

Economía

La UE mantiene los aranceles al coche eléctrico chino con la oposición alemana

España se abstiene en la votación y aboga por continuar negociando con el Gobierno de Xi

Entrarán en vigor en noviembre y se mantendrán cinco años, salvo acuerdo con el gigante asiático

Lidia Montes BRUSELAS.

La propuesta de aplicar aranceles a las baterías de vehículos eléctricos de China atravesaba ayer un día crucial. Los Estados miembro votaron si aplicar una tasa adicional de un máximo del 35,3% durante los próximos cinco años a este tipo de importaciones, una cifra que se sumaría al 10% fijado anteriormente. Los países de la UE no han logrado alcanzar una mayoría de bloqueo para tumbar la medida, por lo que el bloque aplicará aranceles adicionales a las importaciones de coches eléctricos de Pekín durante cinco años. Una decisión que será clave para determinar el porvenir de unas tensas relaciones comerciales con Pekín.

La votación se resolvió con una mayoría de abstenciones, hasta 12 países, entre ellos España. La medida contó con el voto a favor de 10 Estados miembro y 5 en contra, contando el de Alemania, que representan el 22,6% de la población. El proceso requería de una mayoría de bloqueo de 15 Estados miembros y el 65% de la población de la UE para tumbar la medida.

Estas tasas entrarán en vigor a partir de noviembre de 2024 y tendrán una vigencia de cinco años. No obstante, estas tarifas adicionales serían reversibles si las negociaciones que mantienen Bruselas y Pekín llegasen a buen puerto.

“La propuesta de la Comisión Europea de imponer aranceles definitivos a las importaciones de vehículos eléctricos de batería procedentes de China ha obtenido el apoyo necesario de los Estados miembros de la UE”, informó el Ejecutivo comunitario en un comunicado.



El presidente de China, Xi Jinping, y su homóloga de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. BLOOMBERG

Son varias las economías europeas que han advertido de las consecuencias de incrementar las existentes tiraneces con Pekín. No es solo Berlín y su potente industria automovilística la que ha rechazado en los últimos meses aplicar estas tarifas adicionales. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se

alineaba con el canciller alemán, Olaf Scholz, tras su reciente viaje a China, e instaba a la UE a “reconsiderar” los aranceles.

Una de las grandes incógnitas de la votación ha radicado, de hecho, en dilucidar qué posición tomaría España. El secretismo ha marcado su postura hasta el últi-

mo momento. La decisión, cabe recordar, podría tener repercusiones sobre el sector porcino español, a quien Pekín ha abierto una investigación como respuesta a las medidas que ha tomado la UE contra las importaciones del gigante asiático. A ello se suma que España sea el segundo mayor fabrican-

te de automóviles de la UE, por detrás de Alemania.

El ministro de Economía, Carlos Cuerpo, confirmó, en el Foro de A Toxa ayer, que España se ha abstenido en la votación. “Este voto es coherente con nuestra posición de intentar reforzar la negociación hacia delante entre ambas zonas de la UE con productores y las autoridades chinas para ser capaces de encontrar una solución negociada entre todas las partes”.

“Más allá de la imposición de aranceles tenemos que seguir avanzando en esta negociación puesto que es importante la protección de un sector tan estratégico como es el sector del automóvil y, ade-

El voto evidencia la fragmentación de los países de la UE sobre la relación con China

más, hacerlo evitando una escalada de medidas comerciales que puedan ser perjudiciales para todos”, complementó.

Lo que evidencia este voto es una profunda división en el bloque comunitario sobre la aplicación de aranceles a los vehículos eléctricos importados de China y, en mayor medida, sobre las relaciones comerciales con Pekín. Todo ello en un contexto en el que el informe de competitividad elaborado por el exministro italiano, Mario Draghi, expone la necesidad de coordinar las políticas industriales de los Estados miembro para poder competir con Estados Unidos y China.

Establece una tasa adicional que oscila entre el 17,4% y el 35,3%

Lidia Montes BRUSELAS.

La última revisión de Bruselas rebaja al 35,3% el tipo máximo que se aplicaría a las empresas chinas que no han colaborado con la investigación, desde el 37,6% que fijaba en julio y que, a su vez, suponía una rebaja desde el 38,1% que planteaba inicialmente. En cuanto a las empresas que han colaborado en el proceso, la Comisión Europea rebajó la tasa al 20,7% para estas empresas,

desde el 20,8% de julio y el 21% del inicio. Tales cifras se sumarían al arancel del 10% que ya se aplica a las importaciones de vehículos eléctricos de China. Aunque esta tasa adicional quedaría reducida al 7,8% en el caso de Tesla, una cifra que responde a la cantidad de subsidios que la firma de Elon Musk percibe del Gobierno china y que, al fin y al cabo, se traduce en una cuantía sustancialmente inferior frente a las empresas del gigante asiático.

Para las tres firmas principales de baterías de vehículos eléctricos investigadas, la Comisión Europea plantea tarifas del 35,3% para SAIC, 18,8% para Geely y 17% para BYD, frente al 37,6%, 19,9% y 17,4%, respectivamente que planteaba en julio. Estos tipos no estarán en vigor hasta el día siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la UE, el 30 de octubre. Las tarifas se aplicarán también a las joint ventures entre empresas europeas y chinas.

Las negociaciones entre Bruselas y Pekín continúan en un intento por dar con una solución que diluya las tensiones entre ambas potencias. El gigante asiático tildaba los aranceles de “proteccionistas” y ya ha llevado la medida de la UE ante la OMC. Como respuesta, ha abierto investigaciones antidumping contra las importaciones de carne de cerdo, de lácteos y de brandy de la UE, aunque esta última se zanjó re-

cientemente sin aplicación arancelaria. Por su parte la UE ha abierto investigaciones por competencia desleal a las importaciones de China de paneles solares, aerogeneradores eólicos y productos sanitarios.

Pero la UE no es la única en incrementar sus aranceles. EEUU y Canadá han optado por aranceles del 100%. Turquía aplica una tasa adicional del 40% e India aplica una tasa de hasta el 70%.