034	3,2
CANADÁ	1.389.536	2,5	1.182.756	-11,2	2.572.292	-4,3
REINO UNIDO/UNITED KINGDOM	1.442.085	-9,7	207.704	0,5	1.649.789	-8,5
ITALIA/ITALY	892.502	23,0	319.092	2,0	1.211.594	16,7

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados  
 Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

Después de tres años de crecimiento continuado, el mercado de vehículos en España ha presentado una leve caída del 0,3%, con 1.953.134 unidades matriculadas. El volumen global de matriculación se sigue manteniendo, por lo tanto, en niveles altos. Prácticamente todos los mercados presentan una evolución positiva, a excepción de los turismos y los autobuses.

El segmento de automóviles de turismo, retrocedió un 2% en el conjunto del año frente a la cifra récord alcanzada en 2.005. A pesar de este descenso, el mercado español sigue ocupando el quinto puesto del ranking europeo con una media de matriculaciones en el último trienio por encima de 1,5 millones de unidades. La menor demanda por parte de los particulares (-1,9%) se perfila como la causa principal de este descenso. La ligera desaceleración del consumo privado a lo largo del año, así como las presiones inflacionistas y las subidas de los tipos de interés han podido ir restando dinamismo a la demanda de unas familias, ya de por sí, muy endeudadas.

La demanda de vehículos todo terreno sigue una fuerte tendencia alcista creciendo desde 2003 con una tasa por encima del 10%. En concreto, en 2006 el ascenso de la matriculación de este tipo de vehículos ha sido del 12,6%. La variedad de la oferta, su versatilidad y el cambio en las formas de ocio hacen del todo terreno un vehículo muy demandado.

Por su parte los vehículos industriales, con la excepción de los autobuses, también han tenido una

After three years of continuous growth, the vehicle market in Spain has shown a slight drop of 0.3 per cent, with 1,953,134 units registered. The overall volume of registration continues, therefore, to be maintained at high levels. Practically all the markets presented positive progress, except for that of passenger cars and buses.

The passenger car segment, decreased overall by 2 per cent in the year compared to the record figures achieved in 2005. Despite this drop, the Spanish market continues to be ranked fifth in Europe with an average number of registrations in the last triennium higher than 1.5 million units. The lesser demand from individuals (-1.9 per cent) is seen as the main cause of this drop. The slight deceleration of private consumption throughout the year, as well as the inflationist pressures and the increases in the rates of interest have managed to reduce the dynamism of the demand from families, already heavily indebted as they are.

The demand for off-road vehicles continues a strong upward tendency growing since 2003 at a rate higher than 10 per cent. In particular, in 2006 the increase in the registrations of this type of vehicles has been 12.6 per cent. The variety on offer, its versatility and the changes in leisure time activities make the off-road vehicle very popular.

On the other hand, industrial vehicles, with the exception of buses, have also progressed well.

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS Y TODO TERRENO POR PROCEDENCIA NEW REGISTRATION OF PASSENGER CARS AND 4WD BY ORIGIN

Tipo de Vehículo   Type	Origen   Origin	2003	2004	2005	2006	%06/05
TURISMOS/ PASSENGER CARS	Nacional/ National *	493.972	457.332	384.939	370.854	-3,7
	Importado/ Imported *	888.137	1.059.954	1.143.938	1.128.191	-1,4
<b>TOTAL</b>		<b>1.382.109</b>	<b>1.517.286</b>	<b>1.528.877</b>	<b>1.499.045</b>	<b>-2,0</b>
TODO TERRENO/ 4WD (Jeep type)	Nacional/ National	17.965	15.351	13.845	6.166	-55,5
	Importado/ Imported	65.013	83.304	106.598	129.397	21,4
<b>TOTAL</b>		<b>82.978</b>	<b>98.655</b>	<b>120.443</b>	<b>135.563</b>	<b>12,6</b>

favorable evolución. Es destacable el 3% de aumento del segmento de comerciales ligeros y furgonetas cuya participación supera en el mercado el 86% y le sitúa cercano a las 300 mil unidades. El buen comportamiento de la inversión, tanto en equipo como en construcción, así como el dinamismo de la actividad comercial e industrial del último año ha permitido estos buenos resultados para el mercado de vehículos industriales.

*The 3 per cent increase in the light commercial vehicles and vans segment is noteworthy; its share accounts for more than 86 per cent of the market and situates it at nearly 300 thousand units. Good investment, in both equipment and in construction, as well as the dynamism of the commercial and industrial activity in the last year has enabled these good results in the industrial vehicle market.*

## MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES POR TIPO Y PROCEDENCIA

### NEW REGISTRATION OF INDUSTRIAL VEHICLES BY TYPE AND ORIGIN

Tipo de Vehículo   Type	Origen   Origin	2003	2004	2005	2006	%06/05
COMERCIALES LIGEROS FURGONES <sup>(1)</sup> <i>LIGHT COMMERCIAL &amp; VANS</i>	Nacional/ <i>National</i>	56.892	54.916	82.056	75.106	-8,5
	Importado/ <i>Imported</i>	156.273	179.350	183.308	197.910	8,0
<b>TOTAL</b>		<b>213.165</b>	<b>234.266</b>	<b>265.364</b>	<b>273.016</b>	<b>2,9</b>
VEH.INDUS.LIGEROS <sup>(2)</sup> <i>LIGHT TRUCKS</i>	Nacional/ <i>National</i>	881	1.001	1.200	1.003	-16,4
	Importado/ <i>Imported</i>	1.123	1.274	782	1.206	54,2
<b>TOTAL</b>		<b>2.004</b>	<b>2.275</b>	<b>1.982</b>	<b>2.209</b>	<b>11,5</b>
VEH.INDUS.MEDIOS <sup>(3)</sup> <i>MEDIUM TRUCKS</i>	Nacional/ <i>National</i>	2.001	1.287	941	1.234	31,1
	Importado/ <i>Imported</i>	3.904	4.799	5.788	5.578	-3,6
<b>TOTAL</b>		<b>5.905</b>	<b>6.086</b>	<b>6.729</b>	<b>6.812</b>	<b>1,2</b>
INDUSTRIALES PESADOS Y TRACTOCAMIONES <sup>(4)</sup> <i>HEAVY TRUCKS &amp; TRUCK TRACTORS</i>	Nacional/ <i>National</i>	6.660	5.325	6.631	6.002	-9,2
	Importado/ <i>Imported</i>	20.428	23.816	25.339	26.655	5,2
<b>TOTAL</b>		<b>27.088</b>	<b>29.141</b>	<b>31.970</b>	<b>32.675</b>	<b>2,2</b>
AUTOBUSES Y AUTOCARES Y MICROBUSES <i>BUSES &amp; COACHES &amp; MICROBUSES</i>	Nacional/ <i>National</i>	724	761	792	751	-5,2
	Importado/ <i>Imported</i>	2.556	2.874	3.331	3.063	-8,0
<b>TOTAL</b>		<b>3.280</b>	<b>3.635</b>	<b>4.123</b>	<b>3.814</b>	<b>-7,5</b>
TOTAL VEHÍCULOS INDUSTRIALES <i>TOTAL INDUSTRIAL VEHICLES</i>	Nacional/ <i>National</i>	67.158	63.290	91.620	84.114	-8,2
	Importado/ <i>Imported</i>	184.284	212.113	218.548	234.412	7,3
<b>TOTAL</b>		<b>251.442</b>	<b>275.403</b>	<b>310.168</b>	<b>318.526</b>	<b>2,7</b>

Incluye procedencia UE/*Estimated. Including EU origin*

<sup>(1)</sup> Incluye derivados de turismo, pick-up, microvan y furgones / *Including derived cars, pick-up, microvan and vans*

<sup>(2)</sup> >3,5 ≤ 6 Tn.

<sup>(3)</sup> >6 <16 Tn.

<sup>(4)</sup> ≥16 Tn.

Fuente: Elaborado por ANFAC-IEA en base a datos DGT ■ *Source: Prepared by ANFAC-IEA from DGT data*

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

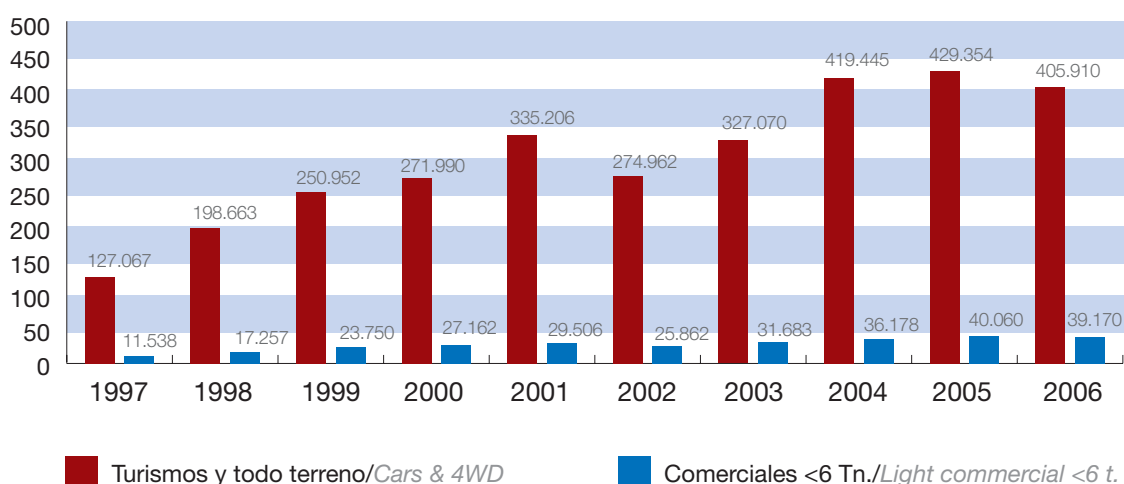
Según tipo de cliente, la demanda de turismos se distribuye en un 87% de particulares y un 13% de empresas alquiladoras. Tanto las compras de particulares y empresas no alquiladoras

According to the type of client, the demand for passenger cars was divided into an 87 per cent for individuals and 13 per cent for rental companies. Both the purchases made by indivi-

### BAJAS RENOVE Y PREVER

#### RENOVE & PREVER DEREGISTRATION

Unidades/Units



### MERCADO DE PARTICULARES Y EMPRESAS ALQUILADORAS

#### PRIVATE AND RENT-A-CAR MARKET

Año   Year	Alquiladores   Rent-a-car	Particulares   Private*	TOTAL
1994	134.410	775.272	909.682
1995	163.454	670.915	834.369
1996	159.587	751.341	910.928
1997	150.242	866.141	1.016.383
1998	149.828	1.042.702	1.192.530
1999	165.692	1.240.554	1.406.246
2000	179.129	1.202.127	1.381.256
2001	192.136	1.233.437	1.425.573
2002	189.142	1.142.735	1.331.877
2003	203.403	1.178.706	1.382.109
2004	209.980	1.307.306	1.517.286
2005	204.666	1.324.211	1.528.877
2006	200.577	1.298.468	1.499.045

como las empresas de alquiler disminuyeron en 2006 un 2%.

Desde que el Plan Prever entró en vigor en el año 1997 hasta Diciembre de 2006 se han registrado con cargo a este incentivo 3.322.785 vehículos. Este programa ha contribuido en gran medida a la renovación del parque, con los efectos positivos que esto tiene sobre el medio ambiente y la seguridad vial. A pesar de la caída en el año 2006 de un 5,2%, el volumen de bajas por este concepto ha alcanzado una cifra considerable de vehículos, entre turismos y vehículos industriales.

*duals and non-rental companies and those of the rental companies decreased by 2 per cent in 2006.*

*Since the Plan Prever entered in vigour in 1997 until December of 2006, a total number of 3,322,785 vehicles have been registered under this incentive. The programme has contributed to a great extent to the renovation of the fleet, with the resulting positive effects this implies for the environment and road safety. Despite the drop in 2006 by 5.2 per cent, the volume of vehicles taken out of circulation under this plan has reached a considerable number, of both passenger cars and industrial vehicles.*

**Desde 1997 se han realizado más de 3,3 millones de operaciones vinculadas al Plan Prever.**

**Since 1997 more than 3.3 million operations have been carried out under the auspices of the Plan Prever.**

## MATRICULACIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN EL AÑO 2006 NEW REGISTRATION BY REGIONAL GOVERNMENTS IN 2006

Comunidad autónoma Regional Government	Automóviles de turismo Passenger cars			Vehículos industriales Industrial vehicles		
	Unidades Units	%S/Total % Share	%Cto.06/05 % Growth	Unidades Units	%S/Total % Share	%Cto.06/05 % Growth
ANDALUCÍA	231.193	15,4	-1,4	66.471	14,6	3,5
ARAGÓN	33.491	2,2	-3,7	15.679	3,5	4,2
ASTURIAS	26.899	1,8	0,1	6.783	1,5	2,8
BALEARES	45.790	3,1	-6,4	11.071	2,4	10,7
CANARIAS	66.748	4,5	6,5	26.921	5,9	4,5
CANTABRIA	16.086	1,1	0,6	4.506	1,0	11,1
CASTILLA LA MANCHA	48.572	3,2	1,4	19.241	4,2	6,7
CASTILLA LEÓN	59.996	4,0	-3,1	18.516	4,1	2,3
CATALUÑA	224.494	15,0	-6,4	74.422	16,4	3,5
CEUTA Y MELILLA	3.142	0,2	-12,4	1.781	0,4	7,6
COMUNIDAD VALENCIANA	180.457	12,0	-2,6	46.501	10,2	6,6
EXTREMADURA	22.542	1,5	-0,5	7.589	1,7	0,2
GALICIA	70.227	4,7	-1,4	14.768	3,3	2,5
LA RIOJA	6.827	0,5	-3,1	2.916	0,6	2,5
MADRID	352.562	23,5	0,1	102.040	22,5	10,6
MURCIA	42.279	2,8	0,5	13.549	3,0	2,0
NAVARRA	15.065	1,0	-4,1	5.840	1,3	1,8
PAÍS VASCO	52.675	3,5	-5,8	15.495	3,4	-0,5
<b>TOTAL ESPAÑA</b>	<b>1.499.045</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>454.089</b>	<b>100,0</b>	<b>5,5</b>

Fuente: ANFAC-IEA ■ Source: ANFAC-IEA

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

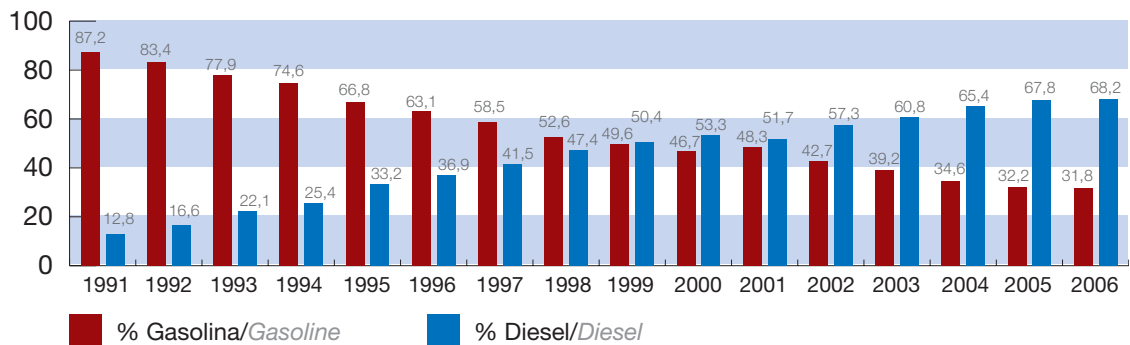
En el año 2006 continúa la tendencia ascendente de la cuota de matriculación de los turismos diesel, que ya alcanza el 68,2% del mercado total. Sin embargo, se puede observar cierta ralentización en el crecimiento de la demanda de vehículos diesel motivada por una pérdida de peso de los factores consumo y precio del carburante, los cuales son los que principalmente han impulsado el mercado. Aunque esta tendencia es generalizada en Europa, España se encuentra en los primeros puestos del ranking en cuanto a elevada proporción de motorización diesel.

In 2006, the quota of diesel-fuelled passenger car registrations continued its upward trend, already accounting for 68.2 per cent of the total market. However, a certain slow-down can be observed in the growth of the demand for diesel-fuelled vehicles owing to the loss of clout of factors like consumption and the price of fuel, which were the primary drivers of the market. Although this tendency is widespread in Europe, Spain ranks amongst the top in terms of a high proportion of diesel-fuelled motorisation.

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS POR CARBURANTE

### NEW CAR REGISTRATION BY TYPE OF FUEL

Porcentaje/Percentage



En el año 2006 se ha producido un aumento de los segmentos más pequeños, con una cuota en 2006 del 31,5%, una décima y media más que en 2005, debido a la buena aceptación de este tipo de vehículos para el medio urbano. Por otro lado, y continuando con la tendencia de los últimos años, los vehículos “monovolúmenes”, tanto de tamaño pequeño como grande, siguen aumentando su cuota, que ya alcanza respectivamente el 13,8 y el 2,5% de la matriculación de turismos. La amplia gama en la oferta y la versatilidad de este tipo de vehículos los hace muy atractivos para las familias.

In 2006 there has been an increase in the segment of small cars, with a share in 2006 of 31.5 per cent, one and a half tenths more than in 2005, due to the good acceptance of this type of vehicle in urban areas. On the other hand, and continuing the trend of recent years, the “minivans”, both large and small ones, continue increasing their share, which already accounts for 13.8 per cent and 2.5 per cent respectively of passenger car registrations. The wide range on offer and the versatility of this type of vehicle makes it very attractive to families.

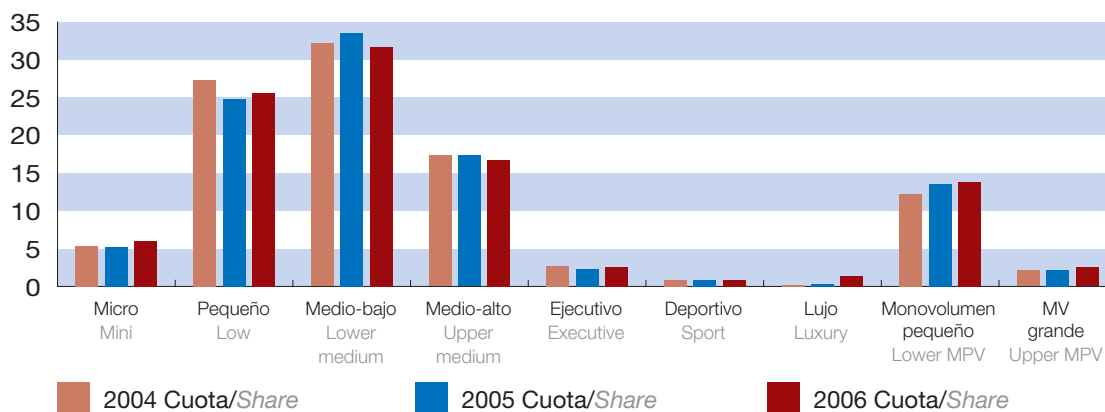
**MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO SEGÚN SEGMENTO**  
**CAR REGISTRATION BY MARKET SEGMENT**

	2004		2005		2006	
	Unidades Units	Cuota Share	Unidades Units	Cuota Share	Unidades Units	Cuota Share
MICRO/MINI	77.310	5,1	79.599	5,2	89.941	6,0
PEQUEÑO/LOW	414.443	27,3	378.707	24,8	382.778	25,5
MEDIO-BAJO/LOWER MEDIUM	487.111	32,1	512.333	33,5	473.291	31,6
MEDIO-ALTO/UPPER MEDIUM	262.915	17,3	261.256	17,1	249.858	16,7
EJECUTIVO/EXECUTIVE	41.521	2,7	38.854	2,5	38.707	2,6
DEPORTIVO/SPORT	14.006	0,9	12.765	0,8	12.147	0,8
LUJO/LUXURY	3.563	0,2	5.276	0,3	6.644	0,4
MONOVOLUMEN PEQUEÑO/ LOWER MPV	184.726	12,2	206.241	13,5	207.549	13,8
MONOVOLUMEN GRANDE/ UPPER MPV	31.691	2,1	33.846	2,2	38.130	2,5
<b>TOTAL</b>	<b>1.517.286</b>	<b>100,0</b>	<b>1.528.877</b>	<b>100,0</b>	<b>1.499.045</b>	<b>100,0</b>

Fuente: ANFAC-IEA ■ Source: ANFAC-IEA

**MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN SEGMENTO (%)**  
**CAR REGISTRATION BY MARKET SEGMENT (%)**

Cuota/Share



Los segmentos pequeño y monovolumen ganan terreno en el mercado español.

*The small car and minivan segments are gaining ground in the Spanish market.*



# COMERCIO EXTERIOR

## FOREIGN TRADE

La exportación de vehículos ha supuesto, en el año 2006, una cuota del 82% sobre los volúmenes de producción de las fábricas españolas, alcanzando un total de casi 2,3 millones de vehículos con un 1,1% por encima de la exportación del año anterior. Por segmentos, el que ha obtenido un peor resultado es el de turismos con un ligero descenso como consecuencia de la débil recuperación de los mercados europeos cuyo avance, al menos, ha permitido el mantenimiento de la exportación en niveles similares a los del año anterior.

Sin embargo, los vehículos todo terreno con la producción de nuevos modelos de gran éxito comercial han conseguido vender fuera de nuestras fronteras casi 100 mil vehículos, un 46% más

In 2006, vehicle exports have accounted for 82 per cent of the production volumes from the Spanish factories, reaching a total of nearly 2.3 million vehicles with an increase of 1.1 per cent on the previous years' levels of exports. By segments, the worst results have come from passenger cars with a slight decrease as a consequence of the European markets' weak recovery, whose advances have, at least, allowed the export level to be maintained at a similar level to the previous year.

However, the off-road vehicles segment, due to the production of commercially successful new models, has managed to sell nearly 100 thousand vehicles outside of our borders, 46 per cent more than in 2005. Industrial vehicles as a

### EXPORTACIÓN ESPAÑOLA POR TIPO DE VEHÍCULO

#### SPAIN EXPORTS BY VEHICLE TYPE

Subsectores   Types	2003	2004	2005	2006	%06/05
TURISMOS/CARS	1.961.071	1.968.330	1.705.434	1.689.092	-1,0
TODO TERRENO/ 4WD (JEEP TYPE)	28.554	27.263	65.829	95.957	45,8
COMERCIALES LIGEROS/ LIGHT COMMERCIALS	374.227	324.755	300.625	306.365	1,9
FURGONES/VANS	88.832	111.849	123.268	127.676	3,6
VEHÍCULOS INDUSTRIALES/ INDUSTRIAL VEHICLES	41.903	48.013	51.500	53.036	3,0
AUTOBUSES Y AUTOCARES/ BUSES AND COACHES	934	766	647	746	15,3
<b>TOTAL</b>	<b>2.495.521</b>	<b>2.480.976</b>	<b>2.247.303</b>	<b>2.272.872</b>	<b>1,1</b>

Incluye entregas intracomunitarias/ Including EU destination

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

que en 2005. Los vehículos industriales también han presentado en su conjunto un comportamiento dinámico con un aumento de las exportaciones del 2,5%. Los vehículos más ligeros son los que han tenido un buen comportamiento, mientras que el segmento de los vehículos de más tonelaje ha sufrido recortes del 1,5% y del 10,5% en los camiones rígidos y en los tractocamiones respectivamente.

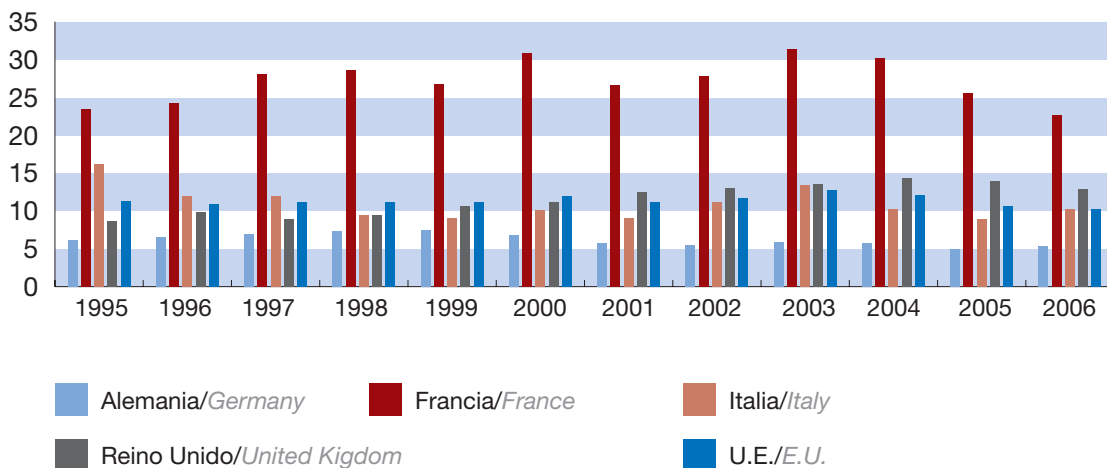
*whole have also shown a dynamic performance with an increase in exports of 2.5 per cent. The lighter vehicles were, however, the ones with a good performance, whilst the heavy vehicle segment has suffered setbacks of 1.5 per cent and 10.5 per cent respectively in rigid trucks and road tractors.*

La cuota de la exportación española de turismos en el mercado de la UE se situó en el 10,3%.

*The Spanish share of passenger cars exports in the EU market was 10.3 per cent.*

### CUOTA DE LA EXPORTACIÓN ESPAÑOLA DE TURISMOS EN LOS PRINCIPALES MERCADOS SPAIN EXPORT SHARE IN THE MAIN EUROPEAN MARKETS

Porcentaje/Percentage



# COMERCIO EXTERIOR

## FOREIGN TRADE

El sector del automóvil, incluyendo partes, piezas y motores, tiene un peso importante en el conjunto de las exportaciones españolas, representando el 21,6% de la exportación total de bienes en nuestro país. La excelente evolución de las exportaciones no ha sido suficiente, sin embargo para compensar el aumento de las importaciones, arrojando un año más un saldo negativo de más de 2.000 millones de Euros.

La exportación de motores y cajas de cambio se ha incrementado en un 31,8%, y la partida de vehículos, que representa casi el 70% del conjunto general de las exportaciones, lo ha hecho en un 6,4%. Como resultado se ha obtenido un 8,3% de aumento en las exportaciones del sector. En lo que se refiere a las importaciones, se han visto impulsadas hasta un 4,1% más que el año anterior por el gasto en la partida de motores y cajas de cambios.

The motor vehicle sector, including parts, pieces and motors, has a great importance in overall Spanish exports levels, representing 21 per cent of the total goods exports from our country. The excellent progress in exports has not been sufficient, however, to compensate for the increase in imports, yielding yet another year a negative balance of more than 2,000 million euros.

The exports of motors and gear boxes has increased by 31.8 per cent, and that of vehicle consignments, which represent nearly 70 per cent of the overall general exports, has done so by 6.4 per cent. As a result, there has been an 8.3 per cent rise in exports from the sector. As far as imports to the sector are concerned, they have risen by 4.1 per cent compared to the previous year due to the expenditure on motor and gearbox consignments.

### EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN (MILLONES DE EUROS)

#### EXPORTS-IMPORTS OF AUTOMOTIVE SECTOR (MILLIONS EUROS)

Tipos   Types	Exportación y entregas intracomunitarias   Exports and intra-EU dispatches			Importaciones y adquisiciones intracomunitarias   Imports and intra-EU arrivals		
	2006	2005	%06/05	2006	2005	%06/05
TURISMOS/CARS	19.075	18.735	1,8	18.867	18.136	4,0
CAMIONES/TRUCKS	5.222	4.163	25,4	3.093	3.104	-0,4
VEHÍCULOS ESPECIALES/ SPECIAL VEHICLES	144	74	94,6	351	362	-3,0
AUTOBUSES/BUSES	202	189	6,9	93	70	32,9
PARTES, PIEZAS Y ACCESORIOS/ PARTS & COMPONENTS <sup>(1)</sup>	10.612	9.718	9,2	13.816	13.582	1,7
<b>TOTAL</b>	<b>35.255</b>	<b>32.879</b>	<b>7,2</b>	<b>36.220</b>	<b>35.254</b>	<b>2,7</b>
MOTORES Y CAJAS DE CAMBIO/ ENGINES & GEAR BOXES <sup>(2)</sup>	1.896	1.439	31,8	3.049	2.466	23,6
<b>TOTAL</b>	<b>37.151</b>	<b>34.318</b>	<b>8,3</b>	<b>39.269</b>	<b>37.720</b>	<b>4,1</b>

<sup>(1)</sup> Incluye chasis, carrocerías, cabinas y neumáticos/Including chassis, bodies, cabins and tyres

<sup>(2)</sup> Incluye algunos motores no destinados a la industria de automoción/Including some engines not for automotive industry

Fuente/Source: Dirección General Aduanas

# PARQUE DE VEHÍCULOS

## VEHICLES IN USE

En el año 2006, se ha incrementado un 2,3% el parque circulante de vehículos alcanzando un total de 26,4 millones, de los cuales 20,9 son turismos, un 3,3% más que el año anterior. El avance de la motorización diesel en el parque de turismos ha pasado del 35,3% en el año 2003 al 44,6% en 2006. Otros tipos de vehículos de energías alternativas clasificados en el apartado “otros” ascienden a 5.000 unidades, siendo éste un segmento todavía pequeño pero claramente en aumento.

El resto de los segmentos, que corresponden a vehículos industriales, autobuses y autocares también incrementaron el número de vehículos en circulación, siendo el mercado de camiones el más dinámico con crecimientos del 5% con casi 4,9 millones de vehículos.

In 2006, the vehicle fleet in circulation has increased by 2.3 per cent reaching a total of 26.4 million, of which 20.9 million are passenger cars, 3.3 per cent more than the previous year. The advance in the diesel motorization of the passenger car fleet has changed from 35.3 per cent in the year 2003 to 44.6 per cent in 2006. Other types of vehicles that use alternative energies classified in the section “others” account for 5,000 units, this being a segment that is still small but clearly on the rise.

The other segments, which relate to industrial vehicles, buses and coaches also increased in the number of vehicles in circulation, the truck market being the most dynamic with nearly 4.9 million vehicles, a growth of 5 per cent.

En 2006 se ha reducido la cuota de los turismos con más de 10 años hasta el 31,5%.

In 2006 the quota of passenger cars with more than ten years of age has been reduced by 31.5 per cent.



## PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS SEGÚN TIPO

### VEHICLES IN USE BY TYPE

Año   Year	Turismos   Passenger cars		Camiones   Light & heavy trucks		Autobuses y autocares   Buses & coaches		Tractores industriales   Truck tractors		TOTAL*	
	Nº de vhs. Units	% s/año ant. % Growth	Nº de vhs. Units	% s/año ant. % Growth	Nº de vhs. Units	% s/año ant. % Growth	Nº de vhs. Units	% s/año ant. % Growth	Nº de vhs. Units	% s/año ant. % Growth
1999	16.847.397	5,0	3.604.972	6,2	53.540	3,3	130.216	12,0	21.007.423	5,3
2000	17.449.235	3,6	3.780.221	4,9	54.732	2,2	142.955	9,8	21.838.571	4,0
2001	18.150.880	4,0	3.949.001	4,5	56.146	2,6	155.957	9,1	22.766.429	4,2
2002	18.732.632	3,2	4.091.875	3,6	56.953	1,4	167.014	7,1	23.548.524	3,4
2003 <sup>(1)</sup>	18.688.320	N.D.	4.188.910	N.D.	55.993	N.D.	174.507	N.D.	23.107.730	N.D.
2004	19.541.918	4,6	4.418.039	5,5	56.957	1,7	185.379	6,2	24.202.293	4,7
2005	20.250.377	3,6	4.655.413	5,4	58.248	2,3	194.206	4,8	25.851.449	6,8
2006	20.908.725	3,3	4.886.013	5,0	59.105	1,5	201.298	3,7	26.442.219	2,3

\* Incluye el capítulo de otros vehículos/Including others.

<sup>(1)</sup> A partir de 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque/Since 2003, including the methodological update introduced by the DGT in its vehicle parc estimate

N.D.: No disponible/Not available

Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos DGT ■ Source: Prepared by ANFAC from DGT data

# PARQUE DE VEHÍCULOS

## VEHICLES IN USE

Factores socio-económicos como el aumento de la inmigración, la integración de la mujer en la vida laboral y el aumento de renta per cápita entre otros, han potenciado la motorización en España, ascendiendo en 2006 hasta los 468 turismos por 1000 habitantes.

Al mismo tiempo, en el año 2006 se ha mantenido una gran renovación del parque automovilístico, recortándose en todos los segmentos, el porcentaje de vehículos con más de 10 años de

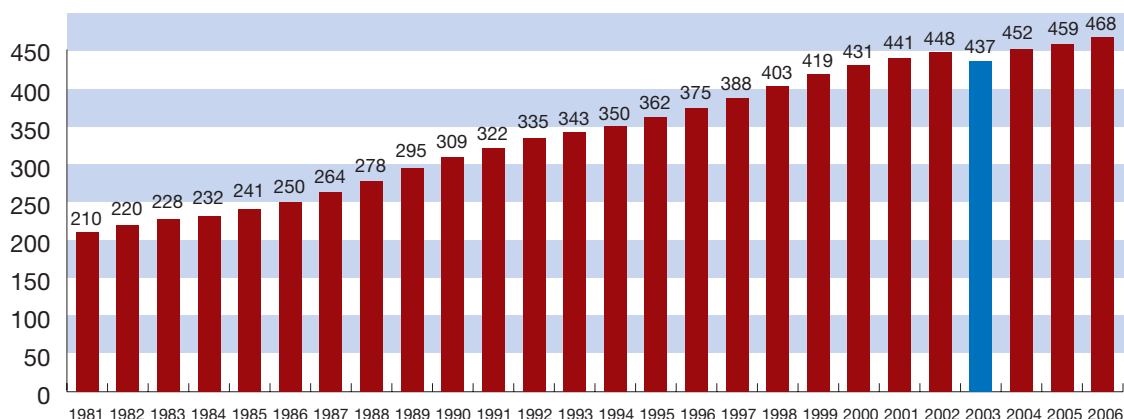
Socioeconomic factors, such as the increase in immigration, the incorporation of women into the labour market and the per capita income amongst others, has promoted the motorization in Spain, rising in 2006 to 468 passenger cars per 1000 inhabitants.

At the same time, in the year 2006 there has been a great renovation of the automotive fleet, in all the segments the percentage of vehicles of more than ten years of age has been cutback,

### AUTOMÓVILES DE TURISMO POR 1.000 HABITANTES

#### PASSENGER CARS PER 1.000 INHABITANTS

Unidades/Units



A partir de 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque  
 Since 2003, including the methodological update introduced by the DGT in its vehicle parc estimate  
 Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos DGT ■ Prepared by ANFAC from DGT data

### PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 10 AÑOS

#### MORE THAN TEN YEARS OLD VEHICLES PERCENTAGE

	2003	2004	2005	2006
TURISMOS/PASSENGER CARS	35,9	34,5	33,4	31,9
CAMIONES/TRUCKS*	39,0	38,2	37,0	35,8
AUTOBUSES Y AUTOCARES/BUSES & COACHES	43,0	41,1	38,6	37,4
TRACTORES INDUSTRIALES/TRUCK TRACTORS	21,7	19,2	17,5	17,4

\* Incluye Comerciales ligeros/Including light commercials  
 Nota: A partir de 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque  
 Note: Since 2003, including the methodological update introduced by the DGT in its vehicle parc estimate  
 Fuente: Elaboración ANFAC sobre datos DGT ■ Prepared by ANFAC from DGT data

antigüedad, siendo el de turismos el más importante al pasar de un 33,4% en 2005 al 31,9% en 2006. En este sentido, cabe destacar el papel muy significativo que ha tenido el Plan Prever incentivando la retirada de la circulación de los vehículos con más de 10 años, con la consecuente mejora en términos medioambientales y de seguridad vial.

*especially in the passenger car segment that changed from 33.4 per cent in 2005 to 31.9 in 2006. Along these lines, it is worth highlighting the important role played by the Plan Prever in encouraging the removal from circulation of vehicles older than 10 years, and the consequent improvements in environmental and road safety terms.*

## PREVER: INCENTIVO AL ACHATARRAMIENTO EN LA COMPRA DE VEHÍCULOS PREVER: SCRAPPING INCENTIVE IN VEHICLE PURCHASES

Tipo de vehículo Type of vehicle	Contenido Contents	Importe Amount	Requisito Requirement
<b>Desde 1/01/2004 hasta 31/12/2006 / Since 1/01/2004 to 31/12/2006</b>			
Turismos y todo terreno nuevos/ <i>New passenger cars and off road vehicles</i>	Deducción IEDMT <sup>1</sup> <i>IEDMT deduction</i>	480,81 €	Baja vehículo turismo o todo terreno con más de 10 años/ <i>Withdrawal of car or off road with more than 10 years old</i>
		721,21 €	Baja de vehículo turismo de gasolina con plomo con más de 10 años/ <i>Withdrawal of leaded-petrol car with more than 10 years old</i>
Turismos y todo terreno usados con antigüedad no superior a 5 años/ <i>Used cars and off road vehicles with less than 5 years old</i> <sup>3</sup>	Descuento sobre PVP/ <i>Discount on retail price</i>	480,81 €	Baja vehículo turismo o todo terreno con más de 10 años/ <i>Withdrawal of car or off road with more than 10 years old</i>
		721,21 €	Baja de vehículo turismo de gasolina con plomo con más de 10 años/ <i>Withdrawal of leaded-petrol car with more than 10 years old</i>
Comerciales ligeros hasta 6 toneladas/ <i>Light commercial up to 6 Tons</i>	Descuento sobre PVP/ <i>Discount on retail price</i>	480,81 €	Baja vehículo comercial de < 6 ton con más de 7 años/ <i>Withdrawal of commercial vehicle (&lt;6 Tons) with more than 7 years old</i>
Comerciales ligeros hasta 6 TN usados con antigüedad no superior a 3 años/ <i>Used light commercials up to 6 Tons with less than 3 years old</i> <sup>3</sup>	Descuento sobre PVP/ <i>Discount on retail price</i>	480,81 €	Baja vehículo comercial de < 6 ton con más de 7 años/ <i>Withdrawal of commercial vehicle (&lt;6 Tons) with more than 7 years old</i>
<b>Desde 1/01/2007 hasta 31/12/2007 / Since 1/01/2007 to 31/12/2007</b>			
Turismos y todo terreno nuevos excepto los de cilindrada igual o superior a 2.500 cc/ <i>New passenger cars and off-road vehicles except for those with a cylinder capacity equal to or higher than 2500 cc.</i> <sup>2</sup>	Deducción IEDMT <sup>1</sup> <i>IEDMT deduction</i>	480,81 €	Baja vehículo turismo o todo terreno con más de 10 años/ <i>Withdrawal of car or off road with more than 10 years old</i>
Comerciales ligeros hasta 6 TN <i>light commercial up to 6 Tons</i>	Descuento sobre PVP/ <i>Discount on retail price</i>	480,81 €	Baja vehículo comercial de < 6 ton con más de 7 años/ <i>Withdrawal of commercial vehicle (&lt;6 Tons) with more than 7 years old</i>

<sup>1</sup> IEMDT: Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte/*IEMDT: Special Tax on Certain Means of Transport (in Spanish initials)*

<sup>2</sup> No se podrán acoger los que aparecen en las listas publicadas en el BOE de 3 de enero de 2001 y de 28 de diciembre de 2001/*Vehicles appearing in the list published in the BOE (Official State Gazette) of 3 January 2001 and 28 december 2001 are not eligible for this scheme*

<sup>3</sup> No se podrá acoger la compraventa de usados entre particulares/*Exchange between private household are not included*

# INFRAESTRUCTURAS

## INFRASTRUCTURES

La disposición de buenas infraestructuras, terrestres y marítimas, tanto para el transporte de mercancías en el interior de la península como para la conexión con el resto de Europa resulta un factor fundamental para la competitividad del sector del automóvil.

En el año 2005, último año del que se dispone información, se ha dado un impulso a los kilómetros practicables tanto en las carreteras de alta capacidad como en las redes ferroviarias, con crecimientos del 5,7 y 1,6% respectivamente. Como consecuencia de ello, el gasto destinado a la ampliación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte ha sido superior en un 20,1%, siendo el ferrocarril el que mayor crecimiento de inversiones ha recibido con un total de 6.258 millones de Euros.

No obstante, los fabricantes de vehículos, consideran insuficientes estas inversiones teniendo en

The availability of good infrastructures, land and maritime, both for freight transport within the peninsula and for the connections to the rest of Europe is a fundamental factor of the motor vehicle industry's competitiveness.

In 2005, the last year for which information is available, there was a boost in the number of usable kilometres for both high-capacity roads and the rail network, with growths of 5.7 per cent and 1.6 per cent respectively. Consequently, the expenditure aimed at the expansion and maintenance of the transport infrastructures has been 20.1 per cent higher, the highest growth in investment took place in the railway, which received a total of 6,258 million euros.

However, vehicle manufacturers consider these investments to be insufficient taking into account the fact that the major part has been

### INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (EN KILÓMETROS)

#### TRANSPORT INFRASTRUCTURES (IN KILOMETERS)

	2005	% CTO	2004	% CTO
CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD/ HIGH SPEED ROADS	13.156	5,7	12.444	3,6
AUTOPISTAS DE PEAJE/TOLL MOTORWAY	2.648	0,3	2.640	4,9
AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS LIBRES/ MAIN ROADS AND MOTORWAYS	8.784	8,4	8.107	4,2
CARRETERAS DE DOBLE CALZADA/ DUAL CARRIAGEWAY	1.724	1,6	1.697	-0,9
REDES FERROVIARIAS /RAILWAY NETWORK	15.015	1,6	14.785	-0,8

Fuente: Mº de Fomento ■ Source: Mº de Fomento

### INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (MILLONES EUROS)

#### TRANSPORT INFRASTRUCTURE INVESTMENT (MILLION EUROS)

	2005	% CTO	2004	% CTO
CARRETERAS/ROADS	8.319	14,8	7.244	-1,6
FERROCARRIL/RAILWAYS	6.258	29,6	4.829	15,4
TRANSPORTE MARÍTIMO/MARITIME TRANSPORT	1.203	12,9	1.066	4,2
<b>TOTAL INVERSIONES/TOTAL INVESTMENT</b>	<b>15.780</b>	<b>20,1</b>	<b>13.139</b>	<b>4,5</b>

Fuente: Mº de Fomento ■ Source: Mº de Fomento

cuenta que la mayor parte ha sido absorbido por el desarrollo de las vías de alta velocidad para pasajeros, lo que está dejando muy reducidas las correspondientes a las mercancías. Las inversiones deberán ir destinadas a la creación de corredores básicos para el transporte de mercancías en las que puedan circular trenes de mayor longitud que permitan rentabilizar las líneas.

El transporte de mercancías por carretera constituye el modo más utilizado para el transporte de vehículos con una participación del 85% en el mercado. En el año 2005, en la península, se han transportado por carretera 200 millones de toneladas más que en el año anterior, lo que supone un crecimiento del 7,8% medido en toneladas-kilómetro, sin embargo la distribución de mercancías a Europa ha disminuido en un 1,5%.

**La competitividad de las plantas españolas depende en gran medida del desarrollo e inversión en infraestructuras.**

*spent on the development of high-speed tracks for passengers, which is leaving the amount related to freight considerably reduced. The investments should be directed at creating basic corridors for freight in which longer trains could circulate, which allow the lines to be more profitable.*

*Road freight is the most used method of transport for vehicles with a share of 85 per cent of the market. In 2005, in the peninsula, 200 million tonnes more were transported by road than the previous year, which represents a growth of 7.8 per cent measured in tonne-kilometres, however, the goods distribution to Europe has decreased by 1.5 per cent.*

***The competitiveness of the Spanish factories depends to a great extent on the development of and investment in infrastructures***

## TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA FREIGHT TRANSPORT BY ROAD

(Miles de toneladas)   (Miles tons)	2005	% CTO	2004	% CTO
<b>INTERIOR (SEGÚN INTERVALOS DE DISTANCIA)/ NATIONAL (BY DISTANCES)</b>	2.148.185	10,0	1.952.193	64,4
<b>MENOS DE 50 KM/LESS THAN 50 KM</b>	701.318	12,4	623.971	-7,7
<b>50 A 149 KM./FROM 50 TO 149 KM</b>	799.734	9,8	728.138	180,2
<b>150 A 499 KM/FROM 150 TO 499 KM</b>	568.361	8,0	526.026	187,6
<b>MÁS DE 500 KM/MORE THAN 500 KM</b>	78.772	6,4	74.058	7,8
<b>INTERNACIONAL (SEGÚN DESTINO)/ INTERNATIONAL (BY DESTINATION)</b>	28.157	-1,5	28.593	18,5
<b>(Miles de toneladas/Km)   (Miles tons by Km)</b>				
<b>INTERIOR/NATIONAL</b>	160.535	7,8	148.928	12,1
<b>INTERNACIONAL/INTERNATIONAL</b>	34.171	-0,1	34.199	21,4

Fuente: Mº de Fomento ■ Source: Mº de Fomento

# RECAUDACIÓN

## TAX CONTRIBUTION

Tanto en España como en Europa, el automóvil constituye una de las principales fuentes de financiación de las Administraciones Públicas. Los recursos fiscales procedentes del automóvil superaron los 25,5 miles de millones de euros. Este nuevo aumento se ha visto impulsado a pesar de la menor demanda de turismos registrada, por unos mayores precios y consumos de los carburantes de automoción, así como por el cambio progresivo de la demanda hacia vehículos de mayor precio.

Los ingresos fiscales por la adquisición y uso de los automóviles se elevaron en 2006 hasta los 25.545 miles de millones de Euros.

Both in Spain and in Europe, the motor vehicle constitutes one of the main sources of finances for the Public Authorities. The fiscal resources gained from motor vehicles exceed 25.5 thousand million euros. This new increase has taken place despite the lower demand recorded for passenger cars, due to higher prices and automotive fuel consumptions as well as the progressive change of the demand towards higher priced vehicles.

The tax revenues gained as a result of the acquisition and use of motor vehicles has risen in 2006 to 25,545 thousand million euros.

### ESTIMACIÓN DE INGRESOS POR TASAS E IMPUESTOS

#### FISCAL INCOME FROM MOTOR VEHICLES IN SPAIN

En millones de euros   Million euros	2006	%06/05	2005	%05/04
<b>POR ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS/ NEW VEHICLES SALES</b>	5.653,6	15,1	4.910,9	5,7
IVA/VAT	4.015,3	13,6	3.536,0	5,4
IEA <sup>(1)</sup> /SPECIAL TAX	1.638,3	19,2	1.374,9	6,6
<b>POR CONSUMO DE CARBURANTE/ FUEL CONSUMPTION</b>	17.116,0	1,9	16.802,0	4,8
IVA/VAT	4.842,9	0,7	4.807,0	15,8
IE/SPECIAL TAX	12.273,1	2,3	11.995,0	0,9
<b>POR IMPUESTO DE CIRCULACIÓN/ ANNUAL OWNERSHIP TAXES</b>	2.265,7	4,0	2.178,2	6,3
<b>POR TRANSFERENCIAS DE VEHÍCULOS USADOS/ SECOND HAND VEHICLES TRANSFERENCES</b>	223,5	0,1	223,3	5,0
ITP	156,0	1,0	154,4	10,2
IVA/VAT	67,5	-2,0	68,9	-5,2
<b>POR TASA DE MATRICULACIÓN/ REGISTRATION CHARGE</b>	111,2	1,3	109,8	4,2
<b>POR PERMISO DE CIRCULACIÓN/ DRIVING LICENSE FEES</b>	72,8	2,2	71,2	-5,9
<b>POR TASA DE CAMBIO DE TITULARIDAD/ TRANSFER CHARGE</b>	103,0	2,9	100,1	12,4
<b>TOTAL</b>	<b>25.545,8</b>	<b>4,7</b>	<b>24.395,5</b>	<b>5,1</b>

<sup>(1)</sup> Descontado lo que se deja de ingresar por el PREVER/ Discounted PREVER incentive  
Fuente: Elaboración propia ANFAC ■ Source: Calculations by ANFAC

# PRECIOS DE CONSUMO

## CONSUMER PRICES

La inflación interanual en diciembre de 2006, fue la segunda más alta de la Zona Euro, sólo superada por Grecia. Dado que a lo largo del año se mantuvo muy elevado el crecimiento de la inflación y que sólo fue posible una reducción significativa a finales del año por la moderación del precio del petróleo, el diferencial con la UE en promedio anual fue de 1,4 puntos, dos décimas más que en 2.005. Esta situación supone una pérdida de competitividad respecto a Europa, dañando la evolución de las exportaciones.

El índice de precios de los automóviles se mantiene por debajo del índice general en 1,1 puntos porcentuales. Según el INE los automóviles tan sólo han incrementado sus precios en un 2,4% interanual en diciembre de 2006. Por otro lado, los precios de los carburantes se han resentido por la inestabilidad del mercado del petróleo en la primera mitad del año. Sin embargo, su reducción en la segunda mitad ha permitido moderar la tendencia, resultando una media anual del 6,6%, por debajo de la obtenida en 2005 cuando alcanzó el 12,3%.

The inter-annual inflation in December of 2006 was the second highest in the eurozone, only surpassed by Greece. Since throughout the year the growth in inflation was maintained at high levels, and an important reduction of it was only possible towards the end of the year through the moderation of petrol prices, the differential with the EU in the annual average was 1.4 points, two tenths more than in 2005. This situation implies a loss of competitiveness with regards to Europe, damaging the progress of the exports.

The motor vehicle price index remains below the general index by 1.1 percentage points. According to the National Statistics Institute (INE) motor vehicles have only increased their prices by 2.4 per cent in inter-annual December 2006. On the other hand, fuel prices have suffered due to the petrol markets' instability in the first half of the year. However, its reduction in the second half has allowed the trend to be moderated, resulting in an annual average of 6.6 per cent, inferior to that of 2005 when it gained 12.3 per cent.

### INDICES DE PRECIOS DE CONSUMO (% DE CRECIMIENTO MEDIA ANUAL)

#### CONSUMER PRICES INDEX (% CHANGE ANNUAL AVERAGE)

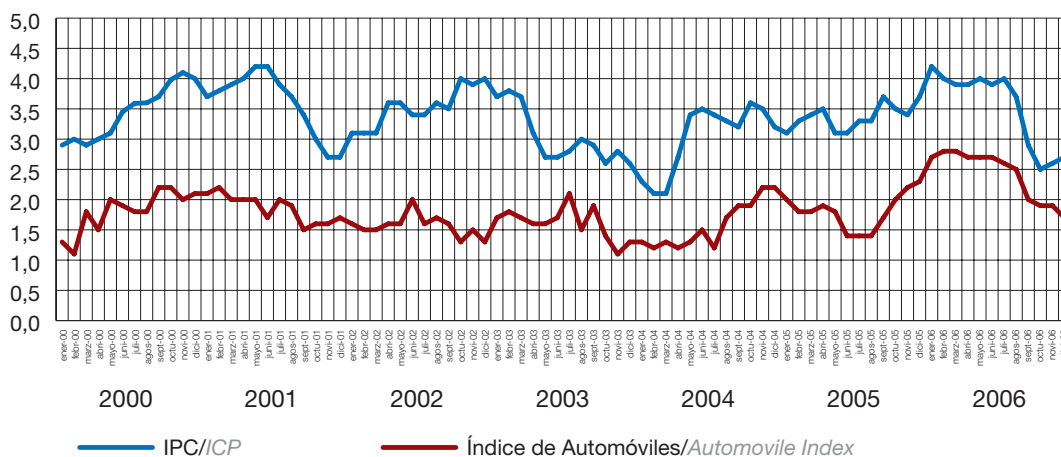
	2002	2003	2004	2005	2006
IPC/ICP	3,5	3,0	3,0	3,4	3,5
INDICE DE AUTOMÓVILES/ AUTOMOBILE INDEX	1,6	1,6	1,6	1,8	2,4
INDICE DE CARBURANTES Y COMBUSTIBLES /FUEL INDEX	0,5	1,4	7,1	12,3	6,6

Fuente: INE ■ Source: INE

### INDICES DE PRECIOS DE CONSUMO

#### CONSUMER PRICES INDEX

% de variación anual/% annual variation



# PRECIOS Y CONSUMO DE COMBUSTIBLES

## CONSUMER AND FUEL PRICES

A lo largo del año 2006 la demanda de carburantes ha ascendido a 31,5 millones de litros, casi un millón más que el año anterior. Esto supone un incremento del 3,3% siguiendo con la tradicional línea ascendente de los últimos años y como consecuencia del aumento del parque circulante.

El aumento del peso de los vehículos de motor diesel en el parque español de turismos está condicionando claramente la evolución de los distintos tipos de carburantes. Como consecuencia de ello, las gasolinas continúan con tendencia a la baja a favor de la demanda de gasóleos. Lo más destacable ha sido la práctica desaparición del consumo de la gasolina de 97 octanos. Su desaparición en los puntos de venta no será efectiva hasta el 1 de Enero de 2009, pero

Throughout 2006 fuel demand has risen to 31.5 million litres, nearly one million more than the previous year. This means an increase of 3.3 per cent continuing the traditional upward trend of recent years and as a result of the increase in the circulating fleet.

The increased importance of diesel-fuelled vehicles in the Spanish passenger car fleet is clearly affecting the progress of the different fuel types. As a consequence of this, petrol fuels continue their downward trend against the growing demand for diesel. The most striking has been the virtual disappearance of the consumption of 97-octane petrol. Its removal from the sales points does not come into vigour until the 1st of January

## CONSUMO DE COMBUSTIBLE FUEL CONSUMPTION

Millones de litros)   Millions of liters	2006	2005	%CTO
EURO-SUPER 95	6.053	5.956	1,6
SIN PLOMO 98 / UNLEADED 98	866	879	-1,5
SIN PLOMO 97 / LEAD SUBSTITUTE PETROL	12	425	-97,2
DIESEL	24.580	23.253	5,7
<b>TOTAL</b>	<b>31.511</b>	<b>30.513</b>	<b>3,3</b>

Fuente: AOP y CORES ■ Source: AOP y CORES



ya se ha hecho notar que desde comienzos de 2006 no es obligatoria su distribución en las gasolineras. La gasolina “Eurogrado” es la única que registra tasas positivas con un 1,6% de crecimiento.

El gasóleo de automoción muestra su tendencia habitual cuya demanda crece un 5,7%, incluso algunas décimas más que en 2005. Esto confirma, un año más, que aparte de la dieselización del parque, el sector del transporte en España mantiene una fuerte actividad.

En lo que se refiere a los precios estos han mantenido una tendencia creciente en la primera mitad del año, que se estabilizó e incluso se redujo al evolucionar el petróleo hacia menores precios. Como resultado el crecimiento de precios de los carburantes ha sido mucho más moderado que el del año anterior.

*2009, but it has already become noticeable since early 2006, since when its distribution to petrol stations is no longer obligatory. The petrol fuel “Eurogrado” is the only one to have recorded positive rates with a growth of 1.6 per cent.*

*The automotive diesel fuel shows its habitual trend, its demand grew by 5.7 per cent, even some tenths more than 2005. This confirms, yet another year, that asides from the dieselisation of the fleet, the transport sector in Spain maintains a high level of activity.*

*As far as the prices are concerned, these had an upward tendency in the first half of the year, which was stabilised and even reduced as the petrol prices dropped. As a result, the fuel price rises were much more moderate than last year.*



## PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES FUEL PRICES

euros/1000 litros, Diciembre   euro/1000 liters, December	2006	2005	%CTO
EURO-SUPER 95	963	969	-0,6
SIN PLOMO 98 / UNLEADED 98	n.d.	n.d.	--
SIN PLOMO 97 / LEAD SUBSTITUTE PETROL	1.066	1.077	-1,0
DIESEL	909	913	-0,4

n.d.: No disponible / n.d.: Not available

Fuente: Boletín Petrolero de la UE y CORES ■ Source: Oil Bulletin. UE and CORES



# EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN LA UNIÓN EUROPEA

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS  
MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS  
EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS  
PARQUE DE VEHÍCULOS

## CAPÍTULO 3



# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

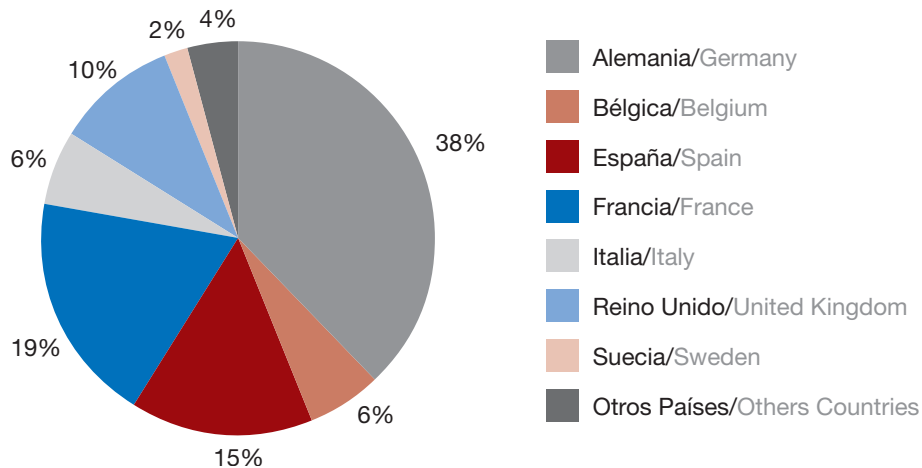
El volumen total de producción de turismos en la UE-15 se mantuvo en niveles bajos, presentando una caída del 2,6% en 2006. El comportamiento en los principales países productores ha sido desigual, así mientras que Italia ha presentado una tasa positiva del 23%, recuperándose de la fuerte crisis de los años precedentes y Alemania un ligero aumento del 1%, el resto

The total production volume of passenger cars in the EU-15 remained at low levels, presenting a drop of 2.6 per cent in 2006. The performance in the main producing countries has been unequal, thus whilst in Italy there was a positive rate of 23 per cent, recovering from the strong crisis of previous years, and Germany showed a slight increase of 1 per cent, the rest of the manu-

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS EN UE (2006)

#### PASSENGER CARS PRODUCTION IN EU (2006)

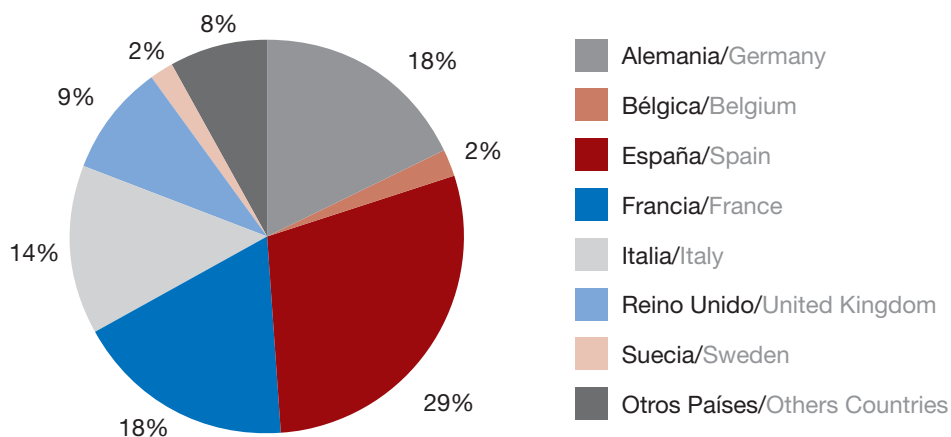
Porcentaje (%) / Percent (%)



### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN UE (2006)

#### INDUSTRIAL VEHICLES PRODUCTION IN EU (2006)

Porcentaje (%) / Percent (%)



de los fabricantes que representan algo más del 40% de la producción, han sufrido un recorte considerable en su actividad, siendo Francia y Reino Unido los que han obtenido recortes más importantes, del 12,4 y del 9,7% respectivamente. Los resultados obtenidos, sin embargo, por los países de la ampliación son muy expansivos, con casi un 26% más que el año anterior. Tan solo Eslovenia recortó sus niveles de producción. Este área geográfica está presentando una evolución muy positiva por la puesta en marcha de las nuevas fábricas instaladas.

Con respecto a la producción de vehículos industriales, la evolución ha sido algo más favorable, con un avance del 3,7% y un total de 2,3 millones de vehículos fabricados, continuando con la línea de crecimiento ascendente iniciada en el año 2004. Excepto Suecia y Finlandia, todos los países han mejorado las cifras alcanzadas en el año anterior.

*facturers who represent a little more than 40 per cent of the production, have seen their activity considerably curtailed, France and the United Kingdom having the most important reductions with 12.4 and 9.7 per cent respectively. The results obtained, however, for the countries recently admitted to the EU are very expansive, with nearly 26 per cent more than the previous year. Only Slovenia fell in its production levels. This geographical region is showing a very positive development due to the functioning of the newly installed factories.*

*With regards to the industrial vehicle production, the progress has been a little more favourable, with an advance of 3.7 per cent and a total of 2.3 million vehicles manufactured, continuing the upward trend started in 2004. Except for Sweden and Finland, all the countries have improved on the figures attained the previous year.*

**La caída de la producción en la UE, contrasta con el aumento de los principales productores asiáticos.**

*The fall in production experienced in the EU contrasts with the increases made by the main Asian producers.*



## PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA AMPLIACIÓN

### VEHICLE PRODUCTION IN MAIN ENLARGEMENT COUNTRIES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
REPÚBLICA CHECA/CZECH REPUBLIC	848.922	42,3	5.985	9,6
HUNGRÍA/HUNGARY	187.633	26,3	3.190	-8,4
POLONIA/POLAND	632.300	17,1	82.300	12,6
RUMANIA/ROMANIA	201.663	15,5	11.934	-41,1
ESLOVAQUIA/SLOVAK REPUBLIC	295.391	35,3	0	-
ESLOVENIA/SLOVENIA	115.000	-16,9	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>2.280.909</b>	<b>25,6</b>	<b>103.409</b>	<b>1,1</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países citados

■ Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE REGISTRATIONS

El mercado de turismos en la UE-15 ha obtenido un ligero ascenso del 0,7% en 2006. La consolidación de la recuperación de la economía europea, ha mantenido estables los niveles de matriculación, a pesar de los elevados precios del petróleo y de la moderada, pero progresiva, subida de los tipos de interés.

Dos de los principales mercados, Alemania e Italia finalizaron el año con crecimientos del 3,8 y 3,7% respectivamente. En el caso alemán el resultado se ha visto distorsionado por el adelanto de las ventas ante la subida del IVA (del 16% al 19%) prevista a partir del 1 de enero de 2007. Tanto España, Reino Unido como Francia recortaron sus niveles de demanda un promedio del 3%, lo que muestra todavía un mercado débil en una parte importante de la demanda en la UE. La matriculación de los nuevos Estados Miembro, aumentó en su conjunto un 3,4% a pesar de las ligeras caídas de sus principales mercados.

Impulsados por la buena evolución de la inversión, los vehículos industriales han presentado un

The passenger car market in the EU-15 has gained a slight increase of 0.7 per cent in 2006. The consolidation of the European economy's recovery has maintained the car registration levels stable, despite the high petrol prices, and the moderate, but progressive, rise of the interest rates.

Two of the main markets, Germany and Italy finished the year with growths of 3.8 and 3.7 per cent respectively. In the German case, the result has been distorted by the sales brought forward in the face of the VAT rise (from 16 per cent to 19) proposed from the 1st of January 2007. On the other hand, Spain, the United Kingdom and France have seen reductions in the demand levels of on average 3 per cent, which shows a still weak market in what constitutes an important part of the EU demand. The car registrations in the new Member States increased as a whole by 3.4 per cent despite the slight drops in their main markets.

Boosted by the good developments in investment, industrial vehicles have progressed favourably with a growth of 5 per cent. Spain, France,

## MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS EN LA UE Y PRINCIPALES PAÍSES DE LA AMPLIACIÓN

### VEHICLE NEW REGISTRATION IN EU AND MAIN ENLARGEMENT COUNTRIES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
ALEMANIA/GERMANY	3.467.961	3,8	304.433	11,6
ESPAÑA/SPAIN	1.499.045	-2,0	454.089	5,5
FRANCIA/FRANCE	2.000.549	-3,3	498.397	3,8
ITALIA/ITALY	2.321.099	3,7	234.088	8,3
PAISES BAJOS/NETHERLANDS	483.994	4,1	84.762	4,9
REINO UNIDO/UNITED KINGDOM	2.344.864	-3,9	386.968	0,3
SUECIA/SWEDEN	282.766	3,1	47.194	12,9
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>14.229.041</b>	<b>0,7</b>	<b>2.356.609</b>	<b>5,0</b>
ESLOVAQUIA/SLOVAK REPUBLIC	59.084	3,8	24.435	34,4
ESLOVENIA/SLOVENIA	60.026	1,2	8.258	-3,2
HUNGRÍA/HUNGARY	193.462	-2,8	21.604	5,5
POLONIA/POLAND	235.038	-1,7	56.015	19,0
REPÚBLICA CHECA/CZECH REPUBLIC	123.987	-2,7	26.945	11,2
RUMANIA/ROMANIA	256.364	18,9	40.798	-0,2

crecimiento del 5%. España, Francia, Alemania e Italia, cuya cuota es más del 63% del mercado, han obtenido notables avances lo que ha permitido un crecimiento medio del 7%.

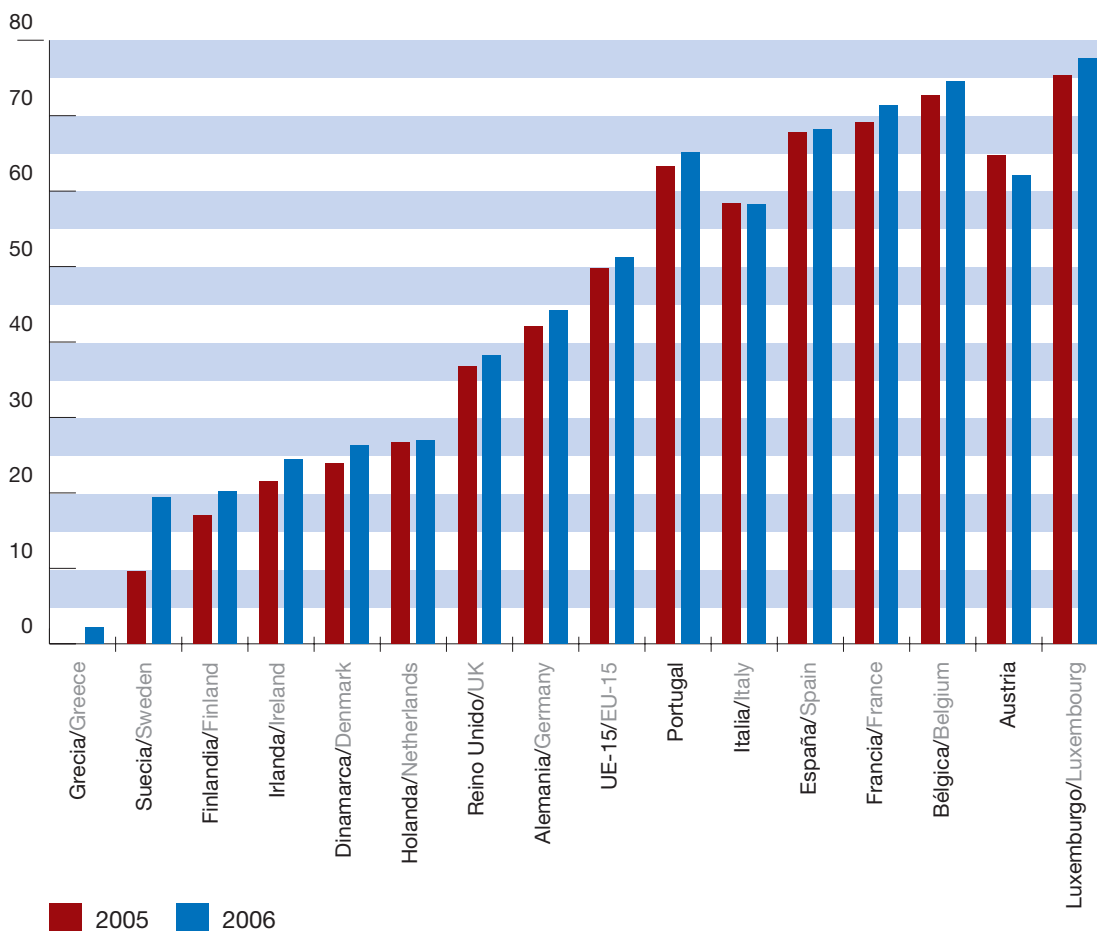
El porcentaje de turismos que circula con motorización diesel en el mercado de la UE-15 ha pasado del 36% en el año 2001 al 51,2% en el 2006. Esta tendencia y generalizada en casi todos los países se fundamenta en la diferencia de precios de los carburantes y en la amplia oferta disponible por parte de las marcas. Luxemburgo sigue a la cabeza con una cuota del 77,4%, seguido muy de cerca por Bélgica, Francia y España. En el lado opuesto se sitúan Finlandia, Suecia y Grecia con cuotas por debajo del 21%. En el año 2006 tan sólo Austria e Italia recortan su cuota de participación diesel con respecto a la gasolina, aunque en ambos casos su cuota supera el 58%. Las disparidades en la tendencia de la demanda diesel con respecto a los vehículos gasolina se debe al distinto tratamiento fiscal en la adquisición y en el uso del vehículo.

*Germany and Italy, whose share represents more than 63 per cent of the market, have obtained notable progress that has allowed an average growth of 7 per cent.*

*The percentage of passenger cars that circulate with diesel motorization in the EU-15 market has increased from 36 per cent in 2001 to 51.2 per cent in 2006. This widespread upward trend in nearly all of the countries is based on the price differences between fuels and the wide offer available from the brands. Luxemburg heads the list with a 77.4 per cent share, followed very closely by Belgium, France and Spain. At the opposite end are situated Finland, Sweden and Greece with quotas less than 21 per cent. In 2006 only Austria and Italy saw a drop in their share of diesel-fuelled motors compared to petrol-fuelled ones although in both cases the share exceeded 58 per cent. The disparities in the pattern of demand for diesel-fuelled vehicles as apposed to petrol-fuelled vehicles are due to the differences found in the fiscal treatment of the acquisition and use of the vehicles.*

## CUOTA DE TURISMOS DIESEL EN UE MARKET SHARE FOR DIESEL CARS IN EU

Porcentaje (%)/Percent (%)



# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE EXPORTS

La exportación y entregas intracomunitarias de turismos fuera de las fronteras de la UE presentaron en 2006 un ligero recorte del 0,3%, como consecuencia de la persistencia de la fortaleza del euro frente al dólar que resta competitividad a la industria europea. El mejor comportamiento ha correspondido a Italia, que tras varios años con cifras negativas, avanzó en 2006 un 34,6%. Por otro lado, también Alemania ha obtenido una buena evolución con un aumento del 2,6%. El resto de países presentan recortes, siendo Reino Unido el que obtiene peores resultados con un caída del 6,6%. La exportación de vehículos industriales por su parte se ha incrementado en un 3,9% alcanzando una cifra cercana a los 2,1 millones de vehículos. La fuerte actividad industrial a nivel mundial ha favorecido las exportaciones de vehículos comercial e industrial a pesar de las dificultades del tipo de cambio.

The export and intracommunity deliveries of passenger cars outside of the EU borders presented a slight drop of 0,3 per cent in 2006, as a consequence of the persistently strong euro against the dollar that reduces the competitiveness of the European industry. The best performance corresponded to Italy, where after several years of negative figures, a progress of 34.6 per cent was made in 2006. On the other hand, Germany has also developed well with an increase of 2.6 per cent. The rest of the countries presented reductions, the United Kingdom producing the worst results with a drop of 6.6 per cent. The industrial vehicle exports for their part have increased by 3.9 per cent reaching a figure of close to 2.1 million vehicles. The strong global industrial activity has encouraged the exports of commercial and industrial vehicles despite the difficulties caused by the exchange rates.

### EXPORTACIÓN Y ENTREGAS INTRACOMUNITARIAS DE TURISMOS Y VEHICULOS INDUSTRIALES

#### EXPORTS AND UE DESTINATIONS OF CARS AND INDUSTRIAL VEHICLES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Ind. vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
ALEMANIA/GERMANY	3.893.002	2,6	289.721	1,6
BÉLGICA/BELGIUM <sup>(1)</sup>	814.354	-3,0	33.873	14,4
ESPAÑA/SPAIN	1.689.092	-1,0	583.780	7,7
FRANCIA/FRANCE <sup>(2)</sup>	3.738.680	-2,7	553.680	1,7
ITALIA/ITALY	367.087	34,6	228.865	1,8
REINO UNIDO/UNITED KINGDOM	1.106.392	-6,6	136.086	4,6
SUECIA/SWEDEN	477.805	-3,0	138.248	1,9
<b>UE/EU <sup>(3)</sup></b>	<b>12.470.420</b>	<b>-0,3</b>	<b>2.068.239</b>	<b>3,9</b>
ESLOVAQUIA/SLOVAK REPUBLIC	N.D.	-	N.D.	-
ESLOVENIA/SLOVENIA	N.D.	-	N.D.	-
HUNGRÍA/HUNGARY	N.D.	-	N.D.	-
POLONIA/POLAND	N.D.	-	N.D.	-
REPÚBLICA CHECA/CZECH REPUBLIC	776.656	81,9	3.413	19,2
RUMANIA/ROMANIA	80.032	36,4	N.D.	-

<sup>(1)</sup> No están excluidas posibles dobles contabilizaciones. Exportación más ensamblaje /Not excluded double countings. Export and assembly

<sup>(2)</sup> Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia /Including exports produced out of France

<sup>(3)</sup> Total UE incluye diez países /EU total including ten countries

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

N.D. No disponible/Not available

# PARQUE DE VEHÍCULOS

## VEHICLES IN USE

En el año 2006 circulaban más de 224 millones de vehículos por las ciudades europeas, de los cuales un 87% son turismos y el resto vehículos industriales. El nivel medio de motorización en la UE es de 508 turismos por cada 1000 habitantes, muy por encima de la media de Estados Unidos o Japón y tan sólo superado por Canadá con un promedio de 548. Muy por debajo se encuentran los índices de motorización en los países del Este con 306 turismos por 1000 habitantes, que aunque resultan aún bajos ya cuenta con un parque automovilístico de más de 24 millones de turismos y crecimientos importantes en los últimos años.

In 2006 more than 224 million vehicles were in circulation in the European cities, of which 87 per cent are passenger cars and the rest are industrial vehicles. The average motorization level in the EU is 508 passenger cars per 1000 inhabitants, much higher than the average in the United States or Japan and only surpassed by Canada with an average of 548. The motorization index in the eastern European countries remains well below this with 306 passenger cars per 1000 inhabitants, which, although still low, already accounts for an automotive fleet of more than 24 million passenger cars and important growth levels in recent years.

### PARQUE Y VEHÍCULOS POR CADA 1000 HABITANTES EN EL AÑO 2005

#### VEHICLES IN USE AND VEHICLES PER 1000 INHABITANTS IN 2005

País   Country	Turismos   Cars			Industriales   Industrial vehicles		
	Parque Cars in use	%05/04 % change	Ud./Units /1000 habs.	Parque Veh. Ind. in use	%05/04 % change	Ud./Units /1000 habs.
ALEMANIA/GERMANY	46.090.303	1,6	559	3.133.197	-11,5	38
AUSTRIA/AUSTRIA	4.156.743	1,2	507	367.350	1,3	45
BÉLGICA/BELGIUM	4.861.352	0,9	465	674.465	3,8	65
DINAMARCA/DENMARK	1.961.162	2,4	361	479.370	7,5	88
ESPAÑA/SPAIN	20.250.377	3,6	459	4.907.867	5,3	111
FINLANDIA/FINLAND	2.414.477	3,6	462	370.846	2,4	71
FRANCIA/FRANCIA	30.100.000	0,7	495	6.198.000	1,0	102
GRECIA/GREECE	4.204.463	6,2	380	995.119	2,3	90
IRLANDA/IRELAND	1.664.868	5,2	396	287.647	7,3	68
ITALIA/ITALY	34.667.485	2,0	591	4.422.270	4,0	75
PAISES BAJOS/NETHERLANDS	7.299.000	2,1	447	1.070.000	0,2	66
PORTUGAL/PORTUGAL	4.200.000	2,4	397	1.323.270	1,3	125
REINO UNIDO/UNITED KINGDOM	29.747.546	1,3	509	3.816.650	3,3	65
SUECIA/SWEDEN	4.153.674	1,0	459	474.638	4,7	52
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>195.771.450</b>	<b>1,8</b>	<b>508</b>	<b>28.520.689</b>	<b>1,2</b>	<b>74</b>
ESLOVAQUIA/SLOVAK REPUBLIC	1.303.704	-6,1	240	183.343	12,7	34
ESLOVENIA/SLOVENIA	910.723	2,4	453	98.538	5,4	49
HUNGRÍA/HUNGARY	2.888.735	2,1	289	445.098	4,0	45
POLONIA/POLAND	12.339.353	3,0	323	2.384.072	-3,6	62
REP. CHECA/CZECH REPUBLIC	3.958.708	3,8	386	529.970	9,9	52
RUMANIA/ROMANIA	3.225.367	0,0	145	614.342	0,0	28

Fuente: SMMT y elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados  
Source: SMMT and prepared by ANFAC from appropriate association in each country

# PARQUE DE VEHÍCULOS

## VEHICLES IN USE

La antigüedad del parque automovilístico ha disminuido sensiblemente tanto en la categoría de turismos como de vehículos industriales en países como España, Finlandia, Grecia, Italia y Suecia. En la UE-15 el porcentaje de antigüedad en los turismos ha permanecido en tasas similares a las del año anterior, sobre todo por el empeoramiento en la calidad del parque de Alemania, Holanda, Austria y Dinamarca. El porcentaje de vehículos industriales de más de diez años en la UE-15 ha mostrado una evolución positiva, con una disminución de su antigüedad en todos los países a excepción de Portugal.

The age of the automotive fleet has reduced perceptibly in both the passenger car and industrial vehicle categories in countries like Spain, Finland, Greece, Italy and Sweden. In the EU-15 the percentage of old passenger cars has remained at similar rates to that of the previous year, especially because of the deterioration of the quality of the fleet in Germany, Holland, Austria and Denmark. The percentage of industrial vehicles of more than 10 years of age in the EU-15 has shown a positive evolution, with a reduction in aging in all of the countries except for Portugal.

### PARQUE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE DIEZ AÑOS EN UE (%)

#### VEHICLE FLEET WITH MORE THAN TEN YEARS OLD IN EU (%)

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2005	2004	2005	2004
AUSTRIA	34,6	33,5	n.d.	26,5
ALEMANIA/GERMANY	32,6	31,4	32,2	34,7
BÉLGICA/BELGIUM	27,3	27,6	27,7	27,7
DINAMARCA/DENMARK	38,7	37,7	24,5	25,8
ESPAÑA/SPAIN	33,4	34,5	36,2	37,5
FINLANDIA/FINLAND	45,5	47,1	46,2	46,7
FRANCIA/FRANCE	33,1	33,0	n.d.	n.d.
GRECIA/GREECE	40,9	41,4	64,8	66,1
HOLANDA/NETHERLANDS	33,4	30,7	19,4	21,0
IRLANDA/IRELAND	n.d.	13,8	n.d.	n.d.
ITALIA/ITALY	34,3	34,7	44,2	44,9
PORTUGAL	36,3	36,5	27,9	27,5
SUECIA/SWEDEN	39,1	40,5	30,4	32,8
REINO UNIDO/UNITED KINGDOM	24,3	24,7	23,8	24,3
<b>UE/EU</b>	<b>n.d.</b>	<b>32,1</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>

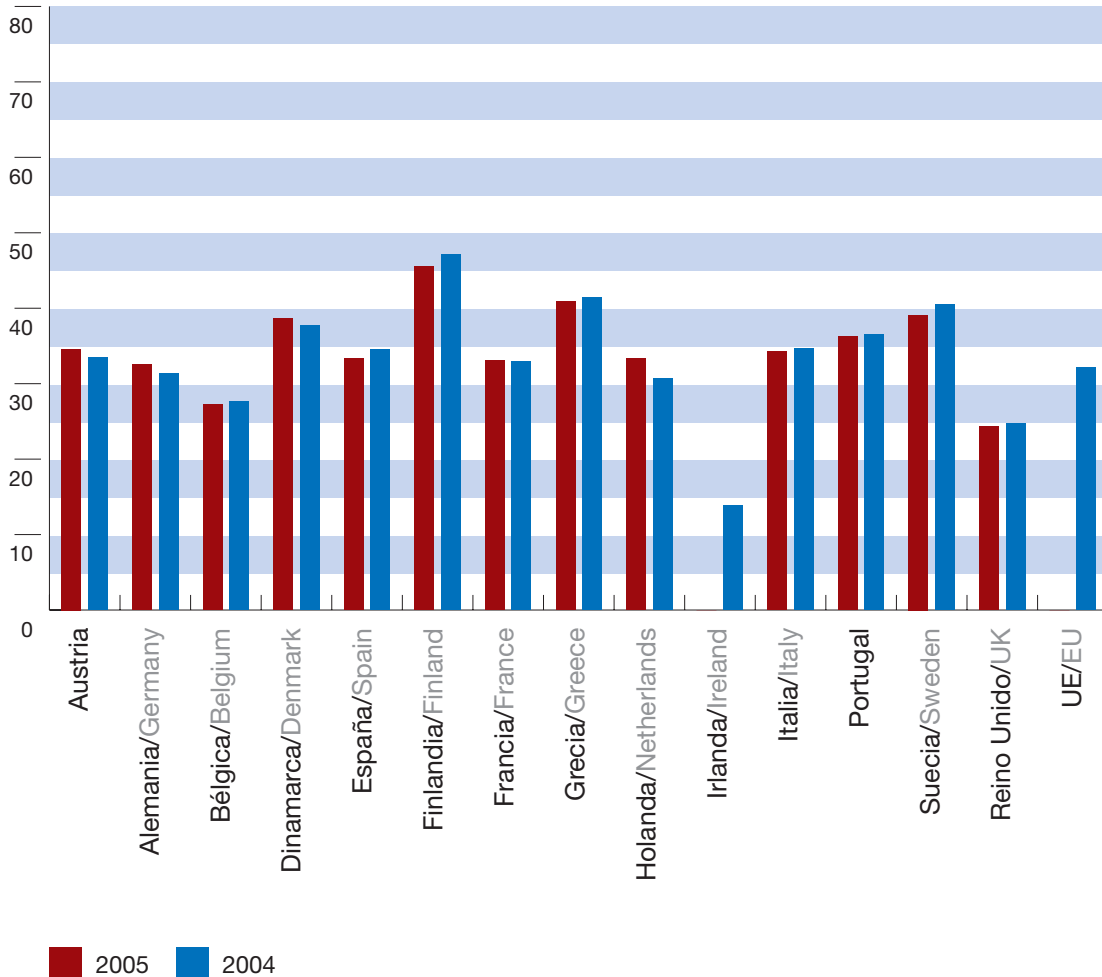
Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

n.d. No disponible/Not available

## PARQUE DE TURISMOS CON MÁS DE 10 AÑOS PASSENGER CARS IN USE WITH MORE THAN TEN YEARS OLD

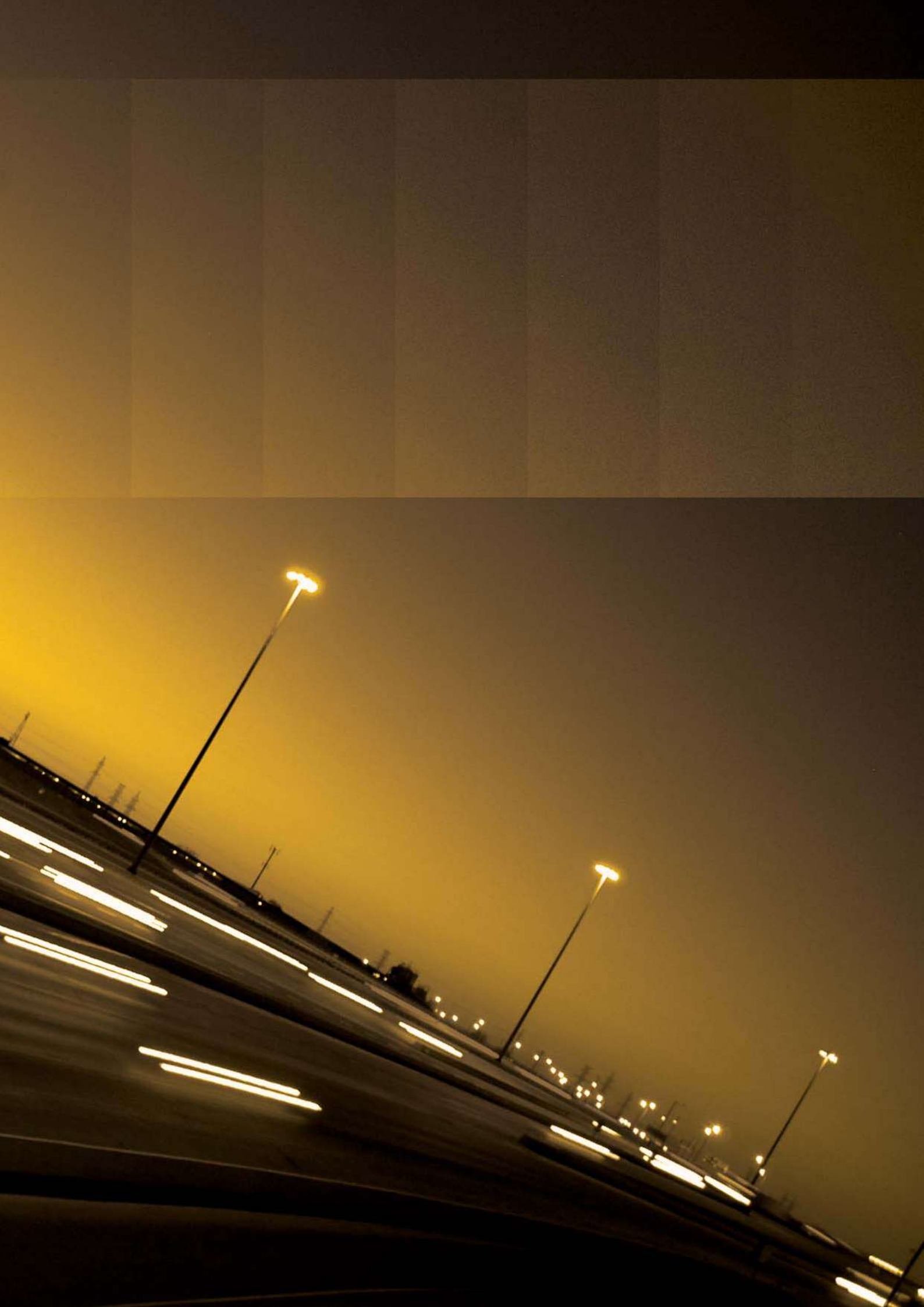
Porcentaje (%)/Percent (%)



Se mantienen al alza los vehículos en circulación en la Unión Europea.

*The upward trend of the number of vehicles in circulation continues in the European Union.*





# EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN EL MUNDO

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS  
MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS  
EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS  
PARQUE DE VEHÍCULOS

## CAPÍTULO 4



# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

En el año 2006 los niveles de producción mundial de turismos se incrementaron en un 6,3% con respecto al año 2005, alcanzando casi los 50 millones de unidades. Resaltar el notable ritmo de crecimiento obtenido en algunas áreas como México con un 29,7% de crecimiento, Asia-Oceanía con un 10,5% y más concretamente China con un 33,1%. Por el contrario, zonas como la Unión Europea han recortado su producción de turismos en un 2,6%.

Menos favorable ha sido la evolución de la producción de vehículos industriales, con recortes del 1,6% en la tasa interanual. Estados Unidos continúa en el primer puesto del ranking con una cuota del 36%, aunque con un descenso en su producción cercano al 10% en el año 2006. Por su parte China, sigue ocupando el segundo puesto con un crecimiento del 10% y una producción de casi 2 millones de vehículos, seguida muy de cerca por Japón. La UE con una cuota del 12,2%, sigue la línea de crecimiento iniciada en 2004, alcanzando los 2,3 millones de vehículos industriales producidos.

In 2006 the global production levels of passenger cars increased by 6.3 per cent with regards to 2005, reaching almost 50 million units. Should be point the notable rate of growth achieved in some areas like Mexico with a 29.7 per cent growth, Asia-Oceania with 10.5 per cent and more specifically China with 33.1 per cent. By contrast, zones like the European Union have cut-back on their passenger car production by 2.6 per cent.

The progress of the industrial vehicle production has been less favourable, with cutbacks of 1.6 per cent in the inter-annual rate. The United States continues to be ranked first with a 36 per cent share, although with a decrease of its production of around 10 per cent in 2006. On the other hand, China continues to be ranked second with a growth of 10 per cent and the production of nearly 2 million vehicles, closely followed by Japan. The EU with a 12.2 per cent share continues the same pattern of growth begun in 2004, manufacturing a total of 2.3 million industrial vehicles.

### PRODUCCIÓN MUNDIAL DE TURISMOS Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### WORLD PRODUCTION OF CARS AND INDUSTRIAL VEHICLES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
UE-15/EU-15	14.186.199	-2,6	2.356.632	3,7
AMÉRICA	9.312.932	5,6	9.758.044	-7,0
USA	4.366.220	1,0	6.897.766	-9,5
CANADÁ	1.389.536	2,5	1.182.756	-11,2
MÉJICO/MEXICO	1.097.619	29,7	947.899	13,1
BRASIL/BRAZIL	2.092.029	4,0	519.005	0,0
ASIA-OCEANÍA	22.161.954	10,5	6.098.587	4,1
JAPÓN/JAPAN	9.756.515	8,2	1.727.718	-3,1
COREA DEL SUR/SOUTH KOREA	3.489.136	3,9	350.966	2,5
CHINA	5.233.132	33,1	1.955.576	10,1
AFRICA	337.751	5,7	254.810	25,9
RESTO MUNDO/REST OF THE WORLD	3.883.283	23,0	862.563	6,1
<b>TOTAL MUNDO/ TOTAL WORLD</b>	<b>49.882.119</b>	<b>6,3</b>	<b>19.330.636</b>	<b>-1,6</b>

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATIONS

El comportamiento de la demanda de turismos a nivel mundial ha estado marcado por el fuerte tirón de China, con un crecimiento del 35,5% y más de 5,3 millones de unidades, superando por primer año las matriculaciones registradas por Japón. La evolución del resto de las áreas geográficas es positiva aunque más moderada para las economías con mercados maduros, como la UE-15 y EE.UU y con crecimientos más acusados en países en expansión.

En lo que respecta al vehículo industrial tan sólo Estados Unidos y en menor medida Japón han mostrado síntomas de debilidad, contrarrestados con los importantes avances de China y Brasil, con crecimientos del 16,7 y 7,5%. Con este avance China se sitúa como el segundo mercado mundial, acercándose a la demanda de la Unión Europea.

**China incrementa su producción de vehículos un 26% y se consolida como tercer productor mundial.**

The pattern of passenger car demand at world level has been marked by the strong pull of China, with a growth of 35.5 per cent and more than 5.3 million units, being the first year in which it exceeds the vehicles registered in Japan. The progress of the rest of the geographical regions is positive although more moderated for the economies with mature markets, such as the EU-15 and U.S.A and with more pronounced growth in expanding countries.

As for industrial vehicles, only the United States and to a lesser extent Japan have shown signs of weakness, contrasting with the important progress in China and Brazil, with growths of 16.7 and 7.5 per cent. With this advance China situates itself as the world's second market, getting closer to the level of demand in the European Union.

**China increases its vehicle production by 26 per cent and consolidates its position as the world's third largest producer.**

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES

### NEW REGISTRATIONS OF CARS AND INDUSTRIAL VEHICLES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
UE-15/EU-15	14.229.041	0,7	2.356.609	5,0
USA	7.780.759	1,5	9.268.222	-5,2
JAPÓN/JAPAN	4.641.732	-2,2	1.097.774	-0,5
COREA DEL SUR/SOUTH KOREA	983.377	3,2	236.907	0,5
BRASIL/BRAZIL	1.556.220	13,7	371.518	7,5
CHINA <sup>(1)</sup>	5.383.734	35,5	2.086.266	16,7

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

<sup>(1)</sup>Estimación ■ Estimate

# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE EXPORTS

El buen comportamiento de la demanda de turismos ha dinamizado su exportación, con crecimientos importantes en algunas áreas geográficas como Japón y Corea del Sur. Por su parte tanto Estados Unidos como Europa mantienen tasas similares de exportación que el pasado año. Respecto al vehículo industrial, sólo Europa presenta una tendencia positiva, superando en 2006 los 2 millones de vehículos.

The good performance of passenger car demand has boosted its exports, with important growths in some geographical regions such as Japan and South Korea. On the other hand, both the United States and Europe maintained similar export rates to last year. In terms of industrial vehicles, only Europe showed a positive trend, exceeding 2 million vehicles in 2006.

### EXPORTACIÓN DE TURISMOS Y VEHICULOS INDUSTRIALES

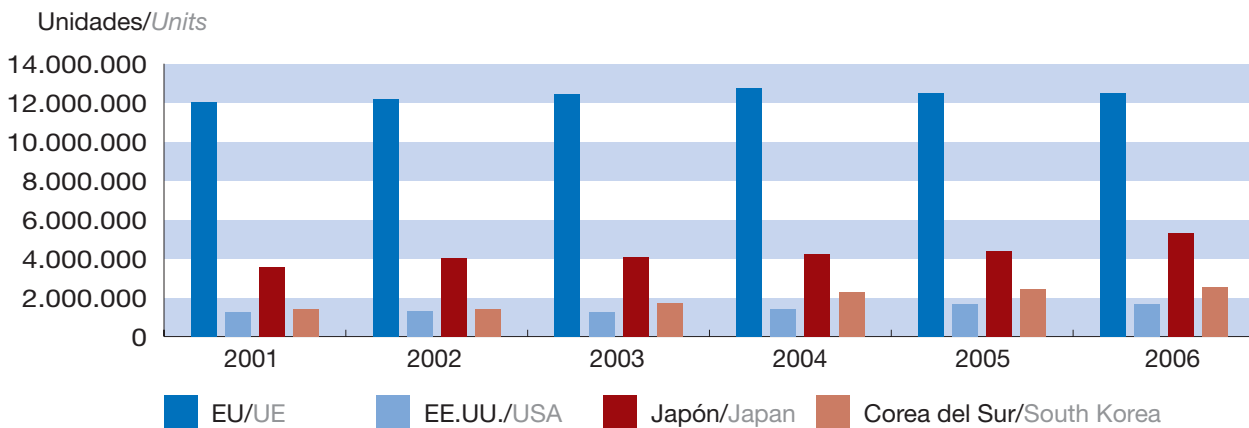
#### EXPORTS OF CARS AND INDUSTRIAL VEHICLES

País   Country	Turismos   Cars		Industriales   Industrial vehicles	
	2006	%06/05	2006	%06/05
UE-15/EU-15 <sup>(1)</sup>	12.470.420	-0,3	2.068.239	3,9
USA	1.672.640	-0,2	382.052	-1,4
JAPÓN/JAPAN	5.295.497	21,4	671.175	-2,7
COREA DEL SUR/SOUTH KOREA	2.530.180	3,0	118.040	-8,9

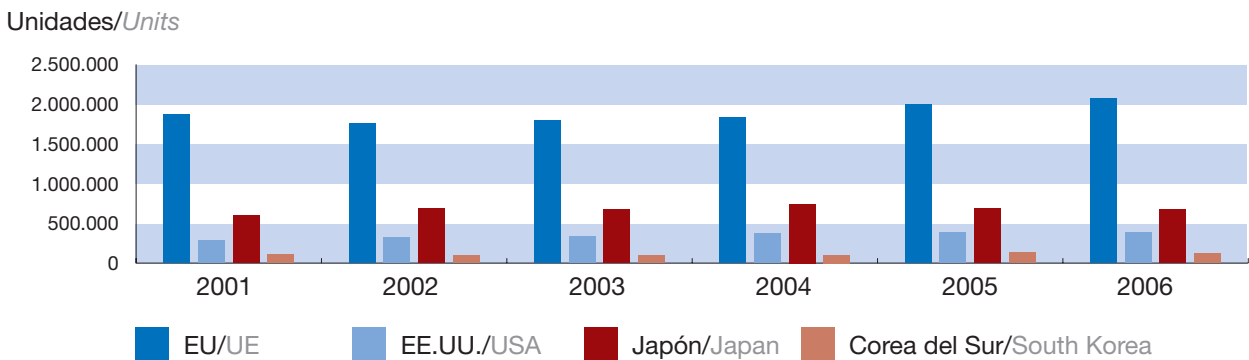
<sup>(1)</sup> Total UE incluye diez países. Incluye entregas intracomunitarias /EU total including ten countries. Including EU destinations  
 Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados  
 Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country



## EXPORTACIÓN DE TURISMOS *EXPORTS OF CARS*



## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES *EXPORTS OF INDUSTRIAL VEHICLES*



# PARQUE DE VEHÍCULOS

## VEHICLE IN USE

La evolución del parque de turismos ha sido favorable en todas las áreas geográficas con el consiguiente incremento del índice de motorización. Como es lógico este avance ha sido más acusado en los mercados emergentes. Cabe destacar el fuerte avance de Corea que ya dispone de un parque circulante de más de 11 millones de turismos. La media de motorización en EEUU es de 457 turismos por cada mil habitantes mientras que en la UE-15 es de 508.

En el parque de vehículo industrial es Estados Unidos el que encabeza el ranking mundial con gran diferencia respecto al resto de países. Al menos 100 millones de vehículos circulan por EEUU, con una motorización de 338 vehículos industriales por cada 1000 habitantes, a diferencia de los 146 en Japón ó 74 en la UE-15.

The progress of the passenger car fleet has been favourable in all the geographical regions with the consequent increase in the motorization index. As is logical, this advance has been more marked in the emerging markets. The strong progress of Korea deserves highlighting; it already has a circulating fleet of more than 11 million passenger cars. The average motorisation in the United States is 457 passenger cars per thousand inhabitants whilst in the EU-15 it is 508.

The United States holds the world ranking for the industrial vehicle fleet, ranking way above the rest of the countries. At least 100 million vehicles circulate in the United States, with a motorization level of 338 industrial vehicles per 1000 inhabitants, compared to 146 in Japan or 74 in the EU-15.

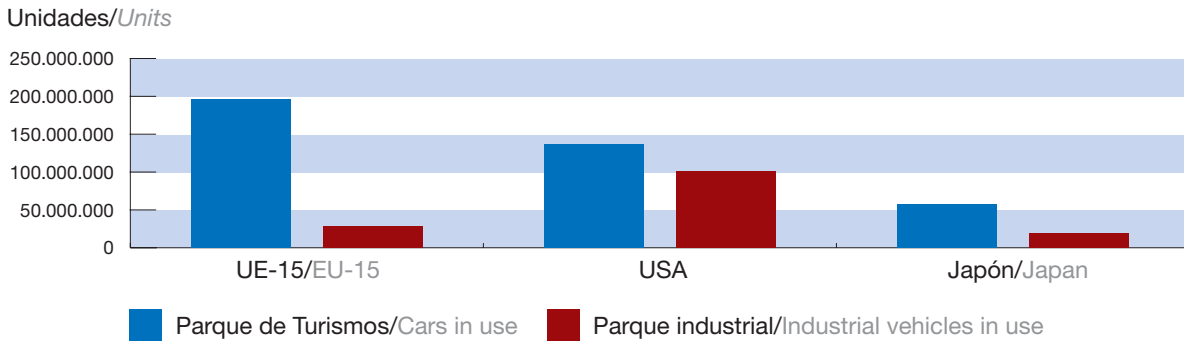
### PARQUE Y VEHÍCULOS POR CADA 1000 HABITANTES EN EL AÑO 2005

#### VEHICLES IN USE AND VEHICLES PER 1000 INHABITANTS IN 2005

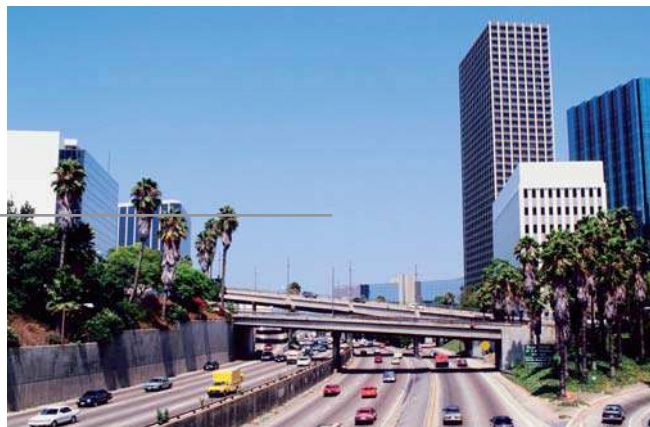
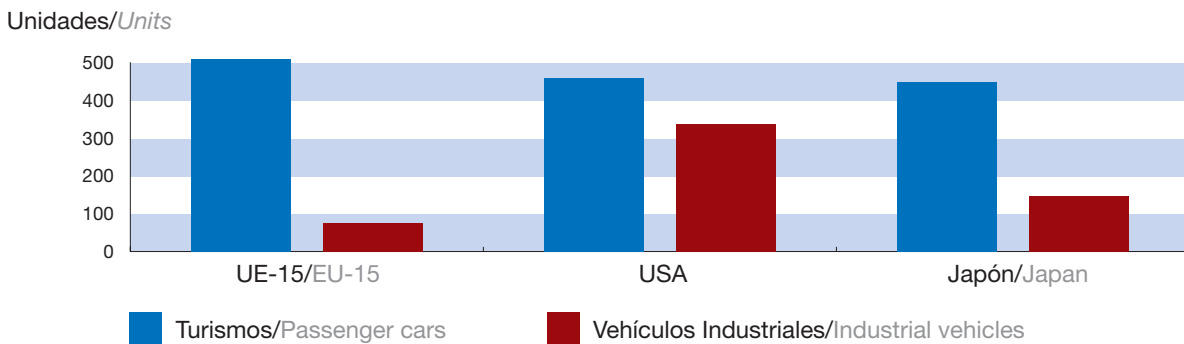
País   Country	Turismos   Cars			Industriales   Industrial vehicles		
	Parque Cars in use	%05/04 % change	Turismos/ 1000 hab. Cars/ 1000 inhab.	Parque Veh. Ind. in use	%05/04 % change	Veh. ind./ 1000 hab. Ind. veh./ 1000 inhab.
UE-15/EU-15	195.771.450	1,8	508	28.520.689	1,2	74
USA	136.430.651	0,6	457	100.811.965	5,3	338
JAPÓN/JAPAN	57.090.789	2,0	448	18.595.666	-0,4	146
COREA/SOUTH KOREA	11.122.214	4,7	228	4.274.881	-0,9	88
CANADA	18.123.891	1,1	548	785.600	4,4	24

Fuente: SMMT y elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados  
Source: SMMT and prepared by ANFAC from appropriate association in each country

## PARQUE DE VEHÍCULOS 2005 VEHICLES IN USE 2005



## VEHÍCULOS POR 1000 HABITANTES 2005 VEHICLES PER 1000 INHABITANTS 2005





# CUADROS ESTADÍSTICOS EN ESPAÑA

## CAPÍTULO 5

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS CON DETALLE DE  
MARCAS

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS CON DETALLE  
DE MARCAS

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS CON DETALLE DE  
MARCAS

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS CON DETALLE DE  
PAÍS DE DESTINO



# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

### PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
<b>RENAULT ESPAÑA</b>	489.386	416.592	276.962	-33,5
VALLADOLID	209.670	164.727	76.123	-53,8
PALENCIA	279.716	251.865	200.839	-20,3
<b>FORD ESPAÑA</b>	449.101	372.777	420.544	12,8
<b>GENERAL MOTORS ESPAÑA</b>	422.003	386.169	376.987	-2,4
DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA	20.239	15.827	17.230	8,9
<b>PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA</b>	336.979	282.985	344.427	21,7
CENTRO VIGO	198.892	166.116	193.743	16,6
CENTRO MADRID	138.087	116.869	150.684	28,9
<b>GRUPO VOLKSWAGEN</b>	648.877	596.508	642.489	7,7
SEAT	416.381	384.896	408.318	6,1
VOLKSWAGEN NAVARRA	232.496	211.612	234.171	10,7
<b>NISSAN MOTOR IBÉRICA</b>	35.916	27.310	-	-100,0
<b>TOTAL</b>	<b>2.402.501</b>	<b>2.098.168</b>	<b>2.078.639</b>	<b>-0,9</b>

Nota: Peugeot Citroën Automóviles España, produce vehículos para las marcas Citroën y Peugeot

Note: Peugeot Citroën Automóviles España, produces vehicles for Citroën and Peugeot

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS TODO TERRENO

#### PRODUCTION OF 4WD (JEEP TYPE) VEHICLES

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
<b>SANTANA MOTOR</b>	18.595	12.454	8.680	-30,3
<b>NISSAN</b>	27.645	71.548	105.412	47,3
<b>TOTAL</b>	<b>46.240</b>	<b>84.002</b>	<b>114.092</b>	<b>35,8</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## PRODUCCIÓN DE COMERCIALES LIGEROS PRODUCTION OF LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
RENAULT ESPAÑA	29.087	11.623	12.113	4,2
VALLADOLID	20.052	2.131	3.351	57,3
PALENCIA	9.035	9.492	8.762	-7,7
GENERAL MOTORS ESPAÑA	66.336	73.770	73.032	-1,0
PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA	259.675	256.830	262.200	2,1
CENTRO VIGO	259.675	256.830	262.200	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>355.098</b>	<b>342.223</b>	<b>347.345</b>	<b>1,5</b>

Nota: Peugeot Citroën Automóviles España, produce vehículos para las marcas Citroën y Peugeot

Note: Peugeot Citroën Automóviles España, produces vehicles for Citroën and Peugeot

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## PRODUCCIÓN DE FURGONES PRODUCTION OF VANS

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	2.086	3.068	2.563	-16,5
DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA	72.756	75.181	76.586	1,9
NISSAN	60.066	74.515	78.858	5,8
<b>TOTAL</b>	<b>134.908</b>	<b>152.764</b>	<b>158.007</b>	<b>3,4</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA



## PRODUCCIÓN DE VEHICULOS INDUSTRIALES LIGEROS (DE 3,5 A 9 TM DE P.M.A.) PRODUCTION OF LIGHT TRUCKS (EXC.3,5 NOT EXC.9T. GVW)

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	29.016	30.267	32.416	7,1
NISSAN	20.434	19.779	21.509	8,7
<b>TOTAL</b>	<b>49.450</b>	<b>50.046</b>	<b>53.925</b>	<b>7,8</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PESADOS (MÁS DE 9 TM DE P.M.A.) PRODUCTION OF HEAVY TRUCKS (EXC. 9T.GVW)

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	8.301	10.307	12.656	22,8
NISSAN	733	663	306	-53,8
RENAULT V.I.	5.702	6.645	4.492	-32,4
<b>TOTAL</b>	<b>14.736</b>	<b>17.615</b>	<b>17.454</b>	<b>-0,9</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

### PRODUCCIÓN DE TRACTOCAMIONES PRODUCTION OF TRUCK TRACTORS

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	6.816	5.102	5.378	5,4
RENAULT V.I.	990	1.318	1.125	-14,6
<b>TOTAL</b>	<b>7.806</b>	<b>6.420</b>	<b>6.503</b>	<b>1,3</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

### PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES PRODUCTION OF BUSES & COACHES

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	1.435	1.262	1.470	16,5
<b>TOTAL</b>	<b>1.435</b>	<b>1.262</b>	<b>1.470</b>	<b>16,5</b>

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA



# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

### MATRICULACIÓN DE AUTOMOVILES DE TURISMO

#### NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05	
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado/Import			TOTAL
					Origen UE Origin UE	Extra UE Out UE		
CITROËN	72.526	90.437	162.963	56.607	101.052	0	157.659	-3,3
PEUGEOT	-	150.173	150.173	24.049	114.674	0	138.723	-7,6
GRUPO PSA	72.526	240.610	313.136	80.656	215.726	0	296.382	-5,4
RENAULT	61.706	127.190	188.896	12.588	140.590	0	153.178	-18,9
FORD	44.024	105.258	149.282	64.476	78.574	15	143.065	-4,2
OPEL	23.529	107.429	130.958	39.209	92.918	0	132.127	0,9
SEAT	147.452	2.209	149.661	143.008	2.398	0	145.406	-2,8
VOLKSWAGEN	28.764	79.254	108.018	27.531	80.116	6.826	114.473	6,0
AUDI	0	51.671	51.671	0	50.975	0	50.975	-1,3
GRUPO SEAT-VW-AUDI	176.216	133.134	309.350	170.539	133.489	6.826	310.854	0,5
MERCEDES BENZ	1.748	40.489	42.237	2.008	42.046	0	44.054	4,3
NISSAN	4.035	28.883	32.918	701	23.350	266	24.317	-26,1
SUZUKI	0	5.534	5.534	0	6.620	606	7.226	30,6
ALFA ROMEO	0	12.390	12.390	0	10.348	0	10.348	-16,5
LANCIA	0	3.567	3.567	0	3.861	0	3.861	8,2
FIAT	0	34.770	34.770	0	40.100	0	40.100	15,3
GRUPO FIAT	0	50.727	50.727	0	54.309	0	54.309	7,1
FERRARI	0	109	109	0	86	0	86	-21,1
MASERATI	0	64	64	0	83	0	83	29,7
ROVER	0	4.438	4.438	0	180	0	180	-95,9
JAGUAR	0	3.770	3.770	0	2.964	0	2.964	-21,4
BMW	0	39.003	39.003	0	42.620	558	43.178	10,7
MINI	0	7.987	7.987	0	9.482	0	9.482	18,7
PORCHE	0	1.020	1.020	0	1.286	0	1.286	26,1
VOLVO	0	14.203	14.203	0	14.305	0	14.305	0,7
SAAB	0	4.218	4.218	0	5.156	0	5.156	22,2
HYUNDAI	0	36.046	36.046	0	0	30.314	30.314	-15,9
DAIHATSU	0	34	34	0	0	51	51	50,0
HONDA	0	14.864	14.864	0	7.943	10.099	18.042	21,4
KIA	1.155	31.611	31.611	0	0	32.965	32.965	4,3
MAZDA	0	14.387	15.542	677	0	17.598	18.275	17,6
MITSUBISHI	0	5.949	5.949	0	4.321	1.949	6.270	5,4
SUBARU	0	1.363	1.363	0	0	1.277	1.277	-6,3
TOYOTA	0	55.269	55.269	0	49.816	16.625	66.441	20,2
DAEWOO	0	1.616	1.616	0	0	0	0	-100,0
CHEVROLET	0	25.451	25.451	0	0	26.804	26.804	5,3
LADA	0	38	38	0	0	10	10	-73,7
SKODA	0	23.209	23.209	0	25.641	0	25.641	10,5
SMART	0	7.263	7.263	0	6.443	0	6.443	-11,3
CHRYSLER	0	6.408	6.408	0	0	7.572	7.572	18,2
OTRAS MARCAS/ OTHERS MAKES	0	6.364	6.364	0	6.886	9.822	16.708	162,5
<b>TOTAL</b>	<b>384.939</b>	<b>1.143.938</b>	<b>1.528.877</b>	<b>370.854</b>	<b>964.834</b>	<b>163.357</b>	<b>1.499.045</b>	<b>-2,0</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

### MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS TODO TERRENO NEW REGISTRATION OF 4WD (JEEP TYPE) VEHICLES

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
FORD	0	5	5	0	4	4	-20,0
AUDI	0	0	0	0	3.870	3.870	-
OPEL	0	72	72	0	19	19	-73,6
MERCEDES	0	2.893	2.893	0	6.274	6.274	116,9
NISSAN	9.311	5.105	14.416	3.474	9.613	13.087	-9,2
SANTANA	1.209	0	1.209	1.528	0	1.528	26,4
SUZUKI	3.317	6.946	10.263	1.158	11.721	12.879	25,5
GALLOPER	0	313	313	0	5	5	-98,4
CHEVROLET	0	41	41	0	1.697	1.697	-
LEXUS	0	883	883	0	1.116	1.116	26,4
PORCHE	0	1.751	1.751	0	1.245	1.245	-28,9
HONDA	0	2.952	2.952	0	2.688	2.688	-8,9
BMW	0	10.840	10.840	0	10.188	10.188	-6,0
HYUNDAI	0	13.302	13.302	0	15.091	15.091	13,4
JEEP	0	3.847	3.847	0	4.428	4.428	15,1
DAIHATSU	0	194	194	0	224	224	15,5
ISUZU	0	5	5	0	1	1	-80,0
KIA	0	11.494	11.494	0	11.496	11.496	-
LADA	0	137	137	0	149	149	8,8
LAND ROVER	0	7.545	7.545	0	7.724	7.724	2,4
MITSUBISHI	0	6.942	6.942	0	6.453	6.453	-7,0
SSANGYONG	0	5.947	5.947	0	8.426	8.426	41,7
TATA	0	340	340	0	584	584	71,8
TOYOTA	0	15.394	15.394	0	16.578	16.578	7,7
VOLKSWAGEN	0	4.993	4.993	0	4.802	4.802	-3,8
VOLVO	0	4.012	4.012	0	3.930	3.930	-2,0
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	8	645	653	6	1.071	1.077	64,9
<b>TOTAL</b>	<b>13.845</b>	<b>106.598</b>	<b>120.443</b>	<b>6.166</b>	<b>129.397</b>	<b>135.563</b>	<b>12,6</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## MATRICULACIÓN DE COMERCIALES LIGEROS NEW REGISTRATION OF LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
CITROËN	27.175	10.181	37.356	15.716	21.845	37.561	0,5
PEUGEOT	14.048	7.728	21.776	13.500	7.515	21.015	-3,5
GRUPO PSA	41.223	17.909	59.132	29.216	29.360	58.576	-0,9
RENAULT	0	30.430	30.430	0	30.394	30.394	-0,1
FORD	0	14.482	14.482	0	17.286	17.286	19,4
OPEL	1.417	8.202	9.619	1.333	7.902	9.235	-4,0
SEAT	0	0	0	380	0	380	-
VOLKSWAGEN	0	7.940	7.940	0	8.439	8.439	6,3
GRUPO SEAT-VW-AUDI	0	7.940	7.940	380	8.439	8.819	11,1
FIAT	0	9.942	9.942	0	11.993	11.993	20,6
MITSUBISHI	0	3.053	3.053	0	4.472	4.472	46,5
NISSAN	2.275	4.639	6.914	4.478	3.423	7.901	14,3
TATA	0	198	198	0	216	216	9,1
TOYOTA	0	1.431	1.431	0	1.855	1.855	29,6
PIAGGIO	0	520	520	0	562	562	8,1
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	14	811	825	0	1.099	1.099	33,2
<b>TOTAL</b>	<b>44.929</b>	<b>99.557</b>	<b>144.486</b>	<b>35.407</b>	<b>117.001</b>	<b>152.408</b>	<b>5,5</b>

Nota: Incluye derivados de turismo, pick-up y microvan. Incluye procedencia UE

Note: Including derived cars, pick-up and microvan. Including EU origin

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

### MATRICULACION DE FURGONES (≤3,5 TM DE P.M.A.) NEW REGISTRATION OF VANS (≤3,5 T. GVW)

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
CITROËN	0	12.730	12.730	0	11.985	11.985	-5,9
PEUGEOT	0	9.392	9.392	0	8.793	8.793	-6,4
GRUPO PSA	0	22.122	22.122	0	20.778	20.778	-6,1
RENAULT	7.216	7.657	14.873	8.776	5.021	13.797	-7,2
FORD	0	15.738	15.738	0	16.906	16.906	7,4
OPEL	1.320	6.533	7.853	813	6.754	7.567	-3,6
IVECO	8.154	614	8.768	8.023	883	8.906	1,6
MERCEDES	7.716	6.141	13.857	8.673	5.364	14.037	1,3
NISSAN	12.721	1.535	14.256	13.414	1.493	14.907	4,6
RENAULT TRUCKS	0	2.413	2.413	0	2.360	2.360	-2,2
VOLKSWAGEN	0	7.967	7.967	0	8.643	8.643	8,5
GRUPO SEAT-VW-AUDI	0	7.967	7.967	0	8.643	8.643	8,5
DAF	0	17	17	0	4	4	-76,5
FIAT	0	8.972	8.972	0	8.670	8.670	-3,4
ISUZU	0	237	237	0	326	326	37,6
MITSUBISHI	0	745	745	0	719	719	-3,5
TOYOTA	0	598	598	0	659	659	10,2
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	0	2.462	2.462	0	2.329	2.329	-5,4
<b>TOTAL</b>	<b>37.127</b>	<b>83.751</b>	<b>120.878</b>	<b>39.699</b>	<b>80.909</b>	<b>120.608</b>	<b>-0,2</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

**MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES LIGEROS** (>3,5 ≤6 TM DE P.M.A.)  
**NEW REGISTRATION OF LIGHT TRUCKS** (>3,5 ≤6 T. GVW)

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	673	51	724	518	31	549	-24,2
MERCEDES	0	193	193	0	762	762	294,8
NISSAN	527	0	527	485	0	485	-8,0
RENAULT TRUCKS	0	57	57	0	18	18	-68,4
VOLKSWAGEN	0	376	376	0	270	270	-28,2
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	0	105	105	0	125	125	19,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.200</b>	<b>782</b>	<b>1.982</b>	<b>1.003</b>	<b>1.206</b>	<b>2.209</b>	<b>11,5</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
 Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

**MATRICULACION DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES MEDIOS** (>6 <16 TM DE P.M.A.)  
**NEW REGISTRATION OF MEDIUM TRUCKS** (>6 <16 T. GVW)

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	72	1.730	1.802	402	1.704	2.106	16,9
MERCEDES	0	959	959	0	890	890	-7,2
NISSAN	818	0	818	814	0	814	-0,5
RENAULT TRUCKS	0	1.602	1.602	0	1.465	1.465	-8,6
DAF	0	341	341	0	405	405	18,8
MAN	0	738	738	0	644	644	-12,7
VOLVO	0	179	179	0	104	104	-41,9
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	51	239	290	18	366	384	32,4
<b>TOTAL</b>	<b>941</b>	<b>5.788</b>	<b>6.729</b>	<b>1.234</b>	<b>5.578</b>	<b>6.812</b>	<b>1,2</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
 Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATION

### MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PESADOS (≥16 TM DE P.M.A.)

#### NEW REGISTRATION OF HEAVY TRUCKS (≥16 T. GVW)

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	2.102	800	2.902	2.185	1.052	3.237	11,5
MERCEDES	0	1.917	1.917	0	2.284	2.284	19,1
RENAULT TRUCKS	1.154	1.348	2.502	1.165	1.409	2.574	2,9
DAF	0	887	887	0	1.113	1.113	25,5
MAN	0	2.105	2.105	0	2.013	2.013	-4,4
SCANIA	0	955	955	0	911	911	-4,6
VOLVO	0	1.123	1.123	0	1.028	1.028	-8,5
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	30	57	87	16	72	88	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>3.286</b>	<b>9.192</b>	<b>12.478</b>	<b>3.366</b>	<b>9.882</b>	<b>13.248</b>	<b>6,2</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

### MATRICULACIÓN DE TRACTOCAMIONES

#### NEW REGISTRATION OF TRUCK TRACTORS

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	3.257	36	3.293	2.576	229	2.805	-14,8
MERCEDES	0	2.592	2.592	0	2.606	2.606	0,5
RENAULT TRUCKS	88	2.850	2.938	78	2.815	2.893	-1,5
DAF	0	2.629	2.629	0	2.842	2.842	8,1
MAN	0	2.393	2.393	0	2.484	2.484	3,8
SCANIA	0	2.354	2.354	0	2.355	2.355	0,0
VOLVO	0	3.289	3.289	0	3.440	3.440	4,6
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	0	4	4	0	2	2	-50,0
<b>TOTAL</b>	<b>3.345</b>	<b>16.147</b>	<b>19.492</b>	<b>2.654</b>	<b>16.773</b>	<b>19.427</b>	<b>-0,3</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## MATRICULACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES NEW REGISTRATION OF BUSES & COACHES

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	618	430	1.048	557	349	906	-13,5
MERCEDES	0	531	531	0	553	553	4,1
SETRA	165	0	165	185	0	185	12,1
SCANIA	0	581	581	0	430	430	-26,0
VOLVO	0	443	443	0	449	449	1,4
MAN	0	541	541	0	630	630	16,5
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	9	116	125	9	116	125	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>792</b>	<b>2.642</b>	<b>3.434</b>	<b>751</b>	<b>2.527</b>	<b>3.278</b>	<b>-4,5</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## MATRICULACIÓN DE MICROBUSES NEW REGISTRATION OF MICROBUSES

Marcas   Makes	2005			2006			%06/05
	Nacional National	Importado Import	TOTAL	Nacional National	Importado Import	TOTAL	
IVECO	0	72	72	0	87	87	20,8
MERCEDES	0	267	267	0	213	213	-20,2
NISSAN	0	4	4	0	5	5	25,0
RENAULT	0	133	133	0	112	112	-15,8
FORD	0	17	17	0	8	8	-52,9
FIAT	0	14	14	0	18	18	28,6
VOLKSWAGEN	0	105	105	0	60	60	-42,9
OTRAS MARCAS OTHER MAKES	0	77	77	0	33	33	-57,1
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>689</b>	<b>689</b>	<b>0</b>	<b>536</b>	<b>536</b>	<b>-22,2</b>

Nota: Incluye procedencia UE/Note: Including EU origin  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE EXPORTS

### EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO

#### EXPORT OF PASSENGER CARS

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
RENAULT ESPAÑA	409.136	357.185	233.669	-34,6
VALLADOLID	180.428	155.170	71.254	-54,1
PALENCIA	228.708	202.015	162.415	-19,6
FORD ESPAÑA	386.503	321.412	359.415	11,8
GENERAL MOTORS ESPAÑA	380.095	344.471	333.881	-3,1
DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA	18.729	13.994	15.171	8,4
PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA	240.850	207.756	263.103	26,6
CENTRO VIGO	158.598	122.797	145.302	18,3
CENTRO MADRID	82.252	84.959	117.801	38,7
GRUPO VOLKSWAGEN	502.258	437.259	483.853	10,7
SEAT	302.418	254.420	277.213	9,0
VOLKSWAGEN NAVARRA	199.840	182.839	206.640	13,0
NISSAN MOTOR IBÉRICA	30.759	23.357	0	-100,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.968.330</b>	<b>1.705.434</b>	<b>1.689.092</b>	<b>-1,0</b>

Nota: Peugeot Citroën Automóviles España, produce vehículos para las marcas Citroën y Peugeot

*Note: Peugeot Citroën Automóviles España, produces vehicles for Citroën and Peugeot*

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/*Note: Including EU destination*

Fuente: ANFAC/IEA ■ *Source: ANFAC/IEA*

### EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS TODO TERRENO

#### EXPORT OF 4WD (JEEP TYPE) VEHICLES

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
SANTANA MOTOR	9.460	6.456	5.394	-16,4
NISSAN	17.803	59.373	90.563	52,5
<b>TOTAL</b>	<b>27.263</b>	<b>65.829</b>	<b>95.957</b>	<b>45,8</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/*Note: Including EU destination*

Fuente: ANFAC/IEA ■ *Source: ANFAC/IEA*

## EXPORTACIÓN DE COMERCIALES LIGEROS EXPORT OF LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
RENAULT ESPAÑA	29.087	11.623	12.113	4,2
VALLADOLID	20.052	2.131	3.351	57,3
PALENCIA	9.035	9.492	8.762	-7,7
GENERAL MOTORS ESPAÑA	59.002	65.196	65.755	0,9
PEUGEOT CITROËN AUTOMÓVILES ESPAÑA	236.666	223.806	228.497	2,1
CENTRO VIGO	236.666	223.806	228.497	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>324.755</b>	<b>300.625</b>	<b>306.365</b>	<b>1,9</b>

Nota: Peugeot Citroën Automóviles España, produce vehículos para las marcas Citroën y Peugeot

*Note: Peugeot Citroën Automóviles España, produces vehicles for Citroën and Peugeot*

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/*Note: Including EU destination*

Fuente: ANFAC/IEA ■ *Source: ANFAC/IEA*

## EXPORTACIÓN DE FURGONES EXPORT OF VANS

Centros   Plants	2004	2005	2006	%06/05
RENAULT	39.545	45.660	50.218	10,0
IVECO	1.620	2.078	1.634	-21,4
DAIMLERCHRYSLER ESPAÑA	65.600	67.537	67.979	0,7
NISSAN	5.084	7.993	7.845	-1,9
<b>TOTAL</b>	<b>111.849</b>	<b>123.268</b>	<b>127.676</b>	<b>3,6</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/*Note: Including EU destination*

Fuente: ANFAC/IEA ■ *Source: ANFAC/IEA*

# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE EXPORTS

### EXPORTACIÓN DE VEHICULOS INDUSTRIALES LIGEROS (DE 3,5 A 9 TM DE P.M.A.)

#### EXPORTS OF LIGHT TRUCKS (EXC. 3,5 NOT EXC. 9T. GVW)

Marcas   Makes	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	20.536	22.180	23.548	6,2
NISSAN	11.600	11.483	12.263	6,8
<b>TOTAL</b>	<b>32.136</b>	<b>33.663</b>	<b>35.811</b>	<b>6,4</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

### EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PESADOS (MÁS DE 9 TM. DE P.M.A.)

#### EXPORTS OF HEAVY TRUCKS (EXC. 9T. GVW)

Marcas   Makes	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	6.615	7.974	9.561	19,9
NISSAN	214	165	45	-72,7
RENAULT V.I.	4.453	5.871	4.193	-28,6
<b>TOTAL</b>	<b>11.282</b>	<b>14.010</b>	<b>13.799</b>	<b>-1,5</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA



## EXPORTACIÓN DE TRACTOCAMIONES EXPORTS OF TRUCK TRACTORS

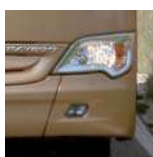
Marcas   Makes	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	3.644	2.496	2.341	-6,2
RENAULT V.I.	951	1.331	1.085	-18,5
<b>TOTAL</b>	<b>4.595</b>	<b>3.827</b>	<b>3.426</b>	<b>-10,5</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

## EXPORTACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EXPORTS OF BUSES & COACHES

Marcas   Makes	2004	2005	2006	%06/05
IVECO	766	647	746	15,3
<b>TOTAL</b>	<b>766</b>	<b>647</b>	<b>746</b>	<b>15,3</b>

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA



# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE EXPORTS

PAÍSES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE TURISMOS (UNIDADES)  
EXPORTS OF PASSENGER CARS BY COUNTRY OF DESTINATION (UNITS)

Países   Countries	2005	Cuota 2005 Share	2006	Cuota 2006 Share	%06/05
Alemania/Germany	165.053	9,7	188.894	11,2	14,4
Bélgica-Luxemburgo/ Belgium-Luxembourg	89.097	5,2	86.133	5,1	-3,3
Dinamarca/Denmark	10.710	0,6	15.066	0,9	40,7
Francia/France	528.870	31,0	451.604	26,7	-14,6
Grecia/Greece	32.317	1,9	36.701	2,2	13,6
Irlanda/Ireland	16.476	1,0	16.077	1,0	-2,4
Italia/Italy	198.920	11,7	236.382	14,0	18,8
Países Bajos/Netherlands	44.385	2,6	50.247	3,0	13,2
Portugal/Portugal	39.545	2,3	38.561	2,3	-2,5
Reino Unido/United Kingdom	341.294	20,0	302.001	17,9	-11,5
Austria/Austria	21.029	1,2	24.380	1,4	15,9
Finlandia/Finland	6.079	0,4	6.328	0,4	4,1
Suecia/Sweden	3.679	0,2	6.144	0,4	67,0
<b>TOTAL UE-15/TOTAL EU-15</b>	<b>1.497.454</b>	<b>87,8</b>	<b>1.458.518</b>	<b>86,3</b>	<b>-2,6</b>
Islandia/Iceland	302	0,0	285	0,0	-5,6
Noruega/Norway	3.182	0,2	2.650	0,2	-16,7
Suiza/Switzerland	14.878	0,9	17.984	1,1	20,9
Rep.Checa/Czech Rep	5.403	0,3	5.311	0,3	-1,7
Hungría/Hungary	14.426	0,8	18.362	1,1	27,3
Polonia/Poland	10.125	0,6	11.182	0,7	10,4
Eslovaquia/Slovakia	2.469	0,1	3.412	0,2	38,2
Eslovenia/Slovenia	3.727	0,2	4.076	0,2	9,4
Rumania/Romania	4.790	0,3	8.687	0,5	81,4
Turquia/Turkey	63.414	3,7	51.399	3,0	-18,9
Otros Europa/Other Europe	9.103	0,5	21.115	1,3	132,0
<b>TOTAL EUROPA/TOTAL EUROPE</b>	<b>1.629.273</b>	<b>95,5</b>	<b>1.602.981</b>	<b>94,9</b>	<b>-1,6</b>
Japón/Japan	2.175	0,1	3.341	0,2	53,6
USA	16.998	1,0	18.516	1,1	8,9
Africa	11.207	0,7	18.304	1,1	63,3
América <sup>(1)</sup>	25.474	1,5	26.124	1,5	2,6
Asia-Oceanía <sup>(2)</sup>	17.604	1,0	11.731	0,7	-33,4
Otros/Others	2.703	0,2	8.095	0,5	199,5
<b>TOTAL EXPORTACIÓN/ TOTAL EXPORT</b>	<b>1.705.434</b>	<b>100,0</b>	<b>1.689.092</b>	<b>100,0</b>	<b>-1,0</b>

<sup>(1)</sup> Excluido USA / USA excluded <sup>(2)</sup> Excluido Japón / Japan excluded  
Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination  
Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA

**PAÍSES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE VEHICULOS INDUSTRIALES (UNIDADES)**  
**EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES BY COUNTRY OF DESTINATION (UNITS)**

Países   Countries	2005	Cuota 2005 Share	2006	Cuota 2006 Share	%06/05
Alemania/Germany	58.075	10,7	63.456	10,9	9,3
Bélgica-Luxemburgo/ Belgium-Luxembourg	26.138	4,8	31.267	5,4	19,6
Dinamarca/Denmark	6.906	1,3	6.103	1,0	-11,6
Francia/France	170.446	31,5	154.834	26,5	-9,2
Grecia/Greece	3.799	0,7	5.096	0,9	34,1
Irlanda/Ireland	4.558	0,8	6.062	1,0	33,0
Italia/Italy	33.502	6,2	56.574	9,7	68,9
Países Bajos/Netherlands	13.116	2,4	13.479	2,3	2,8
Portugal/Portugal	8.504	1,6	8.497	1,5	-0,1
Reino Unido/United Kingdom	73.726	13,6	78.076	13,4	5,9
Austria/Austria	5.590	1,0	5.335	0,9	-4,6
Finlandia/Finland	2.077	0,4	1.539	0,3	-25,9
Suecia/Sweden	8.875	1,6	7.597	1,3	-14,4
<b>TOTAL UE-15/TOTAL EU-15</b>	<b>415.312</b>	<b>76,6</b>	<b>437.915</b>	<b>75,0</b>	<b>5,4</b>
Islandia/Iceland	424	0,1	589	0,1	38,9
Noruega/Norway	6.278	1,2	6.281	1,1	0,0
Suiza/Switzerland	5.785	1,1	6.151	1,1	6,3
Rep.Checa/Czech Rep	3.555	0,7	5.279	0,9	48,5
Hungría/Hungary	4.144	0,8	8.807	1,5	112,5
Polonia/Poland	10.288	1,9	11.619	2,0	12,9
Eslovaquia/Slovakia	2.203	0,4	2.163	0,4	-1,8
Eslovenia/Slovenia	1.556	0,3	2.225	0,4	43,0
Rumania/Romania	2.042	0,4	3.436	0,6	68,3
Turquía/Turkey	13.352	2,5	15.958	2,7	19,5
Otros Europa/Other Europe	13.700	2,5	20.663	3,5	50,8
<b>TOTAL EUROPA/TOTAL EUROPE</b>	<b>478.639</b>	<b>88,3</b>	<b>521.086</b>	<b>89,3</b>	<b>8,9</b>
Japón/Japan	43	0,0	42	0,0	-2,3
USA	0	0,0	0	0,0	-
Africa	24.685	4,6	20.619	3,5	-16,5
América <sup>(1)</sup>	10.880	2,0	15.383	2,6	41,4
Asia-Oceanía <sup>(2)</sup>	22.449	4,1	24.121	4,1	7,4
Otros/Others	5.173	1,0	2.529	0,4	-51,1
<b>TOTAL EXPORTACIÓN/ TOTAL EXPORT</b>	<b>541.869</b>	<b>100,0</b>	<b>583.780</b>	<b>100,0</b>	<b>7,7</b>

<sup>(1)</sup> Excluido USA / *USA excluded* <sup>(2)</sup> Excluido Japón / *Japan excluded*

Nota: Incluye entregas intracomunitarias/Note: Including EU destination

Fuente: ANFAC/IEA ■ Source: ANFAC/IEA



## CAPÍTULO 6

# CUADROS ESTADÍSTICOS EN LA UNIÓN EUROPEA

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

PAQUE DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

ALEMANIA

FRANCIA

ITALIA

REINO UNIDO



# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

## VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS

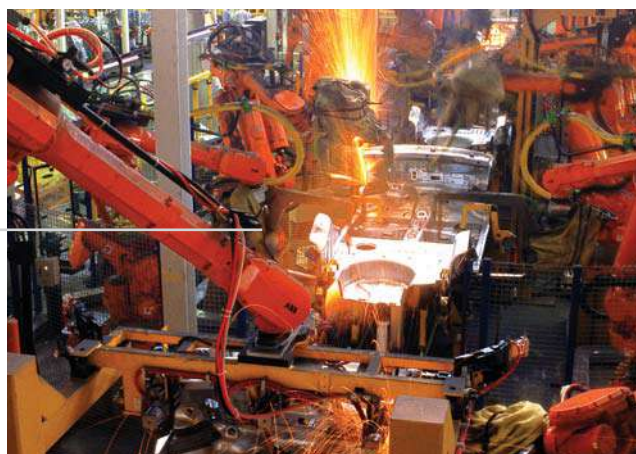
#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	5.120.864	5.192.101	5.350.187	5.398.508	0,9
Austria/Austria	118.650	227.244	230.505	248.059	7,6
Bélgica/Belgium <sup>(1)</sup>	791.703	857.119	895.109	846.400	-5,4
España/Spain	2.399.374	2.402.501	2.098.168	2.078.639	-0,9
Finlandia/Finland	19.226	10.051	21.233	32.417	52,7
Francia/France	3.220.329	3.227.416	3.112.956	2.728.196	-12,4
Italia/Italy	1.026.454	833.578	725.528	892.502	23,0
Países Bajos/Netherlands	163.080	187.600	115.121	87.332	-24,1
Portugal/Portugal	165.576	150.781	137.602	143.478	4,3
Reino Unido/United Kingdom	1.657.558	1.647.246	1.596.356	1.442.085	-9,7
Suecia/Sweden	280.394	290.383	288.659	288.583	0,0
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>14.963.208</b>	<b>15.026.020</b>	<b>14.571.424</b>	<b>14.186.199</b>	<b>-2,6</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	281.160	223.542	218.349	295.391	35,3
Eslovenia/Slovenia	110.597	116.609	138.393	115.000	-16,9
Hungría/Hungary	122.338	118.590	148.533	187.633	26,3
Polonia/Poland	306.847	523.000	540.100	632.300	17,1
República Checa/Czech Republic	436.279	443.065	596.774	848.922	42,3
Rumanía/Romania	75.706	98.997	174.538	201.663	15,5
<b>UE-25/EU-25</b>	<b>16.296.135</b>	<b>16.549.823</b>	<b>16.388.111</b>	<b>16.467.108</b>	<b>0,5</b>

<sup>(1)</sup> No están excluidas posibles dobles contabilizaciones / *Not excluded double countings*

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country



## PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	347.011	377.853	407.523	421.106	3,3
Austria/Austria	21.006	21.474	22.774	26.873	18,0
Bélgica/Belgium <sup>(1)</sup>	112.680	43.154	31.419	36.090	14,9
España/Spain	630.452	609.673	654.332	698.796	6,8
Finlandia/Finland	432	459	411	353	-14,1
Francia/France	399.727	438.574	436.047	446.064	2,3
Italia/Italy	295.177	308.527	312.824	319.092	2,0
Países Bajos/Netherlands	52.201	59.903	65.627	72.122	9,9
Portugal/Portugal	73.785	75.947	83.458	83.847	0,5
Reino Unido/United Kingdom	188.871	209.293	206.753	207.704	0,5
Suecia/Sweden	42.638	49.887	50.570	44.585	-11,8
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>2.163.980</b>	<b>2.194.744</b>	<b>2.271.738</b>	<b>2.356.632</b>	<b>3,7</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	187	0	0	0	-
Hungría/Hungary	3.778	4.076	3.482	3.190	-8,4
Polonia/Poland	15.214	78.000	73.100	82.300	12,6
República Checa/Czech Republic	5.420	5.295	5.463	5.985	9,6
Rumanía/Romania	19.541	23.188	20.264	11.934	-41,1
<b>UE-25/EU-25</b>	<b>2.208.120</b>	<b>2.305.303</b>	<b>2.374.047</b>	<b>2.460.041</b>	<b>3,6</b>

<sup>(1)</sup> No están excluidas posibles dobles contabilizaciones / *Not excluded double countings*

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

## VEHICLE NEW REGISTRATION BY COUNTRY

### MATRICULACIÓN DE TURISMOS

#### NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	3.236.938	3.266.826	3.342.122	3.467.961	3,8
Austria/Austria	300.121	311.292	307.915	308.594	0,2
Bélgica/Belgium	458.796	484.757	480.088	526.141	9,6
Dinamarca/Denmark	96.076	121.490	148.819	156.275	5,0
España/Spain	1.382.109	1.517.286	1.528.877	1.499.045	-2,0
Finlandia/Finland	147.405	142.439	148.161	145.700	-1,7
Francia/France	2.009.196	2.013.709	2.067.789	2.000.549	-3,3
Grecia/Greece	257.293	289.691	269.733	267.706	-0,8
Irlanda/Ireland	145.223	154.136	171.732	178.826	4,1
Italia/Italy	2.247.044	2.264.688	2.237.444	2.321.099	3,7
Luxemburgo/Luxembourg	43.620	48.234	48.517	50.837	4,8
Países Bajos/Netherlands	488.841	483.745	465.152	483.994	4,1
Portugal/Portugal	189.792	197.645	206.488	194.684	-5,7
Reino Unido/United Kingdom	2.579.050	2.567.269	2.439.717	2.344.864	-3,9
Suecia/Sweden	261.206	264.246	274.301	282.766	3,1
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>13.842.710</b>	<b>14.127.453</b>	<b>14.136.855</b>	<b>14.229.041</b>	<b>0,7</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	57.513	57.430	56.916	59.084	3,8
Eslovenia/Slovenia	59.548	62.986	59.324	60.026	1,2
Hungría/Hungary	208.426	211.862	198.982	193.462	-2,8
Polonia/Poland	353.635	318.111	239.038	235.038	-1,7
República Checa/Czech Republic	149.546	132.973	127.376	123.987	-2,7
Rumanía/Romania	106.763	145.106	215.532	256.364	18,9

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ACEA y Asociaciones de Fabricantes de los países considerados  
 Source: Prepared by ANFAC from ACEA and appropriate association in each country

## MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES Y AUTOCARES

### NEW REGISTRATIONS OF COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	264.745	283.401	272.776	304.433	11,6
Austria/Austria	34.584	39.507	37.678	38.793	3,0
Bélgica/Belgium	59.741	70.093	72.268	69.226	-4,2
Dinamarca/Denmark	36.714	51.209	62.340	69.268	11,1
España/Spain	334.420	374.058	430.611	454.089	5,5
Finlandia/Finland	18.829	22.096	19.960	20.973	5,1
Francia/France	431.446	459.851	480.122	498.397	3,8
Grecia/Greece	20.710	26.284	25.540	26.376	3,3
Irlanda/Ireland	34.620	34.416	41.984	46.895	11,7
Italia/Italy <sup>(1)</sup>	213.944	221.509	216.187	234.088	8,3
Luxemburgo/Luxembourg	4.772	3.834	4.605	4.675	1,5
Países Bajos/Netherlands	90.974	101.453	80.769	84.762	4,9
Portugal/Portugal	73.362	76.459	71.982	70.472	-2,1
Reino Unido/United Kingdom	363.687	389.167	385.969	386.968	0,3
Suecia/Sweden	34.278	37.371	41.807	47.194	12,9
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>2.016.826</b>	<b>2.190.708</b>	<b>2.244.598</b>	<b>2.356.609</b>	<b>5,0</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	12.120	13.309	18.182	24.435	34,4
Eslovenia/Slovenia	7.952	8.601	8.532	8.258	-3,2
Hungría/Hungary	24.978	23.595	20.479	21.604	5,5
Polonia/Poland	34.292	48.890	47.064	56.015	19,0
República Checa/Czech Republic	14.566	24.612	24.224	26.945	11,2
Rumanía/Romania	28.542	35.821	40.882	40.798	-0,2

<sup>(1)</sup> Ventas hasta 3,5 tn. de PMA / Sales not exceed 3,5 t GVW

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ACEA y Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from ACEA and appropriate association in each country



# EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

## VEHICLE EXPORTS BY COUNTRY

### EXPORTACIÓN DE TURISMOS EXPORTS OF PASSENGER CARS

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	3.654.659	3.666.524	3.795.361	3.893.002	2,6
Austria/Austria <sup>(1)</sup>	113.922	227.244	224.398	242.211	7,9
Bélgica/Belgium <sup>(1)</sup>	763.772	830.061	839.230	814.354	-3,0
España/Spain	1.961.071	1.968.330	1.705.434	1.689.092	-1,0
Finlandia/Finland	19.226	10.051	21.233	N.D.	-
Francia/France <sup>(2)</sup>	3.638.205	3.819.541	3.841.448	3.738.680	-2,7
Italia/Italy	502.245	377.754	272.781	367.087	34,6
Portugal/Portugal	164.950	149.774	136.184	141.797	4,1
Reino Unido/United Kingdom	1.143.760	1.179.743	1.185.113	1.106.392	-6,6
Suecia/Sweden	465.787	519.084	492.745	477.805	-3,0
<b>UE/EU <sup>(3)</sup></b>	<b>12.427.597</b>	<b>12.748.106</b>	<b>12.513.927</b>	<b>12.470.420</b>	<b>-0,3</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	281.160	223.542	218.349	N.D.	-
Eslovenia/Slovenia	109.397	N.D.	N.D.	N.D.	-
Hungría/Hungary	84.003	89.561	N.D.	N.D.	-
Polonia/Poland	170.861	284.122	N.D.	N.D.	-
República Checa/Czech Republic	377.264	386.143	426.945	776.656	81,9
Rumanía/Romania	9.230	16.985	58.653	80.032	36,4

<sup>(1)</sup> No están excluidas posibles dobles contabilizaciones. Exportación más ensamblaje  
*Not excluded double countings. Export and assembly*

<sup>(2)</sup> Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia / *Including exports produced out of France*

<sup>(3)</sup> Total UE incluye nueve países / *EU total including nine countries*

n.d.: No disponible / *Not available*

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos OICA y Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

*Source: Prepared by ANFAC from OICA and appropriate association in each country*



## EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
Alemania/Germany	252.337	257.526	285.237	289.721	1,6
Austria/Austria	20.812	20.562	22.475	26.314	17,1
Bélgica/Belgium	108.112	40.740	29.613	33.873	14,4
España/Spain	534.450	512.646	541.869	583.780	7,7
Finlandia/Finland	57	81	N.D.	N.D.	-
Francia/France <sup>(1)</sup>	407.440	449.321	544.476	553.680	1,7
Italia/Italy	201.387	217.953	224.833	228.865	1,8
Portugal/Portugal	66.009	69.426	76.058	77.672	2,1
Reino Unido/United Kingdom	102.917	128.107	130.128	136.086	4,6
Suecia/Sweden	99.560	131.947	135.656	138.248	1,9
<b>UE/EU <sup>(2)</sup></b>	<b>1.793.081</b>	<b>1.828.309</b>	<b>1.990.345</b>	<b>2.068.239</b>	<b>3,9</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	0	0	N.D.	N.D.	-
Hungría/Hungary	2.766	2.129	N.D.	N.D.	-
Polonia/Poland	5.106	10.191	N.D.	N.D.	-
República Checa/Czech Republic	3.776	3.825	2.863	3.413	19,2
Rumanía/Romania	2.189	2.449	N.D.	N.D.	-

<sup>(1)</sup> Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia / Including exports produced out of France

<sup>(2)</sup> Total UE incluye nueve países / EU total including nine countries

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos OICA y Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from OICA and appropriate association in each country



# PARQUE DE VEHÍCULOS POR PAÍSES

## VEHICLES IN USE BY COUNTRY

### PARQUE DE AUTOMÓVILES DE TURISMO PASSENGER CARS IN USE

Países   Countries	2002	2003	2004	2005	%05/04
Alemania/Germany	44.657.303	45.022.926	45.375.526	46.090.303	1,6
Austria/Austria	3.987.093	4.054.308	4.109.129	4.156.743	1,2
Bélgica/Belgium	4.724.856	4.772.584	4.818.571	4.861.352	0,9
Dinamarca/Denmark	1.889.979	1.894.209	1.914.370	1.961.162	2,4
España/Spain <sup>(1)</sup>	18.732.632	18.688.320	19.541.918	20.250.377	3,6
Finlandia/Finland	2.180.025	2.259.383	2.331.190	2.414.477	3,6
Francia/Francia	29.160.000	29.560.000	29.900.000	30.100.000	0,7
Grecia/Greece	3.477.059	3.696.944	3.960.189	4.204.463	6,2
Irlanda/Ireland	1.447.908	1.507.106	1.582.833	1.664.868	5,2
Italia/Italy	33.706.153	34.310.446	33.973.147	34.667.485	2,0
Países Bajos/Netherlands	6.710.000	6.855.000	7.151.000	7.299.000	2,1
Portugal/Portugal	3.885.000	3.966.000	4.100.000	4.200.000	2,4
Reino Unido/United Kingdom	28.483.961	29.007.820	29.378.190	20.250.377	-31,1
Suecia/Sweden	4.042.792	4.075.414	4.113.424	4.153.674	1,0
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>187.084.761</b>	<b>189.670.460</b>	<b>192.249.487</b>	<b>186.274.281</b>	<b>-3,1</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	1.326.891	1.356.185	1.388.218	1.303.704	-6,1
Eslovenia/Slovenia	887.853	890.402	889.580	910.723	2,4
Hungría/Hungary	2.629.000	2.777.200	2.828.433	2.888.735	2,1
Polonia/Poland	10.840.061	11.243.800	12.072.057	12.339.353	2,2
República Checa/Czech Republic	3.648.905	3.706.012	3.815.547	3.958.708	3,8
Rumanía/Romania	3.246.000	3.087.600	3.225.367	3.225.367	0,0

<sup>(1)</sup> En 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque

<sup>(1)</sup> In 2003 including the methodological update introduced by the DGT in its vehicle car estimate

Fuente: SMMT y elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: SMMT and Prepared by ANFAC from appropriate association in each country



## PARQUE DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES IN USE

Países   Countries	2002	2003	2004	2005	%05/04
Alemania/Germany	3.567.530	3.541.193	3.539.658	3.133.197	-11,5
Austria/Austria	347.973	354.852	362.463	367.350	1,3
Bélgica/Belgium	605.250	623.901	649.628	674.465	3,8
Dinamarca/Denmark	411.180	422.363	445.943	479.370	7,5
España/Spain <sup>(1)</sup>	4.315.842	4.419.410	4.660.375	4.907.867	5,3
Finlandia/Finland	326.284	334.009	362.274	370.846	2,4
Francia/Francia	5.984.000	6.068.000	6.139.000	6.198.000	1,0
Grecia/Greece	928.928	947.754	973.017	995.119	2,3
Irlanda/Ireland	233.069	251.130	268.082	287.647	7,3
Italia/Italy	3.976.038	4.166.033	4.250.899	4.422.270	4,0
Países Bajos/Netherlands	996.000	1.039.000	1.068.000	1.070.000	0,2
Portugal/Portugal	1.255.000	1.275.100	1.305.700	1.323.270	1,3
Reino Unido/United Kingdom	3.486.961	3.569.071	3.696.446	3.816.650	3,3
Suecia/Sweden	422.953	435.303	453.348	474.638	4,7
<b>UE-15/EU-15</b>	<b>26.857.008</b>	<b>27.447.119</b>	<b>28.174.833</b>	<b>28.520.689</b>	<b>1,2</b>
Eslovaquia/Slovak Republic	181.910	256.443	162.720	183.343	12,7
Eslovenia/Slovenia	91.705	51.293	93.481	98.538	5,4
Hungría/Hungary	414.000	425.000	427.914	445.098	4,0
Polonia/Poland	2.055.562	2.274.600	2.475.914	2.384.072	-3,7
República Checa/Czech Republic	449.163	461.039	482.389	529.970	9,9
Rumanía/Romania	684.500	635.300	614.342	614.342	0,0

<sup>(1)</sup> En 2003 cambio metodológico de la DGT en la estimación del parque

<sup>(1)</sup> In 2003 including the methodological update introduced by the DGT in its vehicle car estimate

Fuente: SMMT y elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: SMMT and Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

# ALEMANIA

## GERMANY

### PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
AUDI	726.675	752.036	773.575	828.222	7,1
BMW	717.445	759.444	847.392	905.057	6,8
DAIMLERCHRYSLER	983.365	1.004.644	969.510	944.103	-2,6
FORD	697.815	742.455	817.971	808.180	-1,2
OPEL	848.030	787.782	778.360	746.585	-4,1
PORSCHE	68.326	74.044	76.902	66.119	-14,0
VOLKSWAGEN	1.079.208	1.071.696	1.086.477	1.100.242	1,3
<b>TOTAL</b>	<b>5.120.864</b>	<b>5.192.101</b>	<b>5.350.187</b>	<b>5.398.508</b>	<b>0,9</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data

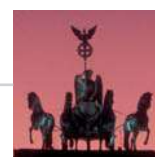
### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIMLERCHRYSLER	199.260	222.879	229.649	218.920	-4,7
FORD	2.521	7.723	8.742	10.081	15,3
IVECO-MAGIRUS	13.103	14.315	16.267	17.507	7,6
MAN	38.077	45.700	49.469	57.480	16,2
VOLKSWAGEN	86.767	79.458	96.495	109.343	13,3
MULTICAR	1.119	961	1.105	1.542	39,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	6.164	6.817	5.796	6.233	7,5
<b>TOTAL</b>	<b>347.011</b>	<b>377.853</b>	<b>407.523</b>	<b>421.106</b>	<b>3,3</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data



## MATRICULACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
AUDI	238.742	235.652	248.765	262.356	5,5
BMW	253.376	276.982	290.969	297.457	2,2
DAIMLERCHRYSLER/SMART	412.955	410.599	386.451	373.054	-3,5
FORD	230.900	235.429	236.166	233.335	-1,2
OPEL	332.781	334.794	347.960	334.479	-3,9
PORSCHE	14.252	16.223	16.565	17.490	5,6
VOLKSWAGEN	600.360	602.725	621.978	689.116	10,8
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	631	914	927	705	-23,9
<b>TOTAL</b>	<b>2.083.997</b>	<b>2.113.318</b>	<b>2.149.781</b>	<b>2.207.992</b>	<b>2,7</b>
LAND ROVER	8.008	6.814	6.774	6.923	2,2
FIAT/ALFA ROMEO/LANCIA	88.584	81.424	73.604	95.880	30,3
CITROËN	65.261	59.091	72.472	83.469	15,2
PEUGEOT	123.791	121.914	118.038	111.151	-5,8
RENAULT	204.345	164.606	167.718	149.516	-10,9
SEAT	58.997	61.405	56.632	60.975	7,7
SKODA	87.402	96.465	102.216	118.523	16,0
VOLVO	31.467	39.399	35.978	37.057	3,0
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	4.945	4.450	2.059	857	-58,4
<b>TOTAL</b>	<b>672.800</b>	<b>635.568</b>	<b>635.491</b>	<b>664.351</b>	<b>4,5</b>
<b>Marcas japonesas/Japan makes</b>					
DAIHATSU	8.856	7.755	10.352	13.120	26,7
FUJI HEAVY-SUBARU	8.420	9.209	10.200	11.053	8,4
HONDA	34.263	37.225	43.845	48.588	10,8
MAZDA	73.830	78.287	70.154	77.051	9,8
MITSUBISHI	36.131	33.536	36.767	33.760	-8,2
NISSAN	70.396	61.208	53.082	55.231	4,0
SUZUKI	24.556	24.681	28.804	32.237	11,9
TOYOTA	110.197	127.019	134.768	147.995	9,8
OTRAS MARCAS JAPONESAS/ OTHER JAPANESE MAKES	0	0	0	0	0
<b>TOTAL MARCAS JAPONESAS/ TOTAL JAPAN MAKES</b>	<b>366.649</b>	<b>378.920</b>	<b>387.972</b>	<b>419.035</b>	<b>8,0</b>
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	113.492	139.020	168.878	176.583	4,6
<b>TOTAL</b>	<b>3.236.938</b>	<b>3.266.826</b>	<b>3.342.122</b>	<b>3.467.961</b>	<b>3,8</b>

Nota: Incluye todo terreno / Note: Including 4WD (jeep type)

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data

# ALEMANIA

## GERMANY

### MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### NEW REGISTRATIONS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
NEOPLAN	524	440	403	499	23,8
CITROËN	7.085	7.519	7.310	8.338	14,1
DAF	3.523	4.869	5.269	6.648	26,2
DAIMLERCHRYSLER	72.722	78.369	78.324	82.595	5,5
FIAT	25.345	26.362	14.226	15.497	8,9
FORD	20.029	17.922	16.449	16.846	2,4
IVECO-MAGIRUS	2.950	3.530	3.479	3.915	12,5
EVOBUS	2.537	2.333	2.468	2.274	-7,9
MAN	19.537	22.071	23.440	26.070	11,2
MITSUBISHI	3.759	2.986	3.275	5.785	76,6
NISSAN	4.987	5.403	4.251	5.525	30,0
OPEL	12.516	17.439	13.582	14.917	9,8
PEUGEOT	4.376	4.505	4.055	4.848	19,6
RENAULT	21.120	16.767	16.104	19.444	20,7
SCANIA	3.507	3.832	4.217	4.563	8,2
SUZUKI	144	82	109	61	-44,0
TOYOTA	1.281	1.173	996	1.544	55,0
VOLKSWAGEN	32.174	39.939	47.538	56.392	18,6
VOLVO	4.592	4.916	4.220	4.875	15,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	22.037	22.944	23.061	23.797	3,2
<b>TOTAL</b>	<b>264.745</b>	<b>283.401</b>	<b>272.776</b>	<b>304.433</b>	<b>11,6</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data

## EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
AUDI	499.024	522.542	533.329	598.270	12,2
BMW	522.329	542.213	622.058	686.971	10,4
DAIMLERCHRYSLER	646.368	661.836	673.946	645.769	-4,2
FORD	567.005	595.278	648.808	646.846	-0,3
OPEL	639.647	575.078	553.321	543.708	-1,7
PORSCHE	66.818	66.521	78.061	62.850	-19,5
VOLKSWAGEN	713.468	703.056	685.838	708.588	3,3
<b>TOTAL</b>	<b>3.654.659</b>	<b>3.666.524</b>	<b>3.795.361</b>	<b>3.893.002</b>	<b>2,6</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data

## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
NEOPLAN	540	561	355	259	-27,0
DAIMLERCHRYSLER	131.118	148.041	154.942	143.629	-7,3
FORD	2.518	7.724	8.741	10.079	15,3
IVECO-MAGIRUS	10.635	10.360	13.090	14.381	9,9
MAN	38.730	30.675	34.708	41.277	18,9
VOLKSWAGEN	64.698	55.817	69.621	75.839	8,9
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	4.098	4.348	3.780	4.257	12,6
<b>TOTAL</b>	<b>252.337</b>	<b>257.526</b>	<b>285.237</b>	<b>289.721</b>	<b>1,6</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos VDA ■ Source: Prepared by ANFAC from VDA data

# FRANCIA

## FRANCE

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
GRUPO PSA	1.806.391	1.808.258	1.761.280	1.490.797	-15,4
PEUGEOT	1.208.461	1.213.362	1.155.292	906.878	-21,5
CITROËN	597.930	594.896	605.988	583.919	-3,6
RENAULT	1.076.945	1.083.848	1.042.611	889.177	-14,7
FIAT	14.730	13.433	8.304	5.321	-35,9
LANCIA	10.192	7.594	5.713	4.825	-15,5
SMART	128.339	95.666	77.015	73.672	-4,3
TOYOTA	183.732	203.713	180.643	249.934	38,4
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	0	14.904	37.390	14.470	-61,3
<b>TOTAL</b>	<b>3.220.329</b>	<b>3.227.416</b>	<b>3.112.956</b>	<b>2.728.196</b>	<b>-12,4</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
GRUPO PSA	115.279	126.021	126.389	127.697	1,0
PEUGEOT	64.111	69.312	68.166	62.903	-7,7
CITROËN	51.168	56.709	58.223	64.794	11,3
RENAULT	206.168	226.649	225.648	226.537	0,4
RENAULT TRUCKS	43.146	48.583	50.225	56.682	12,9
IRISBUS-HEULIEZ	429	409	291	420	44,3
FIAT	23.039	24.302	20.680	20.874	0,9
SCANIA	9.663	9.987	9.391	10.192	8,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	2.003	2.623	3.423	3.662	7,0
<b>TOTAL</b>	<b>399.727</b>	<b>438.574</b>	<b>436.047</b>	<b>446.064</b>	<b>2,3</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

### EXPORTACIÓN DE TURISMOS EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
GRUPO PSA	2.255.669	2.356.162	2.357.266	2.319.858	-1,6
PEUGEOT	1.349.982	1.467.506	1.457.101	1.373.382	-5,7
CITROËN	905.687	888.656	900.165	946.476	5,1
RENAULT	1.382.536	1.463.379	1.484.182	1.418.822	-4,4
<b>TOTAL</b>	<b>3.638.205</b>	<b>3.819.541</b>	<b>3.841.448</b>	<b>3.738.680</b>	<b>-2,7</b>

Nota: Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia / Note: Including exports produced out of Francia

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS

### NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
PSA PEUGEOT CITROËN	650.682	619.999	633.492	614.728	-3,0
PEUGEOT	379.227	363.247	362.191	356.801	-1,5
CITROËN	271.455	256.752	271.301	257.927	-4,9
RENAULT	546.014	549.192	524.415	472.105	-10,0
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	34	481	86	85	-1,2
<b>TOTAL NACIONAL/NATIONAL</b>	<b>1.196.730</b>	<b>1.169.672</b>	<b>1.157.993</b>	<b>1.086.918</b>	<b>-6,1</b>
AUDI	37.301	36.507	44.318	43.980	-0,8
FIAT	55.942	48.283	46.154	50.391	9,2
FORD	91.678	101.631	103.587	96.115	-7,2
MERCEDES	51.390	49.191	54.629	58.698	7,4
NISSAN	39.840	37.568	40.806	30.967	-24,1
OPEL	120.758	110.329	106.454	99.254	-6,8
SEAT	34.608	32.642	32.738	35.005	6,9
TOYOTA-LEXUS	72.199	78.667	87.406	97.140	11,1
VOLKSWAGEN	119.318	124.145	135.975	140.737	3,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	189.432	225.074	257.729	261.344	1,4
<b>TOTAL IMPORTADO/IMPORTED</b>	<b>812.466</b>	<b>844.037</b>	<b>909.796</b>	<b>913.631</b>	<b>0,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.009.196</b>	<b>2.013.709</b>	<b>2.067.789</b>	<b>2.000.549</b>	<b>-3,3</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

## MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

### NEW REGISTRATION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
PSA PEUGEOT CITROËN	140.608	148.640	151.479	150.082	-0,9
PEUGEOT	71.426	76.952	73.778	75.295	2,1
CITROËN	69.182	71.688	77.701	74.787	-3,8
RENAULT	123.837	134.614	135.372	146.664	8,3
RENAULT TRUCKS	21.617	22.649	23.065	23.232	0,7
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	5.289	7.213	2.216	885	-60,1
<b>TOTAL NACIONAL/NATIONAL</b>	<b>291.351</b>	<b>313.116</b>	<b>312.132</b>	<b>320.863</b>	<b>2,8</b>
<b>TOTAL IMPORTADO/IMPORTED</b>	<b>140.095</b>	<b>146.735</b>	<b>167.990</b>	<b>177.534</b>	<b>5,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>431.446</b>	<b>459.851</b>	<b>480.122</b>	<b>498.397</b>	<b>3,8</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

### EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
GRUPO PSA	236.695	247.168	245.297	250.562	2,1
PEUGEOT	110.799	119.123	115.443	119.976	3,9
CITROËN	125.896	128.045	129.854	130.586	0,6
RENAULT	143.216	159.535	253.536	254.693	0,5
RENAULT TRUCKS	27.524	42.607	45.637	48.421	6,1
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	5	11	6	4	-33,3
<b>TOTAL</b>	<b>407.440</b>	<b>449.321</b>	<b>544.476</b>	<b>553.680</b>	<b>1,7</b>

Nota: Incluye la exportación de los vehículos producidos fuera de Francia / Note: Including exports produced out of Francia

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos CCFA ■ Source: Prepared by ANFAC from CCFA data

# ITALIA

## ITALY

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ALFA ROMEO	182.469	162.116	132.441	157.775	19,1
FIAT	674.677	514.553	458.237	591.122	29,0
LANCIA	98.797	110.565	109.768	118.116	7,6
FERRARI	4.500	4.954	5.361	5.875	9,6
MASERATI	2.937	5.151	5.694	5.788	1,7
PININFARINA	39.664	21.160	6.490	9.739	50,1
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	23.410	15.079	7.537	4.087	-45,8
<b>TOTAL</b>	<b>1.026.454</b>	<b>833.578</b>	<b>725.528</b>	<b>892.502</b>	<b>23,0</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
FIAT	124.972	126.124	126.258	129.796	2,8
IVECO	78.923	84.297	86.052	91.617	6,5
PSA	81.076	89.372	90.611	88.524	-2,3
PIAGGIO	8.008	6.717	7.487	6.284	-16,1
BREDAMENARINIBUS	207	376	390	387	-0,8
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	1.991	1.641	2.026	2.484	22,6
<b>TOTAL</b>	<b>295.177</b>	<b>308.527</b>	<b>312.824</b>	<b>319.092</b>	<b>2,0</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data



## MATRICULACIÓN DE TURISMOS

### NEW REGISTRATION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ALFA ROMEO	81.188	75.747	62.013	71.776	15,7
FIAT	459.429	463.961	464.184	543.118	17,0
LANCIA	86.477	94.942	99.559	98.444	-1,1
OTRAS MARCAS NACIONALES/ OTHER NATIONAL MAKES	926	1.169	1.393	1.331	-4,5
<b>TOTAL NACIONAL/ TOTAL NATIONAL</b>	<b>628.020</b>	<b>635.819</b>	<b>627.149</b>	<b>714.669</b>	<b>14,0</b>
AUDI	51.770	55.105	60.845	59.745	-1,8
BMW	46.862	57.523	70.251	74.493	6,0
CITROËN	130.910	146.479	129.100	122.757	-4,9
CHEVROLET/DAEWOO	34.035	30.156	34.969	36.927	5,6
FORD	196.617	182.193	165.281	179.093	8,4
HYUNDAI	35.380	48.269	39.223	35.372	-9,8
MERCEDES	71.108	65.447	73.232	81.209	10,9
NISSAN	62.717	59.206	44.311	38.350	-13,5
OPEL	164.568	167.380	169.129	162.129	-4,1
PEUGEOT	117.996	106.241	96.170	103.920	8,1
RENAULT	166.932	158.236	142.595	122.980	-13,8
ROVER	7.018	5.989	0	0	0
SEAT	38.896	31.917	29.297	30.957	5,7
TOYOTA	126.444	126.246	126.981	136.860	7,8
VOLKSWAGEN	146.417	135.110	144.544	150.088	3,8
VOLVO	17.549	20.166	19.725	17.301	-12,3
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	203.805	233.206	264.642	254.249	-3,9
<b>TOTAL IMPORTADO/ TOTAL IMPORTED</b>	<b>1.619.024</b>	<b>1.628.869</b>	<b>1.610.295</b>	<b>1.606.430</b>	<b>-0,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2.247.044</b>	<b>2.264.688</b>	<b>2.237.444</b>	<b>2.321.099</b>	<b>3,7</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data

# ITALIA

## ITALY

### VENTAS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES SALES OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
BREMACH	217	95	146	52	-64,4
FIAT	88.455	88.879	87.343	105.865	21,2
IVECO	20.671	21.367	20.719	21.307	2,8
PIAGGIO	5.259	4.837	4.873	4.754	-2,4
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	492	633	606	667	10,1
<b>TOTAL NACIONAL/ TOTAL NATIONAL</b>	<b>115.094</b>	<b>115.811</b>	<b>113.687</b>	<b>132.645</b>	<b>16,7</b>
FORD	17.949	18.902	19.259	19.766	2,6
RENAULT	17.697	18.347	19.280	16.957	-12,0
VOLKSWAGEN	5.014	6.695	7.012	5.969	-14,9
NISSAN	11.414	11.870	10.641	10.771	1,2
OPEL	6.612	7.007	8.497	9.038	6,4
MERCEDES	10.137	11.099	10.643	10.413	-2,2
PEUGEOT	7.595	8.732	7.927	7.989	0,8
CITROËN	8.310	9.188	7.658	7.637	-0,3
HYUNDAI	2.114	1.797	1.240	871	-29,8
SEAT	829	477	155	26	-83,2
SUZUKI	117	108	60	0	-100,0
TOYOTA	607	544	418	606	45,0
TATA	595	900	881	1.178	33,7
SKODA	31	120	135	80	-40,7
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	9.829	9.912	8.694	10.142	16,7
<b>TOTAL IMPORTADO/ TOTAL IMPORTED</b>	<b>98.850</b>	<b>105.698</b>	<b>102.500</b>	<b>101.443</b>	<b>-1,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>213.944</b>	<b>221.509</b>	<b>216.187</b>	<b>234.088</b>	<b>8,3</b>

Nota: Hasta 3,5 Tn. de P.M.A. / Note: Up to 3,5 t. GVW

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data

## EXPORTACIÓN DE TURISMOS EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ALFA ROMEO	91.908	87.010	69.452	74.927	7,9
FIAT	329.812	229.540	164.538	251.543	52,9
LANCIA	13.883	17.820	15.246	17.088	12,1
FERRARI	3.921	4.321	4.740	5.178	9,2
MASERATI	2.526	4.239	5.115	5.231	2,3
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	60.195	34.824	13.690	13.120	-4,2
<b>TOTAL</b>	<b>502.245</b>	<b>377.754</b>	<b>272.781</b>	<b>367.087</b>	<b>34,6</b>

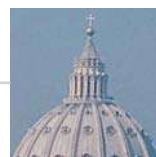
Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data

## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
FIAT	70.515	74.528	75.483	77.434	2,6
IVECO	49.175	53.988	58.201	63.426	9,0
PSA	79.293	87.174	88.427	84.540	-4,4
PIAGGIO	1.799	1.635	1.733	2.023	16,7
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	605	628	989	1.442	45,8
<b>TOTAL</b>	<b>201.387</b>	<b>217.953</b>	<b>224.833</b>	<b>228.865</b>	<b>1,8</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos ANFIA ■ Source: Prepared by ANFAC from ANFIA data



# REINO UNIDO

## UNITED KINGDOM

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ROVER GROUP	280.334	255.852	204.983	175.714	-14,3
ROVER	132.789	106.088	29.104	0	-100,0
LAND ROVER	147.545	149.764	175.879	175.714	-0,1
OPEL/VAUXHALL	124.061	146.894	189.398	143.654	-24,2
JAGUAR DAIMLER	126.121	105.532	84.040	69.852	-16,9
PEUGEOT	207.237	173.091	126.521	75.401	-40,4
NISSAN	331.924	319.652	315.297	301.211	-4,5
ASTON MARTIN	1.476	2.067	4.461	7.052	58,1
ROLLS ROYCE	502	875	692	831	20,1
LOTUS	1.731	3.212	5.053	3.062	-39,4
TVR	871	860	712	306	-57,0
CARBODIES	2.346	2.459	0	0	-
HONDA	184.693	193.455	186.984	184.351	-1,4
TOYOTA	210.617	244.799	264.279	282.214	6,8
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	185.645	198.498	213.936	198.437	-7,2
<b>TOTAL</b>	<b>1.657.558</b>	<b>1.647.246</b>	<b>1.596.356</b>	<b>1.442.085</b>	<b>-9,7</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ROVER GROUP	15.398	14.090	11.784	13.663	15,9
ROVER	768	125	37	0	-100,0
LAND ROVER	14.630	13.965	11.747	13.663	16,3
PEUGEOT	2.371	7.265	3.097	3.803	22,8
LEYLAND DAF	21.216	21.811	26.452	23.944	-9,5
LDV	8.900	7.515	10.175	6.990	-31,3
LEYLAND TRUCKS	12.316	14.296	16.277	16.954	4,2
FORD	54.316	69.903	71.885	70.890	-1,4
VAUXHALL	18.193	4.428	0	3.928	-
IBC	73.958	88.715	90.456	89.068	-1,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	3.419	3.081	3.079	2.408	-21,8
<b>TOTAL</b>	<b>188.871</b>	<b>209.293</b>	<b>206.753</b>	<b>207.704</b>	<b>0,5</b>

Nota: Incluye autobuses / Note: Including buses

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS

### NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ALFA ROMEO	10.307	8.072	6.396	5.249	-17,9
AUDI-VOLKSWAGEN	249.777	258.936	268.015	275.453	2,8
BMW	93.822	102.200	111.666	115.616	3,5
CITROËN	117.602	105.596	99.576	95.575	-4,0
DAIHATSU	4.475	4.141	4.275	4.024	-5,9
FIAT	74.823	72.825	35.828	58.831	64,2
FORD	378.942	367.158	347.551	344.408	-0,9
VAUXHALL	326.433	325.012	317.353	301.679	-4,9
HONDA	81.858	91.241	98.344	97.728	-0,6
INTER. MOTORS	10.553	9.333	9.155	7.299	-20,3
JAGUAR DAIMLER	29.240	32.535	26.328	23.165	-12,0
LAND ROVER	41.056	41.401	43.769	42.793	-2,2
LOTUS	964	879	934	820	-12,2
MAZDA	37.854	47.739	45.706	49.631	8,6
MERCEDES	93.625	81.963	82.247	81.076	-1,4
MITSUBISHI	18.074	22.573	24.972	19.713	-21,1
NISSAN	105.798	90.223	86.727	69.157	-20,3
PEUGEOT	184.940	167.822	144.332	144.132	-0,1
RENAULT	189.427	189.342	174.743	138.094	-21,0
MG ROVER	95.848	76.768	29.091	4.805	-83,5
SAAB	14.584	20.294	27.465	26.962	-1,8
SEAT	34.293	33.228	28.431	32.839	15,5
SKODA	36.548	35.029	37.803	38.743	2,5
SUZUKI	32.877	33.656	32.090	30.510	-4,9
TOYOTA	117.531	121.081	122.534	117.819	-3,8
VOLVO	39.062	40.005	38.376	30.553	-20,4
HYUNDAI	32.238	37.611	36.640	35.589	-2,9
DAEWOO	12.801	17.560	2.715	0	-100,0
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	113.698	133.046	156.655	152.601	-2,6
<b>TOTAL</b>	<b>2.579.050</b>	<b>2.567.269</b>	<b>2.439.717</b>	<b>2.344.864</b>	<b>-3,9</b>

Nota: Incluye todo terreno / Note: Including 4WD (jeep type)

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

# REINO UNIDO

## UNITED KINGDOM

### MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### NEW REGISTRATIONS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
CITROËN	24.746	23.494	22.456	24.239	7,9
DAIHATSU	636	497	501	474	-5,4
ERF	49	0	669	382	-42,9
FIAT	10.673	12.415	12.417	12.897	3,9
FORD	84.418	95.349	88.798	92.922	4,6
GENERAL MOTORS	49.881	48.530	52.500	47.917	-8,7
IVECO	13.167	15.322	15.513	13.498	-13,0
LEYLAND DAF-LDV	15.632	20.927	23.374	22.146	-5,3
MAN-VW	21.056	25.437	27.283	30.862	13,1
MAZDA	987	714	1.094	535	-51,1
MERCEDES	32.003	34.740	32.731	30.599	-6,5
MITSUBISHI	13.430	13.962	13.619	16.279	19,5
NISSAN	6.782	14.051	15.372	17.661	14,9
PEUGEOT	14.303	15.649	16.967	16.947	-0,1
RENAULT	16.551	21.961	21.580	21.186	-1,8
RENAULT TRUCK	6.601	3.774	3.285	3.308	0,7
SCANIA	6.570	5.818	5.678	5.757	1,4
SEDDON ATKINSON	45	381	284	227	-20,1
SUZUKI	3.156	3.514	2.963	199	-93,3
TOYOTA	6.638	6.968	5.454	6.533	19,8
VOLVO	6.106	5.860	6.195	5.441	-12,2
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	25.915	15.792	13.038	12.727	-2,4
<b>TOTAL</b>	<b>359.345</b>	<b>385.155</b>	<b>381.771</b>	<b>382.736</b>	<b>0,3</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

### MATRICULACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES

#### NEW REGISTRATIONS OF BUSES & COACHES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
VOLVO	1.023	1.092	1.335	1.059	-20,7
OPTARE	366	422	517	453	-12,4
DENNIS	1.317	926	663	876	32,1
SCANIA	459	473	537	547	1,9
MAN	99	113	110	196	78,2
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	1.078	986	1.036	1.101	6,3
<b>TOTAL</b>	<b>4.342</b>	<b>4.012</b>	<b>4.198</b>	<b>4.232</b>	<b>0,8</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

## EXPORTACIÓN DE TURISMOS EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
ROVER GROUP	146.981	143.602	141.404	133.314	-5,7
MG ROVER	42.399	36.645	9.391	0	-100,0
LAND ROVER	104.582	106.957	132.013	133.314	1,0
JAGUAR DAIMLER	93.707	77.138	58.553	46.942	-19,8
BMW	134.795	144.982	153.471	146.119	-4,8
HONDA	140.201	141.170	135.034	128.787	-4,6
PEUGEOT	121.437	106.694	80.489	61.254	-23,9
NISSAN	251.668	253.998	252.841	247.444	-2,1
TOYOTA	177.409	208.168	224.397	243.430	8,5
VAUXHALL/OPEL/IBC	74.090	93.449	122.834	82.669	-32,7
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	3.472	10.542	16.090	16.433	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>1.143.760</b>	<b>1.179.743</b>	<b>1.185.113</b>	<b>1.106.392</b>	<b>-6,6</b>

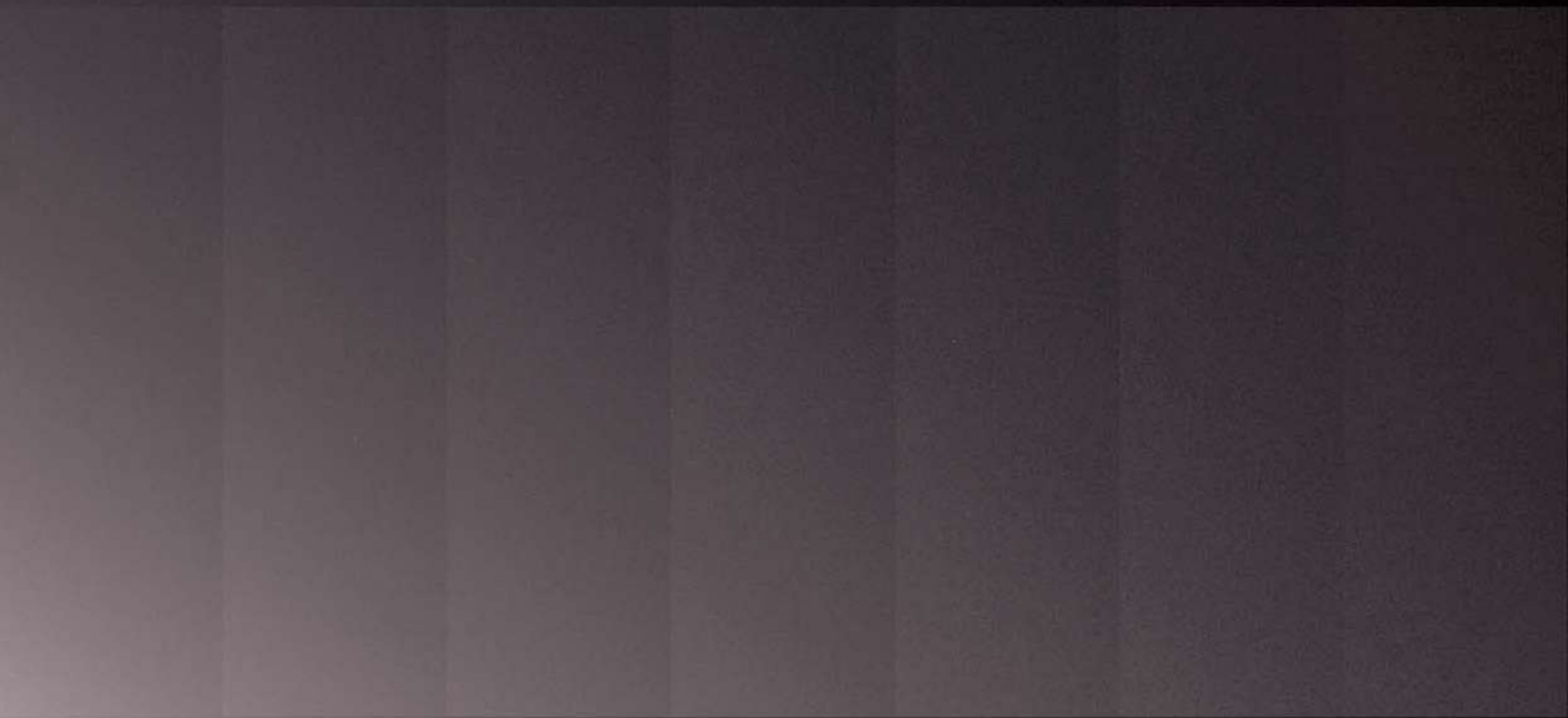
Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data

## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
LAND ROVER	8.284	8.009	7.078	9.821	38,8
FORD	24.669	34.325	42.231	42.846	1,5
IBC	63.381	74.741	73.497	73.019	-0,7
LDV	85	91	136	379	178,7
LEYLAND TRUCKS	4.296	4.269	5.071	6.306	24,4
PEUGEOT	422	6.129	1.886	3.027	60,5
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	1.780	543	229	688	200,4
<b>TOTAL</b>	<b>102.917</b>	<b>128.107</b>	<b>130.128</b>	<b>136.086</b>	<b>4,6</b>

Nota: Incluye autobuses / Note: Including buses

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos SMMT ■ Source: Prepared by ANFAC from SMMT data



# CAPÍTULO 7

## CUADROS ESTADÍSTICOS EN EL MUNDO

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE VEHÍCULOS

MATRICULACIÓN POR AREAS GEOGRÁFICAS

COREA DEL SUR

ESTADOS UNIDOS

JAPÓN



# PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE PRODUCTION

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
UE-15/ <i>EU-15</i>	14.963.208	15.026.020	14.571.424	14.186.199	-2,6
América	8.267.040	8.566.853	8.816.463	9.312.932	5,6
USA	4.510.469	4.229.625	4.321.272	4.366.220	1,0
Canadá	1.340.175	1.335.516	1.356.271	1.389.536	2,5
Méjico/ <i>Mexico</i>	774.048	903.313	846.048	1.097.619	29,7
Brasil	1.505.139	1.862.780	2.011.817	2.092.029	4,0
Asia-Oceanía	16.230.645	17.928.039	20.049.013	22.161.954	10,5
Japón/ <i>Japan</i>	8.478.328	8.720.385	9.016.735	9.756.515	8,2
China	2.018.875	2.480.231	3.931.807	5.233.132	33,1
Corea del Sur/ <i>South Korea</i>	2.767.716	3.122.600	3.357.094	3.489.136	3,9
Africa	214.730	287.655	319.598	337.751	5,7
Resto Mundo <i>Rest of the world</i>	2.273.398	2.803.701	3.158.171	3.883.283	23,0
<b>TOTAL MUNDO/TOTAL WORLD</b>	<b>41.949.021</b>	<b>44.612.268</b>	<b>46.914.669</b>	<b>49.882.119</b>	<b>6,3</b>

Producción más ensamblaje / *Production and assembly*  
Fuente: OICA ■ *Source: OICA*

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
UE-15/ <i>EU-15</i>	2.163.980	2.194.744	2.271.738	2.356.632	3,7
América	10.308.229	10.380.452	10.492.212	9.758.044	-7,0
USA	7.576.559	7.730.729	7.625.381	6.897.766	-9,5
Canadá	1.212.687	1.376.020	1.331.621	1.182.756	-11,2
Méjico/ <i>Mexico</i>	801.399	673.846	838.190	947.899	13,1
Brasil	322.652	454.447	519.023	519.005	0,0
Asia-Oceanía	5.741.069	6.322.450	5.856.832	6.098.587	4,1
China	2.424.811	2.754.265	1.776.614	1.955.576	10,1
Japón/ <i>Japan</i>	1.807.690	1.791.133	1.782.924	1.727.718	-3,1
Corea del Sur/ <i>South Korea</i>	410.154	346.864	342.256	350.966	2,5
Africa	113.711	135.012	202.331	254.810	25,9
Resto Mundo <i>Rest of the world</i>	304.643	816.630	813.265	862.563	6,1
<b>TOTAL MUNDO/TOTAL WORLD</b>	<b>18.631.632</b>	<b>19.849.288</b>	<b>19.636.378</b>	<b>19.330.636</b>	<b>-1,6</b>

Producción más ensamblaje / *Production and assembly*  
Fuente: OICA ■ *Source: OICA*

# MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

## VEHICLE NEW REGISTRATIONS

### MATRICULACIÓN DE TURISMOS

#### NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
UE-15/EU-15	13.842.710	14.127.453	14.136.855	14.229.041	0,7
USA	7.610.481	7.505.932	7.667.066	7.780.759	1,5
Canadá	864.989	819.413	842.322	854.281	1,4
Méjico/Mexico	691.819	741.657	714.010	680.946	-4,6
Brasil	1.168.681	1.115.889	1.369.182	1.556.220	13,7
Japón/Japan	4.715.920	4.768.131	4.748.409	4.641.732	-2,2
Corea del Sur/South Korea	1.024.543	884.532	953.125	983.377	3,2
China <sup>(1)</sup>	2.210.000	2.294.752	3.973.624	5.383.734	35,5

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

<sup>(1)</sup>Estimación ■ Estimate

### MATRICULACIÓN DE VEHICULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES

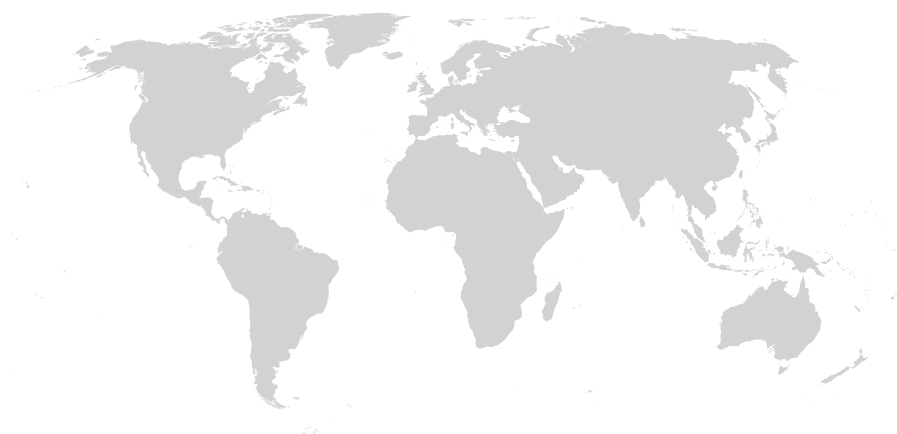
#### NEW REGISTRATIONS OF COMMERCIAL VEHICLES AND BUSES

Países   Countries	2003	2004	2005	2006	%06/05
UE-15/EU-15	2.016.826	2.190.708	2.244.598	2.356.609	5,0
USA	9.356.961	9.792.641	9.777.263	9.268.222	-5,2
Méjico/Mexico	286.051	354.139	417.758	458.772	9,8
Brasil	259.929	320.329	345.462	371.518	7,5
Japón/Japan	1.112.258	1.085.251	1.103.658	1.097.774	-0,5
Corea del Sur/South Korea	324.269	244.832	235.658	236.907	0,5
China <sup>(1)</sup>	2.467.351	2.766.428	1.788.297	2.086.266	16,7

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos de las Asociaciones de Fabricantes de los países considerados

Source: Prepared by ANFAC from appropriate association in each country

<sup>(1)</sup>Estimación ■ Estimate



# COREA DEL SUR

## SOUTH KOREA

### PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HYUNDAI	1.409.828	1.473.022	1.469.757	1.386.904	-5,6
KIA	709.335	897.302	1.000.140	1.066.461	6,6
DAEWOO	387.790	540.587	632.858	757.227	19,7
SSANGYONG	143.134	130.783	135.901	117.123	-13,8
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	117.629	80.906	118.438	161.421	36,3
<b>TOTAL</b>	<b>2.767.716</b>	<b>3.122.600</b>	<b>3.357.094</b>	<b>3.489.136</b>	<b>3,9</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HYUNDAI	236.557	200.706	214.003	231.364	8,1
KIA	142.928	122.439	105.030	83.828	-20,2
DAEWOO	17.329	18.883	18.556	28.303	52,5
SSANGYONG	8.562	0	0	0	-
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	4.778	4.836	4.667	7.471	60,1
<b>TOTAL</b>	<b>410.154</b>	<b>346.864</b>	<b>342.256</b>	<b>350.966</b>	<b>2,5</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares ■ Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data



## VENTAS DE AUTOMÓVILES DE TURISMO SALES OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAEWOO	116.049	89.999	93.658	112.088	19,7
SSANGYONG	125.176	97.851	75.527	56.068	-25,8
HYUNDAI	424.861	390.779	415.337	427.488	2,9
KIA	225.539	197.128	213.603	220.949	3,4
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	110.249	82.220	115.425	119.088	3,2
IMPORTADO/IMPORTED	22.669	26.555	39.575	47.696	20,5
<b>TOTAL</b>	<b>1.024.543</b>	<b>884.532</b>	<b>953.125</b>	<b>983.377</b>	<b>3,2</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data

## VENTAS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES SALES OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAEWOO	15.182	17.826	17.590	20.745	17,9
SSANGYONG	3.902	0	0	0	-
HYUNDAI	205.628	160.538	155.477	153.604	-1,2
KIA	87.792	54.518	52.905	49.648	-6,2
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	3.934	3.793	3.040	4.576	50,5
IMPORTADO/IMPORTED	7.831	8.157	6.646	8.334	25,4
<b>TOTAL</b>	<b>324.269</b>	<b>244.832</b>	<b>235.658</b>	<b>236.907</b>	<b>0,5</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares / Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data

# COREA DEL SUR

## SOUTH KOREA

### EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DE TURISMO

#### EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HYUNDAI	970.338	1.083.386	1.063.777	955.178	-10,2
KIA	481.513	701.176	780.089	835.709	7,1
DAEWOO	256.145	456.639	543.528	637.938	17,4
SSANGYONG	11.001	32.497	65.521	60.035	-8,4
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	1.127	2.878	3.610	41.320	1044,6
<b>TOTAL</b>	<b>1.720.124</b>	<b>2.276.576</b>	<b>2.456.525</b>	<b>2.530.180</b>	<b>3,0</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data

### EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HYUNDAI	41.796	40.821	67.434	76.874	14,0
KIA	47.237	60.461	58.424	35.524	-39,2
DAEWOO	1.047	1.025	2.297	3.964	72,6
SSANGYONG	4.405	36	0	0	-
OTRAS MARCAS/OTHER MAKES	329	644	1.408	1.678	19,2
<b>TOTAL</b>	<b>94.814</b>	<b>102.987</b>	<b>129.563</b>	<b>118.040</b>	<b>-8,9</b>

Nota: Incluye autobuses y autocares ■ Note: Including buses & coaches

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos KAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from KAMA data



# ESTADOS UNIDOS

## UNITED STATES OF AMERICA

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS

#### PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIMLERCHRYSLER GROUP	363.027	350.766	325.632	330.969	1,6
CHRYSLER	112.325	118.501	97.299	101.838	4,7
DODGE	250.702	232.265	228.333	229.131	0,3
FORD MOTOR	821.680	696.117	584.637	540.413	-7,6
FORD	672.428	563.349	472.991	480.403	1,6
LINCOLN-MERCURY	149.252	132.768	111.646	60.010	-46,2
GENERAL MOTORS GROUP	1.385.715	1.182.933	1.153.358	1.156.809	0,3
BUICK	158.578	115.912	73.568	115.452	56,9
CADILLAC	159.565	160.792	169.202	145.505	-14,0
CHEVROLET	502.605	550.063	572.058	465.759	-18,6
OLDSMOBILE	113.466	18.906	0	0	-
OPEL	0	0	0	261	-
PONTIAC	268.053	214.629	228.452	255.841	12,0
SATURN	183.448	122.631	110.078	173.991	58,1
HONDA	593.108	566.967	581.063	606.558	4,4
HYUNDAI	0	0	91.218	175.155	92,0
NISSAN	322.068	366.771	383.252	347.644	-9,3
TOYOTA	435.853	470.440	509.127	503.885	-1,0
AUTOALLIANCE	83.422	133.264	272.632	249.860	-8,4
SUBARU	89.243	98.298	87.151	84.267	-3,3
MITSUBISHI	126.247	91.536	64.934	74.812	15,2
NUMMI	233.517	237.397	248.438	257.868	3,8
BMW	56.589	35.136	19.830	38.756	95,4
<b>TOTAL</b>	<b>4.510.469</b>	<b>4.229.625</b>	<b>4.321.272</b>	<b>4.366.996</b>	<b>1,1</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos WARD'S ■ Source: Prepared by ANFAC from WARD'S data



# ESTADOS UNIDOS

## UNITED STATES OF AMERICA

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
CHRYSLER CORP.	1.362.977	1.340.023	1.331.605	1.208.733	-9,2
FORD MOTOR	2.296.844	2.318.488	2.183.019	1.756.439	-19,5
GENERAL MOTORS GROUP	2.504.524	2.399.118	2.151.040	1.937.609	-9,9
NISSAN	200.203	387.989	452.759	395.865	-12,6
TOYOTA	291.516	374.688	369.970	335.197	-9,4
MERCEDES	84.100	73.500	95.558	173.600	81,7
BMW	109.501	108.780	104.986	65.876	-37,3
HONDA	252.205	236.436	358.805	349.034	-2,7
NUMMI	161.566	143.281	168.931	170.765	1,1
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	313.123	348.426	408.708	500.163	22,4
<b>TOTAL</b>	<b>7.576.559</b>	<b>7.730.729</b>	<b>7.625.381</b>	<b>6.893.281</b>	<b>-9,6</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos WARD'S ■ Source: Prepared by ANFAC from WARD'S data

### VENTAS DE TURISMOS

#### SALES OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
CHRYSLER GROUP.	456.676	474.119	526.823	510.234	-3,1
FORD MOTOR CO.	1.169.433	1.018.333	1.038.876	1.094.660	5,4
GENERAL MOTORS CORP.	1.959.018	1.875.551	1.743.814	1.621.573	-7,0
BMW	236.154	226.282	238.653	255.514	7,1
HONDA	820.129	843.289	837.822	843.950	0,7
HYUNDAI	298.943	300.094	325.958	327.316	0,4
MAZDA	163.694	187.678	193.311	186.881	-3,3
MITSUBISHI	161.523	108.937	86.472	83.843	-3,0
NISSAN	505.392	536.757	572.464	553.617	-3,3
SUBARU	116.364	121.662	121.425	125.590	3,4
SUZUKI	22.541	47.109	57.772	63.103	9,2
TOYOTA	995.986	1.101.221	1.289.356	1.458.156	13,1
VOLKSWAGEN	362.139	301.487	286.782	305.087	6,4
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	342.489	363.413	347.538	351.235	1,1
<b>TOTAL</b>	<b>7.610.481</b>	<b>7.505.932</b>	<b>7.667.066</b>	<b>7.780.759</b>	<b>1,5</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos WARD'S ■ Source: Prepared by ANFAC from WARD'S data

## VENTAS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES SALES OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
CHRYSLER CORP.	1.670.775	1.731.905	1.778.010	1.632.271	-8,2
FORD MOTOR	2.314.286	2.313.343	2.129.280	1.824.014	-14,3
GM	2.784.262	2.816.158	2.758.129	2.487.321	-9,8
MERCEDES	131.429	152.987	187.805	225.285	20,0
HONDA	529.718	551.109	624.650	665.408	6,5
NISSAN	291.268	452.037	506.863	468.415	-7,6
TOYOTA	872.307	961.215	975.230	1.090.571	11,8
VOLVO	29.311	41.014	53.749	60.240	12,1
ISUZU	43.451	42.895	27.964	24.365	-12,9
MAZDA	95.171	76.204	65.028	81.905	26,0
MITSUBISHI	99.617	57.776	43.035	34.715	-19,3
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	495.366	595.998	627.520	673.712	7,4
<b>TOTAL</b>	<b>9.356.961</b>	<b>9.792.641</b>	<b>9.777.263</b>	<b>9.268.222</b>	<b>-5,2</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos WARD'S ■ Source: Prepared by ANFAC from WARD'S data



# JAPÓN

## JAPAN

### PRODUCCIÓN DE TURISMOS PRODUCTION OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	493.390	528.826	539.206	626.942	16,3
FUJI	363.357	403.540	385.953	402.561	4,3
HONDA	1.117.120	1.190.883	1.213.352	1.277.099	5,3
ISUZU	710	210	0	0	-
MITSUBISHI	645.525	532.483	555.540	657.344	18,3
NISSAN	1.242.481	1.204.254	1.221.086	1.020.592	-16,4
SUZUKI	799.275	870.490	921.008	1.038.296	12,7
MAZDA	733.295	758.269	806.064	906.862	12,5
TOYOTA	3.082.044	3.231.430	3.374.526	3.826.819	13,4
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	1.131	0	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>8.478.328</b>	<b>8.720.385</b>	<b>9.016.735</b>	<b>9.756.515</b>	<b>8,2</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

### PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PRODUCTION OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	147.846	150.659	185.303	164.349	-11,3
FUJI	86.705	88.252	83.544	79.722	-4,6
HINO	77.732	87.521	91.716	95.679	4,3
HONDA	53.821	51.645	48.642	55.767	14,6
ISUZU	241.511	215.397	207.077	227.403	9,8
MITSUBISHI	103.846	107.400	109.360	101.134	-7,5
MITSUBISHI FUSO	124.048	112.833	124.220	132.002	6,3
NISSAN	220.486	230.408	224.073	207.965	-7,2
NISSAN DIESEL	37.226	38.371	39.547	41.255	4,3
SUZUKI	181.456	175.245	169.778	168.509	-0,7
MAZDA	67.789	60.461	58.865	59.685	1,4
TOYOTA	403.590	411.501	362.819	303.501	-16,3
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	560	998	1.667	2.110	26,6
<b>TOTAL</b>	<b>1.746.616</b>	<b>1.730.691</b>	<b>1.706.611</b>	<b>1.639.081</b>	<b>-4,0</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

## PRODUCCIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES PRODUCTION OF BUSES & COACHES

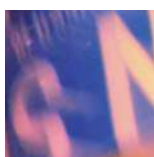
Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HINO	5.390	6.316	5.269	4.443	-15,7
ISUZU	2.354	2.745	3.176	3.404	7,2
MITSUBISHI FUSO	8.697	7.285	8.054	9.501	18,0
NISSAN	8.628	4.345	6.053	5.843	-3,5
NISSAN DIESEL	1.622	1.736	1.524	1.578	3,5
TOYOTA	34.383	38.015	52.237	63.868	22,3
<b>TOTAL</b>	<b>61.074</b>	<b>60.442</b>	<b>76.313</b>	<b>88.637</b>	<b>16,1</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

## MATRICULACIÓN DE TURISMOS NEW REGISTRATIONS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	405.789	442.643	445.609	481.697	8,1
FUJI	162.338	190.318	171.369	163.910	-4,4
HONDA	663.025	690.618	664.725	649.595	-2,3
ISUZU	56	54	44	36	-18,2
MITSUBISHI	284.328	184.980	174.493	196.002	12,3
LEXUS	0	0	10.293	31.097	202,1
NISSAN	703.091	692.048	743.596	648.411	-12,8
SUZUKI	472.734	512.138	544.526	543.708	-0,2
MAZDA	234.351	238.975	238.946	219.374	-8,2
TOYOTA	1.511.664	1.574.931	1.507.487	1.459.694	-3,2
GM JAPÓN	1.226	0	0	0	-
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	0	241.426	247.321	248.208	0,4
IMPORTADO/IMPORTED	277.318	0	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>4.715.920</b>	<b>4.768.131</b>	<b>4.748.409</b>	<b>4.641.732</b>	<b>-2,2</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data



# JAPÓN

## JAPAN

### MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

#### NEW REGISTRATIONS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	136.066	135.166	155.545	140.787	-9,5
FUJI	81.486	88.105	86.848	81.324	-6,4
HINO	45.156	48.125	51.163	50.806	-0,7
HONDA	52.094	52.515	49.390	52.696	6,7
ISUZU	84.623	79.767	82.372	90.164	9,5
MITSUBISHI	82.706	70.260	69.758	67.486	-3,3
MITSUBISHI FUSO	82.775	69.825	58.212	67.871	16,6
NISSAN	117.300	130.382	118.789	114.932	-3,2
NISSAN DIESEL	21.344	18.964	20.629	18.965	-8,1
SUZUKI	154.139	149.997	151.261	147.325	-2,6
MAZDA	43.432	41.608	47.973	49.778	3,8
TOYOTA	186.371	178.542	190.705	195.799	2,7
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	0	3.848	3.259	2.241	-31,2
IMPORTADO/IMPORTED	3.563	0	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.091.055</b>	<b>1.067.104</b>	<b>1.085.904</b>	<b>1.080.174</b>	<b>-0,5</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

### MATRICULACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES

#### NEW REGISTRATIONS OF BUSES & COACHES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HINO	2.715	2.777	3.365	3.146	-6,5
ISUZU	1.425	1.158	1.781	1.782	0,1
MITSUBISHI FUSO	4.734	3.468	2.959	3.543	19,7
NISSAN	4.699	4.449	3.841	3.420	-11,0
NISSAN DIESEL	901	740	778	789	1,4
TOYOTA	6.682	5.530	4.993	4.887	-2,1
OTRAS MARCAS/OTHERS MAKES	0	0	37	33	-10,8
IMPORTADO/IMPORTED	47	25	0	0	-
<b>TOTAL</b>	<b>21.203</b>	<b>18.147</b>	<b>17.754</b>	<b>17.600</b>	<b>-0,9</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

## EXPORTACIÓN DE TURISMOS EXPORTS OF PASSENGER CARS

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	72.742	77.979	89.489	116.536	30,2
FUJI	202.713	211.187	215.825	238.821	10,7
HONDA	465.653	513.626	522.891	627.951	20,1
ISUZU	7.568	228	0	0	-
MITSUBISHI	375.055	347.696	340.164	390.727	14,9
NISSAN	587.831	583.463	533.543	508.132	-4,8
SUZUKI	259.157	254.633	265.211	362.468	36,7
MAZDA	547.323	569.037	603.929	716.116	18,6
TOYOTA	1.562.456	1.656.178	1.792.116	2.334.746	30,3
<b>TOTAL</b>	<b>4.080.498</b>	<b>4.214.027</b>	<b>4.363.168</b>	<b>5.295.497</b>	<b>21,4</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

## EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EXPORTS OF COMMERCIAL VEHICLES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
DAIHATSU	11.104	15.920	20.351	17.912	-12,0
HINO	30.009	39.384	38.740	46.544	20,1
ISUZU	140.280	128.737	121.350	141.102	16,3
MITSUBISHI	14.891	15.364	12.383	15.511	25,3
MITSUBISHI FUSO	38.276	46.461	55.531	74.323	33,8
NISSAN	112.289	135.378	129.208	121.157	-6,2
NISSAN DIESEL	15.731	19.732	19.106	21.309	11,5
SUZUKI	15.539	19.021	12.147	7.058	-41,9
MAZDA	6.678	7.144	5.118	4.457	-12,9
TOYOTA	245.457	260.654	198.022	128.601	-35,1
<b>TOTAL</b>	<b>630.254</b>	<b>687.795</b>	<b>611.956</b>	<b>577.974</b>	<b>-5,6</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

## EXPORTACIÓN DE AUTOBUSES Y AUTOCARES EXPORTS OF BUSES & COACHES

Marcas   Makes	2003	2004	2005	2006	%06/05
HINO	3.249	4.205	2.907	2.256	-22,4
ISUZU	1.129	1.608	1.421	1.700	19,6
MITSUBISHI FUSO	3.874	4.042	5.041	5.865	16,3
NISSAN	8.503	10.088	14.745	16.727	13,4
NISSAN DIESEL	753	989	716	710	-0,8
TOYOTA	28.083	34.909	53.107	65.943	24,2
<b>TOTAL</b>	<b>45.591</b>	<b>55.841</b>	<b>77.937</b>	<b>93.201</b>	<b>19,6</b>

Fuente: Elaboración ANFAC en base a datos JAMA ■ Source: Prepared by ANFAC from JAMA data

# GLOSARIO

## *GLOSARY*

- AAA:** Association Auxiliaire de l'Automobile
- ACEA:** Association des Constructeurs Européenes d'Automobiles
- ANFIA:** Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche
- AOP:** Asociación de Operadores del Petróleo
- CCFA:** Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
- CORES:** Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos
- DGT:** Dirección General de Tráfico
- IEA:** Instituto de Estudios de Automoción
- INE:** Instituto Nacional de Estadística
- JAMA:** Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.
- KAMA:** Korea Automobile Manufacturers Association
- OICA:** Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
- SMMT:** The Society of Motor Manufacturers and Traders
- VDA:** Verband der Automobilindustrie E.V.



Fray Bernardino Sahagún, 24  
28036 Madrid

T: 91 343 13 43

F: 91 345 03 77

[www.anfac.es](http://www.anfac.es)

Edita:



[www.ideaauto.com](http://www.ideaauto.com)