

La UE impondrá aranceles de hasta el 48% a vehículos eléctricos chinos

COMPETENCIA/ Bruselas ha decidido aumentar los aranceles, hasta un 38%, pese a la oposición de Alemania, que teme las represalias de Pekín y una posible guerra comercial con el gigante asiático. Se sumarían al arancel del 10% ya vigente.

Andy Bounds, Financial Times

Bruselas aplicará aranceles multimillonarios de hasta casi el 50% a los vehículos eléctricos chinos, que supondrán más de 2.000 millones de euros al año, ignorando las advertencias del Gobierno alemán de que la medida podría dar lugar a una costosa guerra comercial con Pekín. La Comisión Europea notificó ayer a los fabricantes de automóviles que aplicará provisionalmente aranceles adicionales de entre el 17% y el 38% a los vehículos eléctricos chinos importados a partir del mes que viene. Pekín ha advertido de que tomará represalias mientras intenta convencer a la mayoría de las capitales de la UE de que se opongan a la medida, que se sumaría a los actuales aranceles del 10%. Pekín ya aplica un arancel del 15% a los vehículos eléctricos europeos.

Los principales exportadores, incluidos BYD y Geely, se verán afectados por aranceles individuales adicionales de entre el 17% y el 20%. Marcas europeas que exporten vehículos eléctricos fabricados en China pagarán el 21%, mientras que Tesla podrá recibir un arancel calculado individualmente, dijo la Comisión. Las empresas que se considere que no han cooperado con la investigación, incluido el grupo estatal SAIC de Shanghai, estarán sujetas a la tasa del 38%.

Bruselas argumenta que los fabricantes chinos de vehículos eléctricos se benefician de subvenciones que perjudican a sus rivales europeos.

Con la aplicación de más aranceles, una iniciativa que defiende Francia, se recaudarán miles de millones de euros anuales para el presupuesto de la UE a medida que aumenten las ventas de vehículos eléctricos chinos en Europa. China, el mayor socio comercial del bloque, exportó 10.000 millones de euros en coches eléctricos a la UE en 2023, duplicando su cuota de mercado el año pasado hasta el 8%, según los analistas de Rhodium Group.

Alemania, Suecia y Hungría no están de acuerdo con la medida por temor a las represalias chinas. El canciller alemán, Olaf Scholz, advirtió

Con la medida se recaudarán miles de millones de euros anuales para el presupuesto de la UE

hace poco de que “el aislamiento y las barreras aduaneras ilegales a la larga sólo encarecen todo y empobrecen a todos”. No obstante, las presiones del Gobierno de Scholz no han funcionado. La Comisión aumentará sus aranceles hasta un máximo del 38%, una cifra muy inferior a los aranceles del 100% aplicados por EEUU.

El Instituto Kiel de análisis económico concluyó que un arancel adicional del 20% sobre los coches eléctricos chinos reduciría las importaciones en un 25%. La Comisión espera que los vehículos eléctricos chinos tengan una cuota de mercado del 15% en la UE el año que viene. Los precios suelen ser un 20% más bajos que los de los modelos fabricados en la UE.

Transición ecológica

Valdis Dombrovskis, comisario de Comercio de la UE, reconoció la importancia de los vehículos eléctricos para la transición ecológica cuando anunció la investigación en octubre. Pero añadió que “la competencia debe ser leal”. El comisario declaró a *Financial Times*: “No tenemos más remedio que actuar ante el aumento de las importaciones de vehículos eléctricos con baterías fuertemente subvencionadas procedentes de China. Esto pone en peligro a nuestra industria”. Dombrovskis dijo que aprovecharía las tres semanas que restan hasta la imposición de los aranceles definitivos el 4 de julio para negociar con Pekín. “Estamos abiertos a discutir otras posibles formas de remediar esta situación”. Según las autoridades, su departamento había reunido pruebas de que los fabricantes de automóviles chinos y sus proveedores recibían préstamos subvencionados, exenciones fiscales y terrenos baratos.

El portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores chino, Lin Jian, calificó la investiga-



Coches eléctricos preparados para ser exportados en el puerto de Taicang, en China.

ción antisubvenciones de la UE de “típico ejemplo de proteccionismo” y añadió que la decisión de imponer aranceles adicionales “viola los principios de la economía de mercado y las normas del comercio internacional”.

Muchos fabricantes de automóviles de la UE han criticado el plan porque temen que China responda del mismo modo o incluso les impida el acceso a su mercado. Las marcas europeas representaron alrededor del 6% de las

ventas de vehículos eléctricos en el país en 2022. Alemania exportó 216.299 coches a China en 2023, un 15% menos que el año anterior; marcas como Mercedes y Volkswagen también tienen plantas en el país.

Geely, una de las empresas chinas investigadas, es propietaria de la sueca Volvo. El primer ministro sueco Ulf Kristersson se ha unido a Scholz y a su homólogo húngaro Viktor Orbán, que ha cortado la inversión china

en vehículos eléctricos, mostrando su oposición a los aranceles de la UE.

Los tres líderes necesitarían al menos otros 11 gobiernos para anular la decisión de la Comisión sobre los aranceles. Se espera que otros países centroeuropeos, como la República Checa y Eslovaquia, se sumen a la oposición.

A los exportadores de alimentos y artículos de lujo, como Italia, también les preocupan las represalias que pueda tomar China contra los pro-

ductos del país. Pero es poco probable que Francia, que impulsó la investigación para proteger su propia industria y obligar a China a invertir en su producción, acabe cediendo. España, otro gran productor de automóviles, también ha manifestado su apoyo a los aranceles.

Se pedirá a los Estados miembros que voten sobre los aranceles antes del 2 de noviembre. Los aranceles definitivos suelen imponerse durante cinco años.

El Gobierno español, entre el respaldo a los aranceles y la cautela

Expansión. Madrid

Aun antes de que la Comisión Europea anunciase aranceles provisionales de hasta el 38% al coche eléctrico chino por ventaja desleal, la vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, ya había mostrado su respaldo a ese castigo arancelario si estos están compitiendo “de manera desigual”. En declaraciones en los pasillos del Congreso, la vicepresidenta tercera ha-

cía así referencia ayer a los bajos precios de esos vehículos gracias a las subvenciones que los fabricantes chinos reciben de su Gobierno. En ese contexto, Ribera abogó por el impulso de medidas para que la industria europea del automóvil, que calificó de “enormemente importante”, recupere el retraso que tiene en la transformación hacia nuevos modelos de movilidad, especialmente eléctricos. “Es nuestra obligación

respaldar al conjunto de la industria del automóvil europeo, y en particular la española, para que siga siendo una industria competitiva, moderna, actualizada y con un peso relevante en los mercados internacionales”, señaló.

El ministro de Industria, Jordi Hereu, también se pronunció sobre la imposición europea de aranceles, aunque en su caso para pedir cautela. “Es evidente que en Europa hay elemen-

tos de protección como hacen los otros bloques económicos, pero esto tiene que tener sentido común”, manifestó Hereu, quien pidió “evitar guerras comerciales entre los bloques porque nadie sale beneficiado”. Por su parte, la patronal española de fabricantes de coches, Anfac, aseguró que siempre ha defendido la libre competencia en el mercado, pero consideró que “si hay alguien que incumple, debe ser penalizado por ello”.