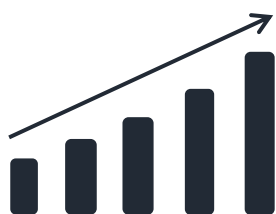


# Indústria Automóvel



NOTA INFORMATIVA  
Estatísticas Setoriais  
março 2019

Maria Jordão  
[maria.jordao@dgae.min-economia.pt](mailto:maria.jordao@dgae.min-economia.pt)



## NOTAS PRÉVIAS

---

Quaisquer opiniões expressas neste documento são da responsabilidade dos seus autores e não refletem necessariamente a perspetiva da Direção-Geral das Atividades Económicas.

Os utilizadores poderão encontrar mais informação sobre estatísticas setoriais (infografias, sínteses de indicadores, entre outros) em [https://www.dgae.gov.pt/documentacao/estatisticas/infografias\\_setoriais.aspx](https://www.dgae.gov.pt/documentacao/estatisticas/infografias_setoriais.aspx).

---

## Conteúdos

1. Enquadramento .....	3
2. Caracterização do setor automóvel em Portugal.....	3
2.1. Oferta/Produção .....	3
2.2. Procura/Consumo .....	7
3. O setor automóvel no contexto do Comércio Externo Português .....	8
4. Vendas de veículos de passageiros por tipo de combustível .....	12
5. Considerações Finais.....	15

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 - N.º de Empresas de fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis, por grupo (atividade), em Portugal, 2010 e 2017.....	4
Gráfico 2 – FBCF (milhões €) por subsetor, em Portugal, 2010 – 2017.....	5
Gráfico 3 - Índice mensal de produção industrial (Base - 2015), Portugal, Jan 2005 - Jan 2019 .....	5
Gráfico 4 - Índice de preços mensal na produção industrial no mercado interno - bruto (Base - 2015), Portugal, Jan 2010 - Jan 2019 .....	6
Gráfico 5 - Índice de preços mensal na produção industrial no mercado interno - bruto (Base - 2015), Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis, Portugal, Jan 2010 - Jan 2019	6
Gráfico 6 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes em 2016 e 2017, por NUT II.....	7
Gráfico 7 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes, por tipo de veículo, Portugal, 2017 .....	7
Gráfico 8 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes, em Portugal, 2011 - 2017.....	7
Gráfico 9 – Distribuição do volume de negócios das empresas de vendas por grosso e a retalho e serviços de reparação de veículos automóveis e motociclos, por subsetor, em Portugal, 2017 .....	8
Gráfico 10 - Volume de negócios (milhões €) das empresas de vendas de veículos automóveis, em Portugal, 2010 - 2017	8
Gráfico 11 – Saldo (milhões €) da Balança Comercial do setor automóvel.....	9
Gráfico 12 – Principais destinos das exportações (milhões de €) do subsetor de veículos automóveis, 2018.....	9
Gráfico 13 – Principais destinos das exportações (milhões de €) do subsetor de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, 2018 .....	10
Gráfico 14 - Principais origens das importações (milhões de €) do subsetor de veículos automóveis, 2018.....	10
Gráfico 15 - Principais origens das importações (milhões de €) do subsetor de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, 2018 .....	11
Gráfico 16 – Registo de novos veículos de passageiros, por tipo de combustível, Portugal, 2018 .....	12
Gráfico 17 – Variação anual no n.º de registos de veículos novos em Portugal, em 2018, por tipo de combustível.....	12
Gráfico 18 – Peso dos registos de veículos novos de passageiros alimentados a energias alternativas, no total de veículos novos de passageiros registados em 2018, e variação (%) no n.º de registos de novos veículos de passageiros alimentados a energias alternativas em países da UE em 2018.....	13
Gráfico 19 – Peso dos registos de veículos novos de passageiros a diesel, no total de veículos novos de passageiros registados em 2018, e variação (%) no n.º de registos de novos veículos de passageiros a diesel em países da UE em 2018 .....	14

## 1. Enquadramento

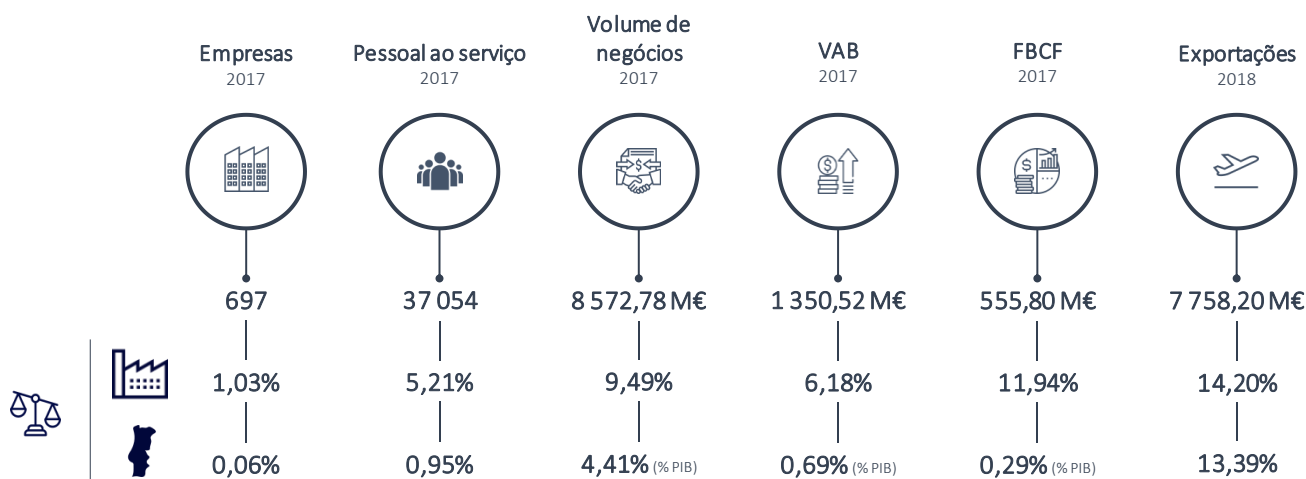


Figura 1 – O setor em números<sup>1</sup>, 2017, 2018<sup>2</sup>

A indústria automóvel tem um peso significativo no tecido empresarial português, com cerca de 1,46% do valor acrescentado bruto (VAB) e de 2,31% do volume de negócios (VN) da economia portuguesa, em 2017<sup>3</sup>, a ter origem em empresas de fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis<sup>4</sup>. O setor industrial automóvel contribui significativamente para a riqueza da economia nacional, tendo o volume de negócios da indústria automóvel atingido os 4,41% do Produto Interno Bruto<sup>5</sup> português em 2017, refletindo um crescimento médio anual de cerca de 3,65% desde 2010. Importa, de resto, salientar que se trata de um crescimento significativamente mais acelerado que o do conjunto da indústria transformadora, que não foi além de 1,30%, em média, por ano, no mesmo período.

Em termos de capital humano, a rede de ensino superior portuguesa tem vindo ajustar a sua oferta formativa, aproximando-se das empresas e, como tal, procurando desenvolver programas de formação que permitam satisfazer necessidades tão específicas como as da mão-de-obra necessária na indústria automóvel.

A localização privilegiada de Portugal é outro aspeto muito favorável ao setor automóvel, pois permite o aproveitamento dos portos para o escoamento da produção, favorecendo também a atração de Investimento Direto Estrangeiro (IDE) para o setor.

## 2. Caracterização do setor automóvel em Portugal

### 2.1. Oferta/Produção

Em 2017 existiam 697 empresas de fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis, o que representa um decréscimo médio anual de cerca de 0,90% desde 2010. Uma análise mais detalhada permite concluir que as empresas com maior peso neste setor são as de fabricação de componentes e acessórios, que atingiram os 70,30% em 2017, seguidas das de fabricação de carroçarias, reboques e semirreboques, que atingiram os 24,82% em 2017. Se, por um lado, as primeiras mantiveram um peso praticamente inalterado em relação a 2010, as segundas perderam, recuando cerca 1,47

<sup>1</sup> No caso das estatísticas do comércio internacional de bens do setor da Cortiça, as Exportações e as Importações são apuradas segundo a Classificação Estatística dos Produtos por Atividades na Comunidade Europeia (CPA 2008).

<sup>2</sup> Infografia produzida com base nas estatísticas oficiais disponíveis – Fonte: INE (Sistema de contas integradas das empresas, Estatísticas do comércio internacional de bens, Contas económicas regionais).

<sup>3</sup> Fonte: INE, Sistema de contas integradas das empresas

<sup>4</sup> Divisão 29 da CAE Rev. 3

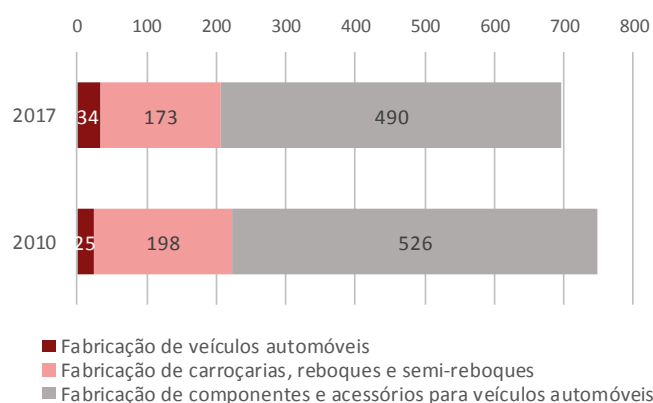
<sup>5</sup> PIB a preços correntes (Base 2011) - dados ajustados de efeitos de calendário e de sazonalidade

pontos percentuais a partir dos 26,44% registados em 2010. Também a fabricação de veículos automóveis ganha algum espaço no setor, subindo de 3,34% em 2010 para 4,88% em 2017.

De acordo com dados da Associação Europeia de Produtores do Setor Automóvel (ACEA), existem 6 grandes unidades de produção em Portugal, conforme se lista na tabela abaixo.

Localização	Produtor	Tipo de Produção	Marca
Cacia	RENAULT SA	Motores	Renault
Mangualde	PSA PEUGEOT CITROËN	Veículos comerciais ligeiros	Peugeot, Citroën
Ovar	TOYOTA MOTOR EUROPE	Veículos comerciais ligeiros	Toyota
Palmela	VOLKSWAGEN AG	Veículos ligeiros de passageiros	Volkswagen, Seat
Tramagal	DAIMLER AG	Veículos pesados de mercadorias	Fuso
Vila Nova de Gaia	CAETANOBUS	Autocarros	Caetano, Cobus

Tabela 1 – Grandes unidades de produção do setor automóvel instaladas em Portugal



Fonte: INE, Sistema de contas integradas das empresas

Gráfico 1 - Nº de Empresas de fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis, por grupo (atividade), em Portugal, 2010 e 2017

Estas empresas tinham ao serviço 37 054 indivíduos em 2017, o que representa um crescimento médio anual de cerca de 2,62% desde 2010, em linha com a tendência de crescimento do VAB e do volume de negócios do setor, que registaram crescimentos médios anuais de 3,26% e 4,67%, respetivamente<sup>6</sup>. Por sua vez, a taxa de valor acrescentado bruto<sup>7</sup> do setor atingiu os 15,70% em 2017, o que reflete um decréscimo em relação aos 17,55% de 2010.

O volume de negócios por pessoa ao serviço atingiu os 231 359 € em 2017, enquanto a produtividade aparente da mão-de-obra<sup>8</sup> rondou os 36 373 €, refletindo estes indicadores taxas médias anuais de crescimento de cerca de 2,00% e 0,63%, respetivamente, desde 2010. No mesmo período, o peso dos gastos com pessoal no VAB cresceu a uma taxa média anual de 0,40%, alcançando os 64,05% em 2017.

Os valores da formação bruta de capital fixo (FBCF) permitem concluir que o setor registou, no período entre 2010 e 2017, um crescimento muito significativo do investimento, com uma taxa de crescimento médio anual de cerca de 7,66%. Esta taxa de crescimento, se comparada com a indústria transformadora, e com o total da economia, que registaram taxas de crescimento de 5,15% e 0,21%, respetivamente, torna ainda mais evidente o esforço do investimento do setor no período em análise.

<sup>6</sup> Ver indicadores síntese em anexo.

<sup>7</sup> Valor acrescentado bruto a preços de mercado/ Produção

<sup>8</sup> Valor acrescentado bruto a custo de fatores/ Pessoal ao serviço

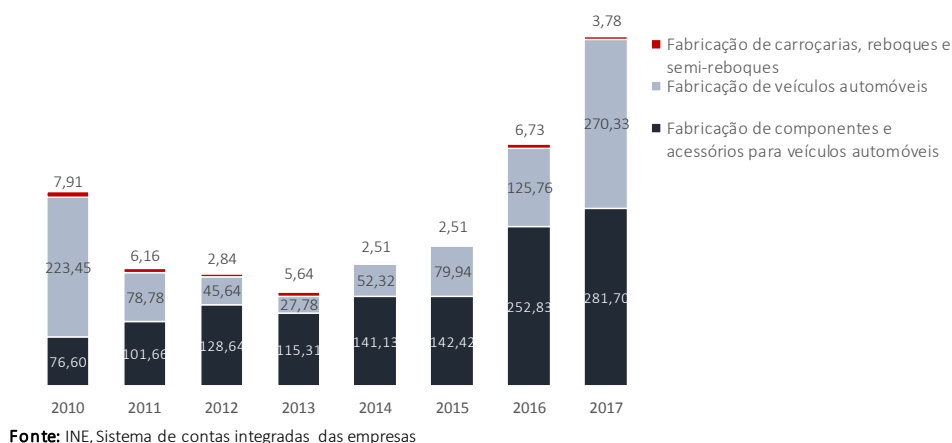


Gráfico 2 – FBCF (milhões €) por subsetor, em Portugal, 2010 – 2017

A análise das séries do índice de produção industrial permite identificar uma descida acentuada na produção do setor entre janeiro 2005 e janeiro 2009, registando-se posteriormente uma recuperação desde o mínimo atingido em dezembro de 2012 (67,57), com uma taxa de crescimento médio mensal do índice de cerca de 1,00% até janeiro de 2019, quando alcançou os 141,20, o que reflete também uma variação homóloga de cerca de 10,07% em relação ao mesmo mês do ano anterior. Importa notar que a variação homóloga do índice na indústria transformadora e no total da economia foi de cerca de -3,00%, o que salienta a tendência de crescimento da produção do setor automóvel no último ano em Portugal.

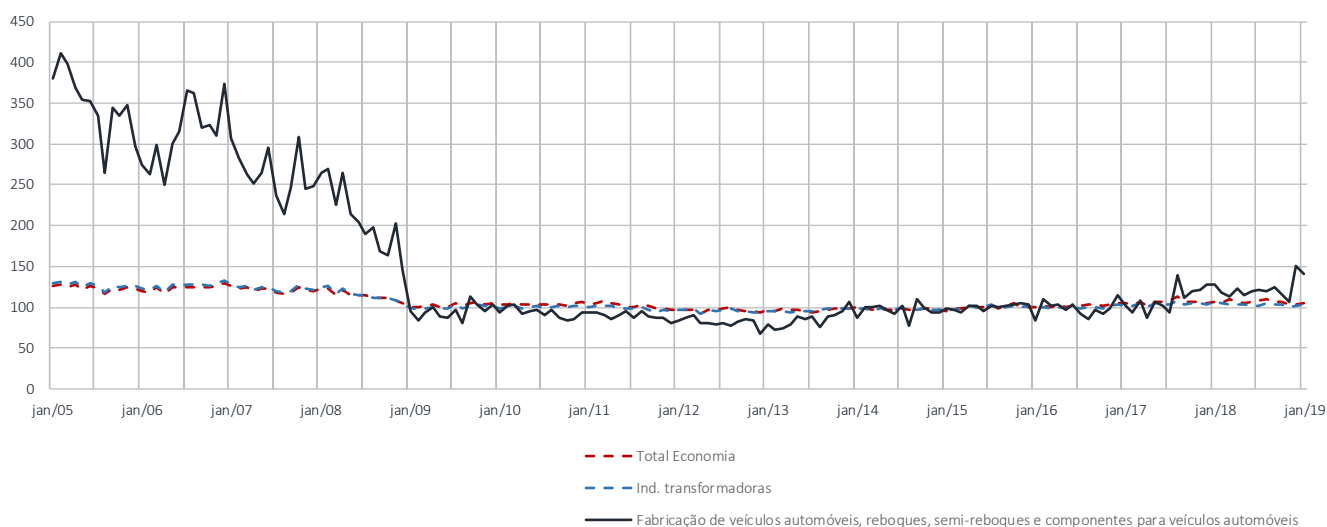
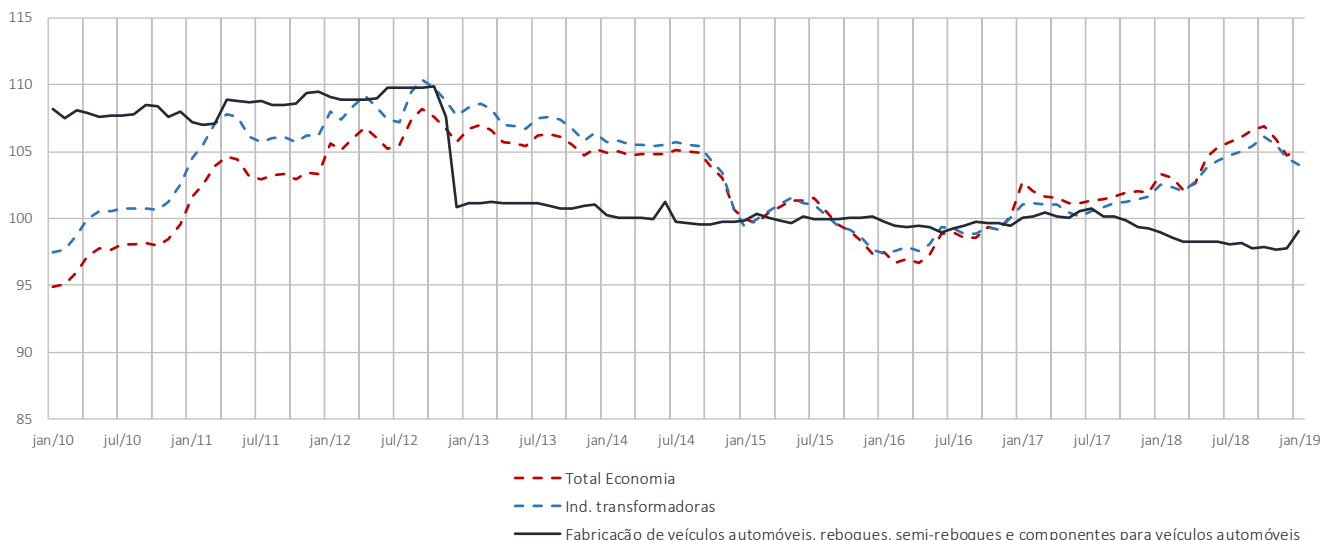


Gráfico 3 - Índice mensal de produção industrial<sup>9</sup> (Base - 2015), Portugal, Jan 2005 - Jan 2019

As séries do índice de preços na produção de produtos industriais permite observar a tendência decrescente dos preços no setor, com uma ligeira recuperação nos últimos dois meses (dezembro 2018 e janeiro 2019), depois de ter sido atingido o valor mínimo do índice em novembro.

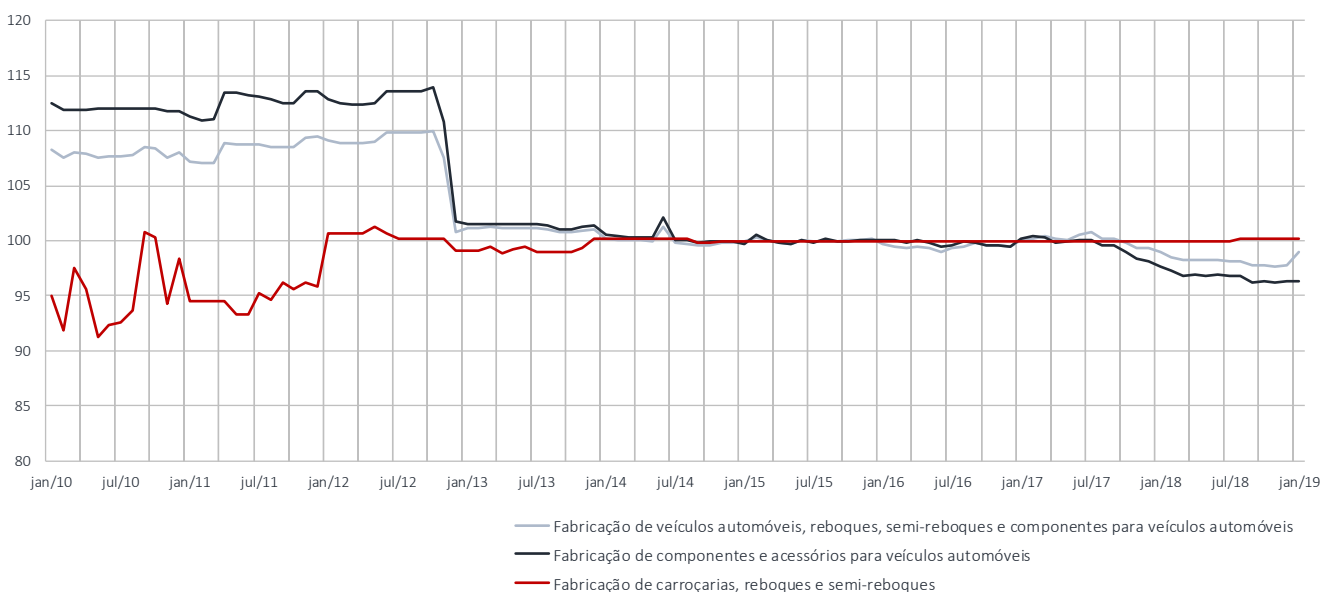
<sup>9</sup> Ajustado de efeitos de calendário e de sazonalidade



Fonte: INE, Índice de preços na produção de produtos industriais (Base 2015)

Gráfico 4 - Índice de preços mensal na produção industrial no mercado interno - bruto (Base - 2015), Portugal, Jan 2010 - Jan 2019

Embora a fabricação de veículos automóveis esteja sujeita a segredo estatístico no que respeita à série do índice de preços na produção de produtos industriais, vale a pena analisar as séries para os outros grupos e comparar as mesmas. Esta análise permite identificar uma tendência de crescimento do índice de preços na fabricação de carroçarias reboques e semirreboques, contrariando assim a tendência do restante setor.



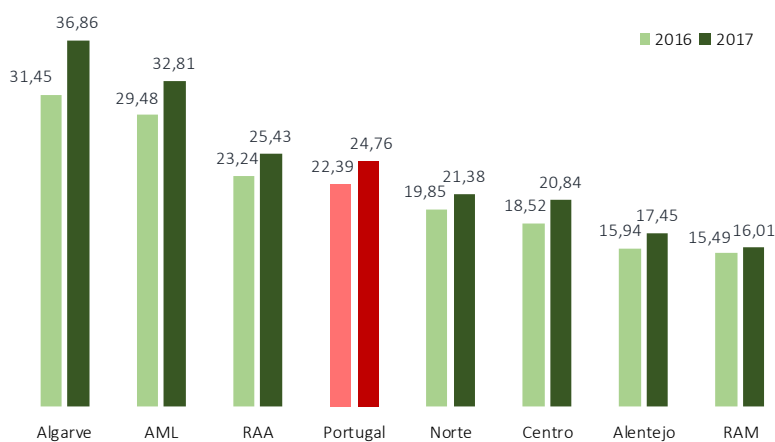
Fonte: INE, Índice de preços na produção de produtos industriais (Base 2015)

Gráfico 5 - Índice de preços mensal na produção industrial no mercado interno - bruto (Base - 2015), Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis, Portugal, Jan 2010 - Jan 2019



## 2.2. Procura/Consumo

Em 2017 registou-se um aumento da procura por veículos, com as vendas de veículos novos a aumentarem cerca de 10,59% em relação ao ano anterior em Portugal. O crescimento das vendas foi ainda superior nas regiões do Algarve (17,20%), do Centro (12,53%) e da Área Metropolitana de Lisboa (11,30%).



Fonte: Conservatórias do Registo Automóvel, via INE

Gráfico 6 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes em 2016 e 2017, por NUT II

Os veículos ligeiros de passageiros lideraram as vendas em 2017, representando cerca de 82,31% do total de veículos vendidos, seguidos dos ligeiros de mercadorias.

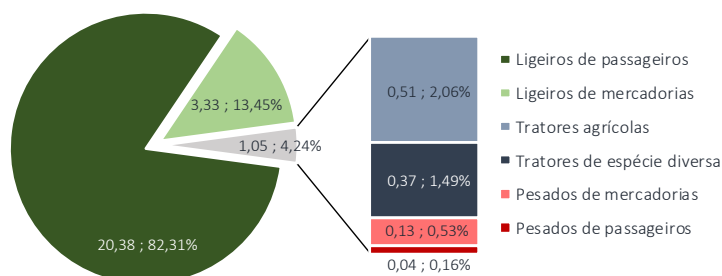


Gráfico 7 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes, por tipo de veículo, Portugal, 2017

Os 24,76 veículos vendidos por 1 000 habitantes em 2017 refletem, de resto, o resultado de um crescimento médio anual de cerca de 2,94% desde 2011.

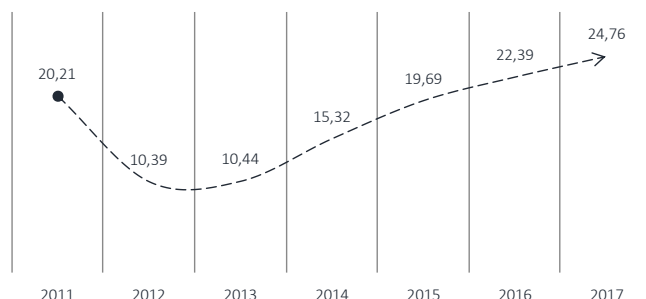
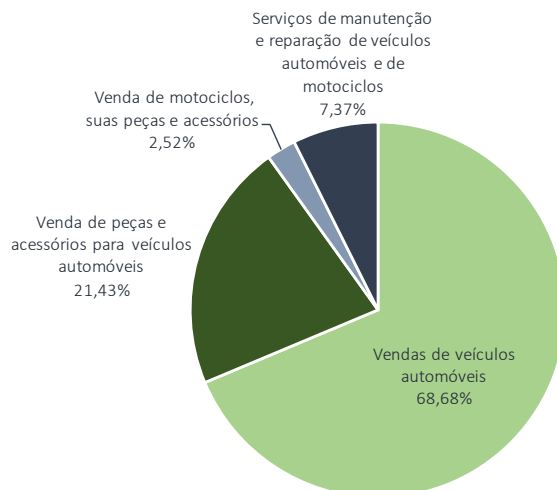


Gráfico 8 - N.º de veículos novos vendidos por 1000 habitantes, em Portugal, 2011 - 2017



Em 2017, o volume de negócios das empresas de vendas por grosso e a retalho e serviços de reparação de veículos automóveis e motociclos<sup>10</sup> atingiu os 19,62 milhões de euros, o que representava cerca de 0,014% do volume de negócios das empresas de comércio por grosso e a retalho e de reparação de veículos automóveis e motociclos<sup>11</sup>.

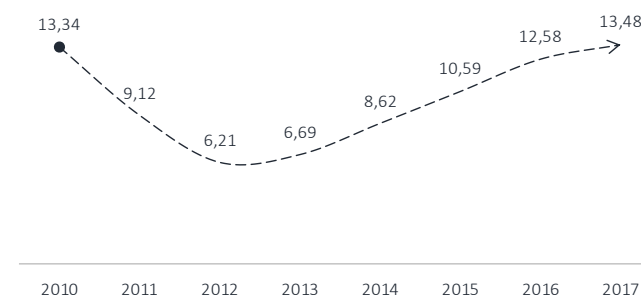
As empresas de venda de veículos automóveis foram responsáveis por cerca de 68,68% do volume de negócios do comércio do setor em 2017, seguidas pelas empresas de venda de peças e acessórios.



Fonte: INE, Inquérito às empresas de comércio

Gráfico 9 – Distribuição do volume de negócios das empresas de vendas por grosso e a retalho e serviços de reparação de veículos automóveis e motociclos, por subsetor, em Portugal, 2017

Importa referir que em todos os subsectores se registou um crescimento do volume de negócios no período entre 2010 e 2017, sendo o mais acentuado nas empresas de vendas de veículos automóveis, com um crescimento médio anual de cerca de 15,03%, e nas empresas de venda de motociclos, suas peças e acessórios, com um crescimento médio anual de cerca de 11,03%, o que, de resto, reflete o comportamento das vendas no mesmo período.



Fonte: INE, Inquérito às empresas de comércio

Gráfico 10 - Volume de negócios (milhões €) das empresas de vendas de veículos automóveis, em Portugal, 2010 - 2017

### 3. O setor automóvel no contexto do Comércio Externo Português

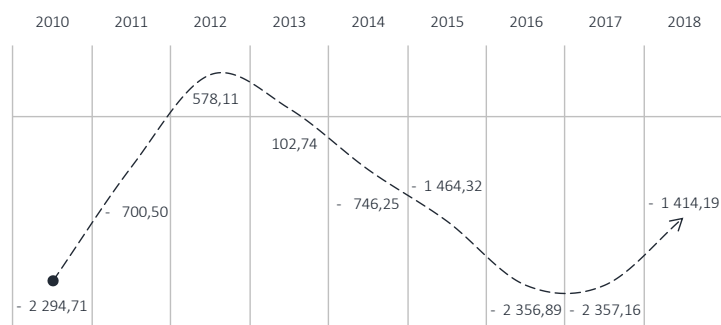
Entre 2010 e 2018<sup>12</sup>, as exportações e as importações do setor automóvel têm registado uma tendência de crescimento, embora as primeiras a um ritmo maior. Com efeito, as exportações do setor atingiram os

<sup>10</sup> Divisão 45 da CAE Rev. 3

<sup>11</sup> Secção G da CAE Rev. 3

<sup>12</sup> Embora em anexo sejam apresentados os dados apenas para o período entre 2010 e 2017, na tabela de indicadores da síntese setorial, já estão disponíveis desde 8 de fevereiro os dados preliminares do comércio internacional para o ano de referência de 2018.

7 476,55 milhões de euros em 2018, crescendo, em média, cerca de 6,89% anualmente, desde 2010, enquanto as importações se ficaram pelos 8 890,74 milhões de euros, o que reflete um crescimento médio anual de cerca de 3,72% no mesmo período. Este desempenho do setor no comércio externo reflete-se numa significativa melhoria do saldo da balança comercial neste período, apesar das oscilações.



Fonte: INE, Estatísticas do comércio internacional de bens

Gráfico 11 – Saldo (milhões €) da Balança Comercial do setor automóvel

Embora o saldo da balança comercial do setor ainda tenha sido negativo em 2018, importa salientar que o subsector de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios apresenta saldo positivo desde 2017, com uma evidente melhoria em 2018, o que contrasta com o subsector de veículos automóveis<sup>13</sup>.

No comércio externo do setor, os principais parceiros diferem entre subsectores. Em 2018, o principal destinatário das exportações do subsector da indústria de veículos automóveis era a Alemanha, que atingiu os 1 073,12 milhões de euros, o que correspondia a cerca de 24,48% das exportações do subsector. As exportações para este parceiro e para França e Itália representaram cerca de 51,90% das exportações do subsector no último ano. Por sua vez, no subsector da indústria de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, o principal destinatário em 2018 foi Espanha, com 1 300,74 milhões de euros de exportações deste tipo de bens, o que representava cerca de 42,03% das exportações do subsector. Se a Espanha se juntar França, tem-se cerca de 64,33% das exportações do subsector no último ano.

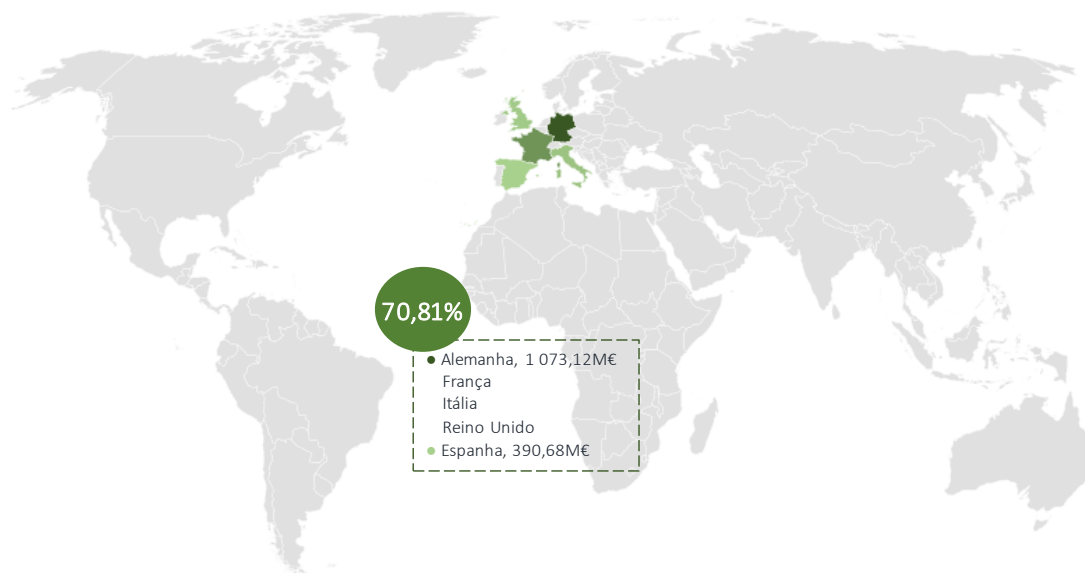


Gráfico 12 – Principais destinos das exportações (milhões de €) do subsector de veículos automóveis, 2018

<sup>13</sup> Ver indicadores síntese em anexo

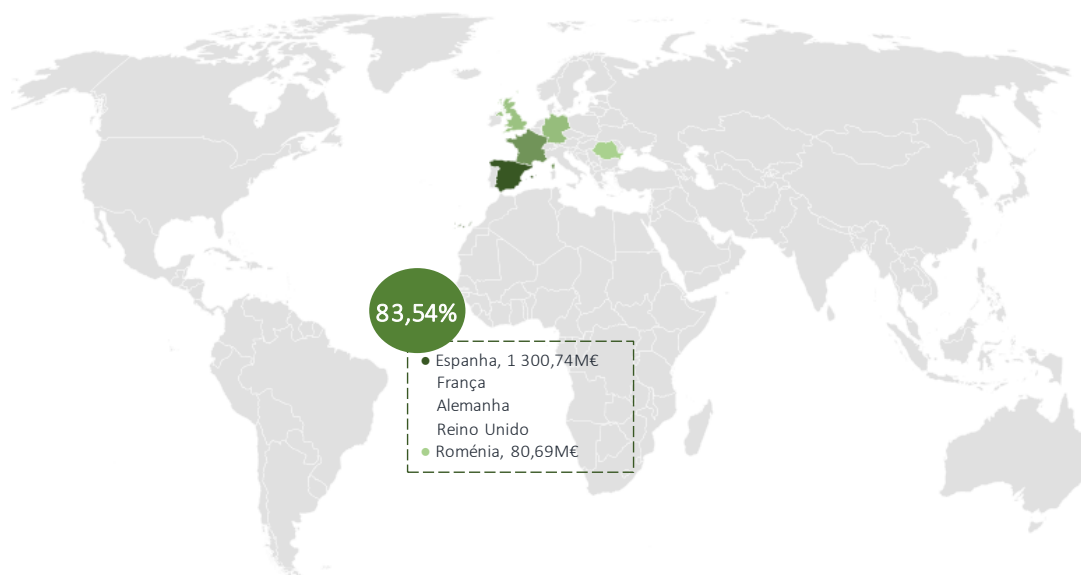


Gráfico 13 – Principais destinos das exportações (milhões de €) do **subsetor de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios**, 2018

No que respeita à origem das importações do setor, estas também diferem significativamente por subsector. No subsector da indústria de veículos automóveis os principais parceiros foram, em 2018, a Alemanha e a Espanha, que em conjunto atingiram os 2 947,82 milhões de euros, o que representava mais de 50% de importações do subsector. Importa, no entanto, chamar a atenção para a queda de cerca de 7,37% nas importações da Alemanha neste subsector, contrariando a tendência dos restantes principais países importadores. No subsector da indústria de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, os principais parceiros são também a Espanha, que lidera com cerca de 42,20% das importações no subsector, e a Alemanha, com cerca de 22,69%. De referir que neste subsector as importações da Alemanha são as que mais cresceram em 2018, em relação ao ano anterior, cerca de 26,89%.

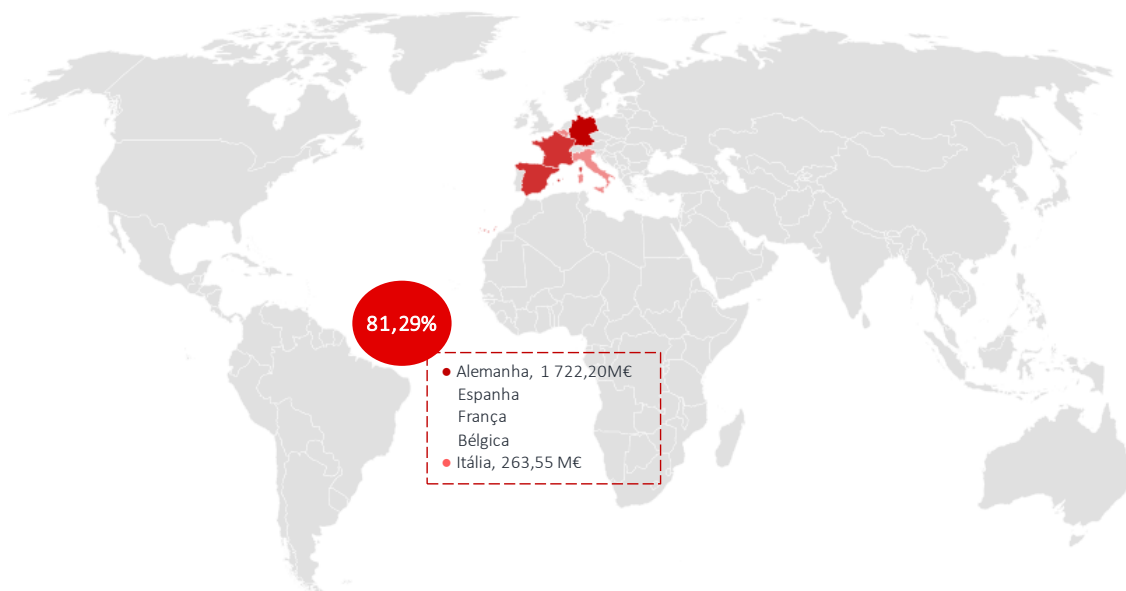


Gráfico 14 - Principais origens das importações (milhões de €) do **subsector de veículos automóveis**, 2018

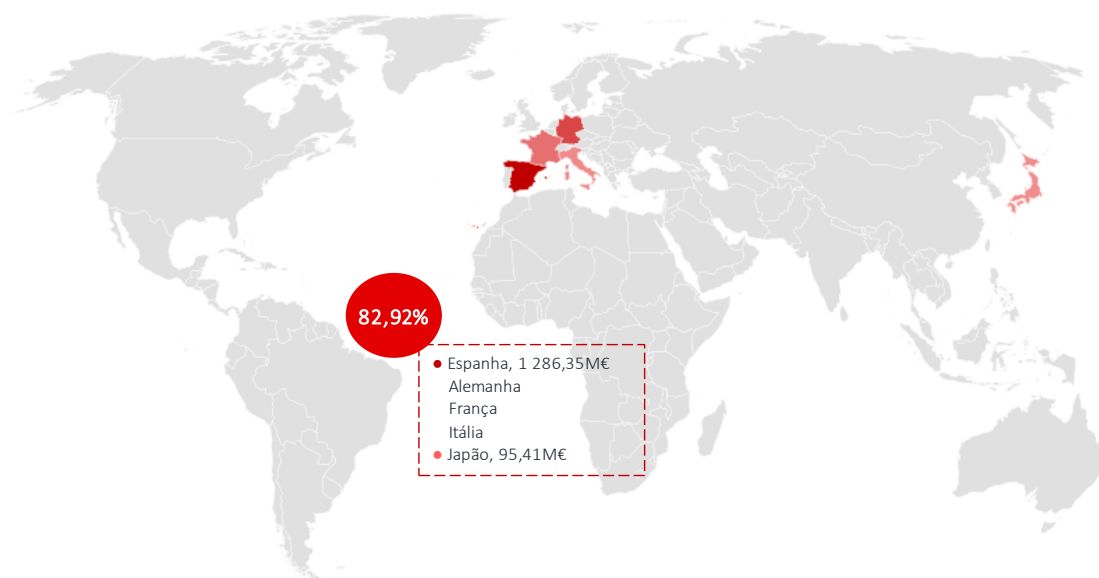
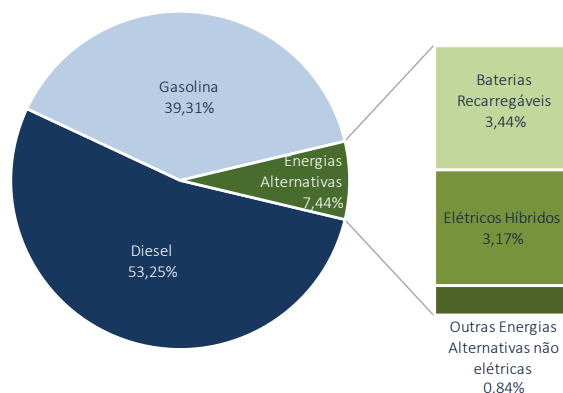


Gráfico 15 - Principais origens das importações (milhões de €) do subsector de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, 2018

#### 4. Vendas de veículos de passageiros por tipo de combustível

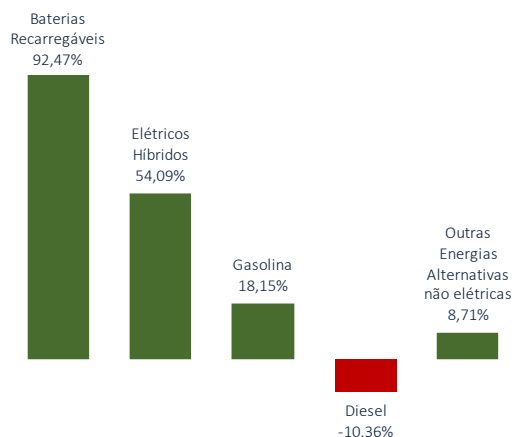
De acordo com dados compilados pela ACEA<sup>14</sup>, através das associações industriais nacionais, em 2018 apenas cerca de 7,44% dos registos de novos veículos de passageiros em Portugal diziam respeito a veículos movidos a energias alternativas, refletindo um aumento de cerca de 2,7 pontos percentuais em relação a 2017.



Fonte: Associações Nacionais da Indústria Automóvel, via Associação Europeia de Produtores do Setor Automóvel (ACEA)

Gráfico 16 – Registo de novos veículos de passageiros, por tipo de combustível, Portugal, 2018

De 2017 para 2018, a alteração mais significativa em Portugal em termos de registos de novos veículos de passageiros deu-se entre os veículos a *diesel* e os veículos a gasolina, sendo que os primeiros desceram de cerca de 61,06% para 53,25%, enquanto os segundos ganharam peso, subindo de 34,20% para 39,31%. De entre os veículos movidos a energias alternativas, o número de registos de veículos novos foi bastante mais acentuado nos motores alimentados por baterias elétricas recarregáveis e nos híbridos elétricos, como se ilustra no gráfico abaixo.



Fonte: Associações Nacionais da Indústria Automóvel, via Associação Europeia de Produtores do Setor

Gráfico 17 – Variação anual no n.º de registos de veículos novos em Portugal, em 2018, por tipo de combustível

Os veículos alimentados por fontes de energia alternativas constituíram cerca de 7,38% dos registos de novos veículos de passageiros na União Europeia em 2018, de acordo com os dados da ACEA, tendo sido a Itália, a Suécia, a Finlândia e a Holanda a liderar esse *ranking*, sendo os únicos países com valores acima dos 10%. Em 2018, os registos de novos veículos movidos a fontes de energia alternativas ficaram-se pelos 7,44% em Portugal.

<sup>14</sup> European Automobile Manufacturers' Association

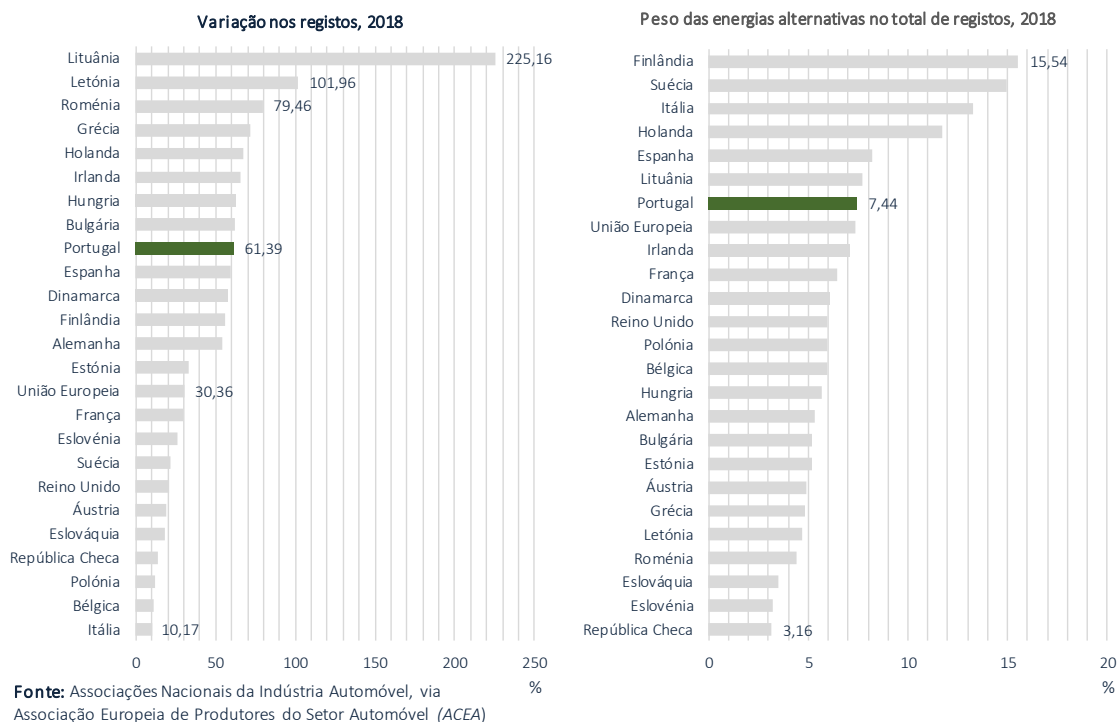
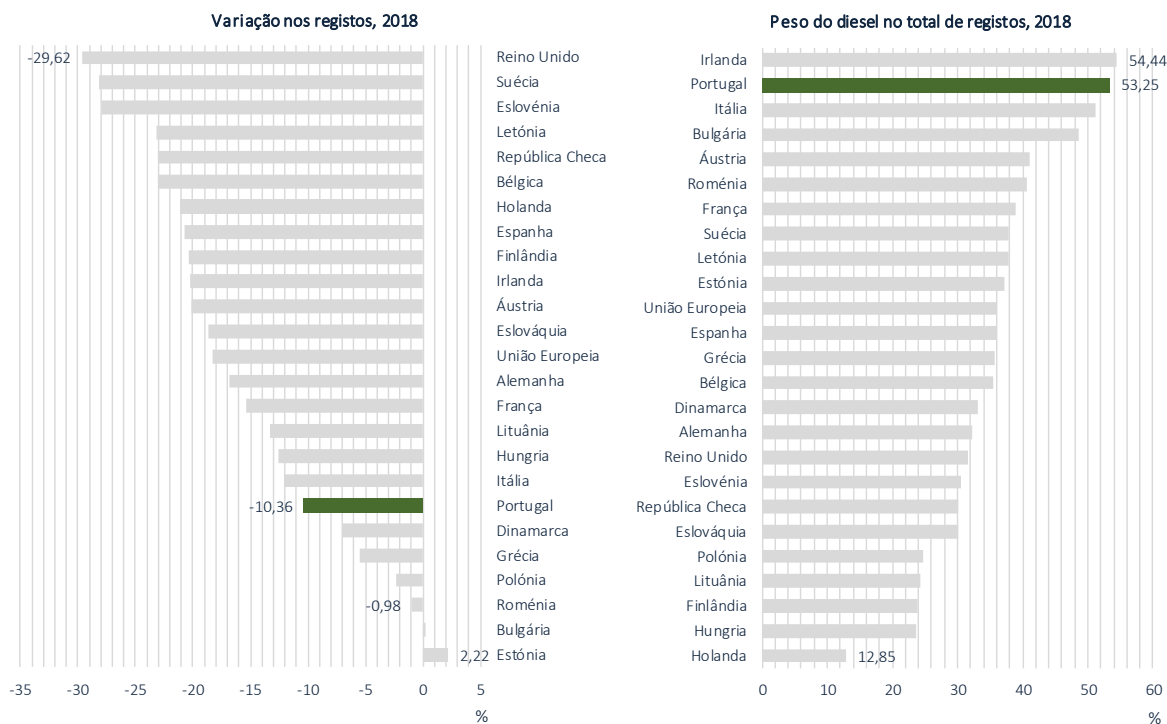


Gráfico 18 – Peso dos registos de veículos novos de passageiros alimentados a energias alternativas, no total de veículos novos de passageiros registados em 2018, e variação (%) no n.º de registos de novos veículos de passageiros alimentados a energias alternativas em países da UE em 2018

No entanto, Portugal ficou no topo do *ranking* no que respeita ao peso dos registos de novos veículos de passageiros alimentados a *diesel* em 2018, apenas superado pela Irlanda, ambos com pesos acima dos 60% no ano anterior. A descida, de cerca de 10,36%, no número de registos de veículos novos de passageiros a *diesel* em 2018, em Portugal, está abaixo da variação observada na União Europeia e na maioria dos países que a constituem, tendo sido países como o Reino Unido, a Suécia ou a Eslovénia a liderarem as descidas no número de registos deste tipo de veículos.

Se, por um lado, Portugal está na cauda das taxas de variação do número de registos de veículos de passageiros a *diesel*, por outro, ainda se encontra muito acima no *ranking* de países por número de registos de novos veículos com motores alimentados por este tipo de combustível.



Fonte: Associações Nacionais da Indústria Automóvel, via Associação Europeia de Produtores do Setor Automóvel (ACEA)

Gráfico 19 – Peso dos registos de veículos novos de passageiros a diesel, no total de veículos novos de passageiros registados em 2018, e variação (%) no n.º de registos de novos veículos de passageiros a diesel em países da UE em 2018

No cenário da União Europeia, é possível concluir que Portugal foi dos países com maior crescimento no número de registos de novos veículos movidos a energias alternativas em 2018, cerca de 61,39%, acima dos 30,36% da União Europeia e de países como o Reino Unido, a França, a Alemanha ou a Dinamarca, embora a abaixo do máximo de 225,16% atingido pela Lituânia e ainda distante dos 101,96% da Letónia. É claro que estas taxas de crescimento não podem ser tidas em consideração *per se*, ganhando significado apenas se analisadas a par do peso que estes veículos já têm nestes países, para permitir avaliar o esforço na reconversão do parque automóvel nacional no sentido de uma maior sustentabilidade económica e ambiental.



## 5. Considerações Finais

Os dados do setor automóvel em Portugal evidenciam um crescimento significativo desde 2010, em particular o subsetor da indústria de chassis, carroçarias, reboques, partes e acessórios, onde se verificou, de resto, um maior investimento e uma maior contribuição para a melhoria do saldo da balança comercial do setor.

Por sua vez, do lado da procura o setor revela também um desempenho positivo, com as vendas a crescerem de forma regular desde 2012. Os dados sobre o registo de novos veículos de passageiros permitem ainda concluir que Portugal acompanha a maioria dos países da União Europeia na tendência de diminuição dos veículos a *diesel*, embora a taxa de variação tenha ficado aquém do que seria desejável. Por outro lado, os mesmos dados parecem revelar um esforço na adoção de veículos movidos a energias alternativas, nomeadamente os alimentados por baterias recarregáveis e os elétricos híbridos, que ganharam maior peso no conjunto de veículos de passageiros novos registados em Portugal no último ano.

A indústria automóvel nacional enfrenta desafios significativos, por um lado, como consequência da regulamentação e das orientações europeias em matéria de descarbonização da economia. O parque automóvel nacional ainda é muito envelhecido e com o *diesel* a ser claramente dominante, devido, em parte, à política de preços de combustíveis praticada em Portugal.

Por outro lado, sendo o Reino Unido um dos 5 principais destinatários das exportações do setor, as consequências do “*Brexit*” poderão ser bastante significativas, sendo necessário criar medidas que permitam antecipar o impacto e o seu controlo.