

Europa ultima aranceles al coche eléctrico chino siguiendo la estela de EE UU

5:15 Estimated

1103 Words

ES Language

COMERCIO

Bruselas estudia aumentar al 25% los impuestos a los vehículos chinos eléctricos tras una investigación antisubvenciones



Coches a la espera de transporte para su venta en el puerto de Wuhu, en la provincia china de Anhui, en agosto de 2023. Wang Yushi (VCG / Getty Images)

María R. SahuquilloDenisse LópezManu Granda

Bruselas / Madrid - 12 jun 2024 - 05:45 CEST

Bruselas avanza para estrechar aún más el cerco comercial con China. La Comisión Europea ultima nuevos aranceles a las importaciones de vehículos eléctricos chinos, tras una larga investigación sobre las subvenciones estatales a los automóviles que llegan importados de Pekín, más baratos que los europeos y que se habrían estado beneficiando de ventajas competitivas por ese dopaje de Estado. Los impuestos a esos vehículos podrían así aumentar desde el 10% actual hasta alrededor ...

Suscríbete para seguir leyendo

Lee sin límites

Soy particularSoy empresa

Ya soy suscriptor

de un 25%, según fuentes comunitarias, pero la cifras aún se está ajustando y países como Alemania están presionando para rebajarlas. El gigante asiático, mientras, se prepara para responder a la medida con aranceles a una variedad de productos que le llegan de Europa, y que podrían afectar desde a productos lácteos, vehículos de gran cilindrada o carne de cerdo, hasta al coñac. La medida europea no llegará al nivel de la de Estados Unidos —que ha cuádruplicado el porcentaje de sus aranceles a los vehículos eléctricos chinos, hasta situarlo en el 100%, y se ha embarcado en una guerra comercial con Pekín— pero elevará la tensión entre la UE y China.

La cuestión es enormemente sensible. No solo por la relación con Pekín, que es el suministrador principal a Europa de minerales cruciales para la transición verde, sino porque hay Estados miembros, como Alemania, que no quieren tocar demasiado todo lo relacionado con China. Sus fabricantes de automóviles, por ejemplo, dependen de las ventas en el gigante asiático y temen represalias. Berlín ha aceptado que se eleven los aranceles, pero está tratando ahora por todos los medios de que sea poco, en torno a un 15%, en línea con los que impone China.

El aumento de aranceles, que se notificará primero a Pekín, sería de momento transitorio. Se prevé que la cifra final se fije en noviembre y que hasta entonces los Estados miembro y los fabricantes chinos negocien. Lo que se debate, en realidad, va más allá de los impuestos a la importación: es el modelo de relación comercial de Bruselas y Pekín, cuando la UE trata de impulsar medidas para blindarse al inversor chino y advierte de la sobreproducción del gigante asiático.

La Comisión Europea abrió una investigación sobre los coches eléctricos chinos y las subvenciones que reciben en octubre de 2023, cuando se anunciaron medidas para “remediar los efectos de las prácticas comerciales desleales”. Desde entonces, la presión para preparar el terreno sobre las nuevas tarifas y las advertencias de que el mercado no puede estar controlado por China no han cesado. “La competencia leal es buena”, lanzó en mayo la jefa del Ejecutivo comunitario, Ursula Von der Leyen. “Lo que no nos gusta es que China inunde nuestro mercado con coches eléctricos masivamente subsidiados. Y tenemos que abordar esto, tenemos que proteger nuestra industria”, remarcó tras una reunión con el presidente chino, Xi Jinping.

La Comisión cree, como ha apuntado en un reglamento de ejecución, que existen pruebas suficientes de que las importaciones de este tipo de vehículos reciben ayudas de distintos tipos, ya sea por “la transferencia directa de fondos”, por “la condonación o no recaudación de ingresos públicos”, o por “el suministro público de bienes o servicios por una remuneración inferior a la adecuada”. Y esto abriría la puerta a imponer una tasa impositiva con carácter retroactivo. De manera independiente, el banco de inversiones UBS aseguró en septiembre del año pasado que la ventaja competitiva china es real. Según sus cálculos, el fabricante asiático BYD tiene unos costes de producción que son un 25% más bajos que sus competidores.

“La Unión Europea tiene interés en ser bastante más moderada en esta escalada de tensiones con China. Por eso se habla de un aumento arancelario de entre el 20% y el 30%, muy lejos del impuesto por el Gobierno estadounidense”, explica Luis Pinheiro de Matos, especialista en mercados internacionales de CaixaBank Research. Su estimación se asemeja a la realizada por Citi hace unos días, según la cual, lo más posible es que la tasa aumente hasta el 25% o el 30%. Incluso en un escenario de riesgo, las previsiones de la compañía no superan el 50%. No obstante, se da por hecho que el gigante asiático tomará represalias: los expertos anticipan contramedidas que implican un arancel del 25% sobre los vehículos de combustión interna —que afectaría principalmente a Alemania— u otras tasas sobre productos básicos.

A la espera de la escalada en el conflicto, lo cierto es que este movimiento de la UE tendrá un impacto notable en el comercio bilateral y en la producción europea. Con un arancel del 20%, el instituto alemán Kiel estima que el volumen de coches eléctricos importados de China caería un 25%. Es decir, dejarían de entrar al mercado europeo unas 125.000 unidades, lo que generaría unas pérdidas a las marcas chinas de 4.000 millones de dólares (unos 3.700 millones de euros). Según el informe, la merma en las importaciones se vería compensada en gran medida por un aumento en la producción dentro de la Unión Europea y un menor volumen de exportaciones de vehículos eléctricos. El golpe más duro se lo llevarían los consumidores finales, pues es muy probable que suban los precios finales de compra.

La Comisión inició esta investigación de oficio por iniciativa propia “tras reunir pruebas suficientes de que el reciente aumento de las importaciones a bajo precio y subvencionadas de vehículos eléctricos procedentes de China en la UE representaba una amenaza económica para la industria del automóvil eléctrico de la UE”, según dijo en su día. No obstante, desde que se puso en marcha la investigación hace ocho meses, ha escalado la tensión entre las grandes economías para imponer mayores barreras arancelarias a China. El culmen se alcanzó en mayo con el anuncio de EE UU de que cuadruplicaría los aranceles. La medida, según los analistas, ejercía una enorme presión sobre el bloque comunitario para seguir su ejemplo porque los fabricantes chinos, una vez aislados del mercado americano, terminarían acaparando el europeo.

Tu comentario se publicará con nombre y apellido

Normas

Rellena tu **nombre y apellido** para comentarcompletar datos

Suscríbete en El País para participarYa tengo una suscripción

Más información



Los fabricantes redoblan su apuesta por el coche híbrido y de gasolina mientras la demanda del eléctrico se enfría

Manu Granda | Madrid



La producción de coches se recupera en abril en España, pero se hacen menos eléctricos que hace un año

Manu Granda | Madrid

Archivado En

- Economía
- Comercio

- China
- Coches
- Vehículos eléctricos
- Aranceles
- Proteccionismo
- Estados Unidos