



TRIBUNA

La Unión Europea impone derechos compensatorios a las importaciones de vehículos eléctricos de batería y China responde

EU imposes countervailing duties on electric vehicle battery imports, China responds

Resumen: Las tensiones comerciales entre la Unión Europea (UE) y China en torno a los vehículos eléctricos (VE) han alcanzado un punto álgido, tras las medidas de defensa comercial impuestas por la UE y las reacciones China. Desde la entrada de China en la OMC la UE ha aplicado mecanismos compensatorios contra prácticas de dumping y subvenciones estatales. La reciente investigación de la Comisión Europea identificó un aumento de importaciones de VE chinos subvencionados, lo que perjudica a los fabricantes europeos. Como resultado, en octubre de 2024 la UE impuso aranceles de hasta un 35,3% sobre estos productos. Los aranceles de la UE buscan contrarrestar lo que considera competencia desleal y proteger la industria europea, pero han generado divergencias políticas dentro de la UE, con países como Alemania y Hungría mostrando reticencia por el riesgo de represalias comerciales que afectarían sus exportaciones a China. La réplica de China ha sido desafiante: acusa a la UE de proteccionismo y amenaza con tomar medidas recíprocas sobre productos clave como motores de combustión, carne de cerdo y productos lácteos. Estas represalias, sin embargo, podrían dañar también a China, dado su interés en el mercado europeo en un momento en que las relaciones con Estados Unidos son inciertas. En el marco de la OMC, China ha solicitado formalmente consultas con la UE, cuestionando la legalidad de los aranceles bajo los acuerdos multilaterales. La UE se mantiene firme, argumentando que las medidas son compatibles con las normas de la OMC y que persiguen la equidad en el comercio. Las negociaciones continúan, y ambos bloques buscan evitar una guerra comercial de mayores proporciones, con el objetivo de establecer un marco de competencia justa.

Palabras clave: Relaciones comerciales UE-China, Vehículos Eléctricos de Batería – Imposición de derechos compensatorios – Contramedidas -OMC: Órgano de Solución de Controversias

Abstract: Trade tensions between the European Union (EU) and China over electric vehicles (EVs) have come to a head, following trade defence measures imposed by the EU and Chinese reactions. Since China's entry into the WTO, the EU has applied countervailing mechanisms against dumping and state subsidies. The European Commission's recent investigation identified an increase in subsidised Chinese EV imports, which hurts European manufacturers. As a result, in October 2024 the EU imposed tariffs of up to 35.3% on these products. The EU tariffs are intended to counter what it considers unfair competition and protect

European industry, but have generated political divergence within the EU, with countries such as Germany and Hungary balking at the risk of trade retaliation that would affect their exports to China. China's response has been defiant: it accuses the EU of protectionism and threatens to take reciprocal measures on key products such as combustion engines, pork and dairy products. Such retaliation, however, could also hurt China, given its interest in the European market at a time when relations with the US are uncertain. In the WTO framework, China has formally requested consultations with the EU, questioning the legality of the tariffs under multilateral agreements. The EU stands firm, arguing that the measures are compatible with WTO rules and pursue fairness in trade. Negotiations continue, with both blocs seeking to avoid a trade war of major proportions, with the aim of establishing a framework for fair competition.

Keywords: EU-China trade relations, Battery Electric Vehicles - Countervailing duty - Countermeasures - WTO: Dispute Settlement Body



José Carlos Fernández Rozas
Director de la Revista

I. Instrumentos de política comercial en el marco de la OMC en las relaciones entre la UE y China

1. Marco multilateral

1. Al lado de los principios de base, los Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio autorizan la acción de ciertos correctivos en determinadas circunstancias, pero no incluyen mecanismos correctores de las prácticas anticompetitivas semejantes a las autoridades de competencia que operan en casi todas las economías nacionales. En esta acción defensiva hay que tener en cuenta tres mecanismos de base: las medidas adoptadas contra el dumping, las subvenciones y los derechos «compensatorios» especiales para compensar las subvenciones, y las medidas de urgencia para limitar temporalmente las importaciones, destinadas a «salvaguardar» las industrias nacionales. No es necesario enfatizar en que el incremento de las subvenciones en algunas de las principales economías del mundo ha contribuido a un aumento notable de las tensiones comerciales a nivel multilateral. Se manifiestan éstas habitualmente por medio de una transferencia de recursos realizada por un gobierno a una entidad nacional sin oferta de una contraprestación equivalente, adoptando formas, tales como subvenciones directas a empresas nacionales, incentivos fiscales o condiciones de financiamiento preferencial. Los gobiernos implementan estas subvenciones con distintos objetivos estratégicos, que determinan las modalidades y condiciones bajo las cuales se otorgan, como buscar el

impulso de sectores esenciales, la promoción del desarrollo regional, el fomento de la innovación o la protección de industrias clave, entre otros fines de política económica y social.

El concepto de «derecho compensatorio» viene establecido por el art. VI.3ª del GATT de 1994, como un «derecho especial percibido para contrarrestar cualquier prima o subvención concedida, directa o indirectamente, a la fabricación, la producción o la exportación de un producto», y está desarrollado en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (1) . De esta suerte, los miembros de la OMC están facultados para establecer derechos compensatorios frente a productos que se importen en su territorio que hayan sido objeto de subvenciones específicas (2) .

A pesar de la práctica seguida tradicionalmente y las conversaciones comerciales entre China y la UE en la última semana de octubre de 2024, no se evitó la imposición por esta última de derechos compensatorios definitivos correspondientes al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias constatadas

Una vez consolidada la entrada de China en la OMC (3) , en los últimos años los fabricantes europeos se han visto afectados en la comercialización de sus vehículos eléctricos por los fabricados en China con destino al mercado de la Unión (4) . Las importaciones de VE fabricados en China por marcas occidentales –como el Modelo 3 de Tesla y el EX30 de Volvo– constituyen la mayoría de los coches importados (en torno al 60%). La UE argumenta que, en este caso, los fabricantes de la UE actúan como comerciantes y no como productores y que, por tanto, deben establecerse medidas que transmitan el doble objetivo de la política comercial de la UE: fomentar la competencia leal y proteger las industrias nacionales. Esto pone de manifiesto la complejidad y las posibles consecuencias imprevistas de este tipo de medidas comerciales.

A pesar de la práctica seguida tradicionalmente (5) y las conversaciones comerciales entre China y la UE en la última semana de octubre de 2024, no se evitó la imposición por esta última de derechos compensatorios definitivos correspondientes al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias constatadas, siguiendo una práctica anterior que afectó a las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho y de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos (6) . El procedimiento seguido por la UE a las exportaciones chinas de vehículos eléctricos ha implicado la investigación de política comercial más importante de los últimos años y el caso europeo más importante jamás iniciado contra China (7) . Dado que la investigación para adoptar estas medidas fue iniciada por la Comisión de la UE y no por la industria afectada, existe la preocupación real de que pueda estar impulsada más por intereses políticos que por razones puramente económicas.

2. Antes de pasar al estudio del contenido, alcance y consecuencias de las medidas adoptadas por la UE a finales de octubre de 2024 deben retenerse algunas precisiones previas, tomando en consideración las importantes similitudes entre las medidas antidumping y los derechos compensatorios que, en ocasiones, están vinculados a éstas hasta el punto de hablarse de «derechos antidumping–compensatorios» a un mismo tiempo. Es más, con cierta frecuencia, los dos comités de la OMC encargados de estas cuestiones (Comité sobre prácticas Antidumping y Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias) celebran reuniones

conjuntas resultando su labor fundamental para revisar el funcionamiento de los diversos acuerdos en el seno de la OMC al permitir a sus miembros intercambiar perspectivas e información general, además de poner de relieve aquellos casos específicos de defensa comercial que generan preocupación (8) . La reacción ante el dumping y las subvenciones suele ser la imposición a las importaciones de un impuesto especial que los contrarreste (derecho compensatorio cuando se trata de una subvención). Al igual que los derechos antidumping, los derechos compensatorios se aplican a productos procedentes de países concretos, lo que representa una infracción de los principios del GATT de consolidación de los derechos compensatorios e igualdad de trato para los interlocutores comerciales (NMF) (9) . Ambos Acuerdos contienen una cláusula de salvaguardia, pero disponen también que, antes de imponer un derecho compensatorio, el país importador debe realizar una investigación detenida que demuestre debidamente que se ha causado un perjuicio a una rama de producción nacional.

Existen también diferencias fundamentales, que quedan reflejadas en los Acuerdos (10) . El dumping lo comete una empresa mientras que el caso las subvenciones es el gobierno o un organismo gubernamental el que actúa, bien abonando directamente las subvenciones, bien exigiendo a las empresas que otorguen subvenciones a determinados clientes. La OMC no trata con las empresas ni puede reglamentar sus actos, por ejemplo, el dumping; por consiguiente, el Acuerdo Antidumping únicamente afecta a las medidas que puedan adoptar los gobiernos contra el dumping y, en el caso de las subvenciones, los gobiernos actúan desde ambos lados: otorgan subvenciones y adoptan medidas contra las subvenciones de los demás (11) .

La regla de base que establece tanto el Acuerdo Antidumping como el Acuerdo sobre Subvenciones es que los derechos antidumping y los derechos compensatorios sólo deben percibirse cuando se ha determinado como consecuencia raíz de una investigación en la que se determine que: a) se ha producido un aumento significativo de importaciones vendidas a precios de dumping o subvencionadas, en cifras absolutas o en relación con la producción o el consumo nacionales; b) los precios de esas importaciones han entrañado una subvaloración de los precios del producto nacional similar, han hecho bajar de otro modo el precio del producto similar o han impedido la subida de ese precio; y, c) exista una relación causal entre las importaciones objeto de dumping o subvencionadas y el daño a la rama de producción nacional.

2. Margen de actuación de la UE

3. Con el fin de asegurar una aplicación adecuada y transparente de las normas de la OMC la UE ha incorporado su contenido en la mayor medida posible al considerar que la aplicación de tales normas resulta esencial para mantener el equilibrio entre derechos y obligaciones que el GATT establece, interpretándolas como lo harían los principales países con los que la UE mantiene relaciones comerciales. El órgano comunitario responsable de la aplicación de estas medidas es el Consejo y en el caso de medidas definitivas antidumping o compensatorias lo hace por mayoría simple, mientras que las medidas de salvaguardia requieren la aprobación de la mayoría cualificada de los Estados miembros.

En la adopción de una decisión de esta naturaleza, la Comisión debe llevar a cabo una investigación preliminar que se inicia tras recibir la denuncia formal del sector económico afectado. Dicha investigación debe completarse en un plazo de 15 meses; sin embargo, generalmente, a los 9 meses del inicio del procedimiento, la Comisión presenta un informe con sus conclusiones provisionales. La labor la Comisión comienza con la remisión de un cuestionario a los exportadores e importadores mencionados en la denuncia, así como a los

productores de la UE, con el propósito de evaluar el perjuicio sufrido. Una vez concluida la investigación, la Comisión propone al Consejo la adopción de las medidas pertinentes y, en el transcurso de esta, tiene la facultad de imponer medidas provisionales. En su decisión final, la Comisión debe establecer la existencia de prácticas anticompetitivas, el perjuicio infligido a la industria europea y el interés general de la Unión (12). A lo largo del proceso, se permite que los productores, importadores, usuarios y consumidores presenten observaciones sobre la pertinencia de las medidas propuestas (13). El Consejo y la Comisión disponen, pues, de una amplia facultad de apreciación debido a la complejidad de las situaciones económicas, políticas y jurídicas que deben de examinar (14), pero tienen el deber de examinar si el perjuicio que pretenden precisar se debe efectivamente a unas importaciones que hayan sido objeto de las medidas excluyendo cualquier perjuicio que se deba a otros factores y, en particular, al causado por el propio comportamiento de los productores comunitarios.

Tomando como referente este marco regulatorio, la Comisión puso en marcha una investigación sobre las importaciones de baterías de vehículos eléctricos chinos a la UE al considerar que estaban dotadas de subsidios por parte china, con el objetivo de verificar si se había producido una violación de las reglas de competencia al proporcionar a sus empresas de la capacidad de vender sus productos a precios más bajos.

4. Para determinar la existencia de un daño de esta naturaleza es menester valorar todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de esa rama de producción; en particular: a) una disminución real y potencial de la producción, las ventas, la participación en el mercado, los beneficios, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad, los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja; b) efectos en los precios internos; y, c) efectos reales o potenciales en el flujo de efectivo, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o la inversión.

La UE se mantiene firme contra las prácticas comerciales desleales a través de los instrumentos de defensa comercial, sobre la base del postulado de que el comercio abierto puede hacer crecer las empresas y crear puestos de trabajo, pero debe mantenerse una competencia leal entre los productores nacionales y extranjeros (15), lo cual es necesario para mantener el compromiso de la UE con la apertura de los mercados y el libre comercio. Al hacerlo, la UE se asegura de que los procedimientos se sigan rigurosamente y se tengan en cuenta todos los intereses de la UE.

De conformidad con el Acuerdo SMC para poder imponer derechos compensatorios el país importador tiene que haber realizado antes una detenida investigación, similar a la exigida para adoptar medidas antidumping. Una vez comenzadas las investigaciones, los exportadores y los importadores de los productos presuntamente vendidos a precios de dumping o subvencionados, los gobiernos de los países exportadores y otras partes interesadas (*v.gr.*, las asociaciones mercantiles o profesionales de las que sean miembros los exportadores o productores) tienen la oportunidad de presentar por escrito y oralmente pruebas y argumentos para impugnar la denuncia presentada por los solicitantes y para defender sus intereses.

No es necesario insistir en que las medidas compensatorias a las subvenciones son mecanismos que están proyectados para restablecen las condiciones de competencia distorsionadas por una subvención y que son adoptados por el país importador, generalmente bajo la forma de mayores derechos para compensar subsidios, y otorgados a los productores o exportadores en el país exportador. Se configuran como derechos adicionales establecidos por el país importador para compensar subsidios gubernamentales en el país exportador cuando las importaciones subsidiadas causan daño material a la industria nacional del país

importador.

5. China ha pasado de fabricar 5.200 vehículos de pasajeros en 1985 a 26.8 millones en 2024, convirtiéndose en un actor clave en la industria automovilística global. Las empresas chinas de vehículos eléctricos y baterías han alcanzado, y en algunos casos superado, a sus competidores occidentales en innovación y calidad, lo cual es el resultado directo de una creciente capacidad de innovación propia, de una estrategia deliberada y de un conjunto de políticas industriales cuidadosamente diseñadas para alcanzarlo, factores que han convertido a China en el primer exportador mundial de automóviles (16) y a ocupar una gran parte del mercado europeo. Un prestigio ganado por sus vehículos de altas prestaciones y por sus precios altamente competitivos en comparación con los de los fabricantes occidentales, sobre todo en lo que concierne a los vehículos eléctricos (17) . A ello se une que, aparte de diversos incentivos orientados a la oferta, los organismos reguladores chinos han implementado, desde mediados de la década de 2000, una amplia variedad de herramientas políticas para fomentar el desarrollo y la adopción de vehículos eléctricos y los fabricantes chinos de estos vehículos se están consolidando y abandonando su saturado mercado nacional para dirigirse a Europa (18) . Como consecuencia de esta posición dominante muchos países han incrementado sus aranceles a los coches eléctricos chinos. EE UU y Canadá han optado por aranceles del 100% (19) . Turquía dedicó una tarifa adicional del 40% (20) , India aplicó una tasa del 70% a las importaciones de los vehículos con un precio inferior a 40.000 millones de dólares y del 100% a los que superen esa cuantía (21) y Brasil elevó al 18% la tasa en julio para incrementarla, de nuevo, al 35% en 2026 (22) .

La Comisión puso en marcha una investigación sobre las importaciones de baterías de vehículos eléctricos chinos al considerar que estaban dotadas de subsidios por parte china, con el objetivo de verificar si se había producido una violación de las reglas de competencia

Las medidas de la UE siguieron a otras coetáneas aplicadas por EE UU y Canadá, pero asumieron un enfoque diferente como aclaró expresamente la Comisión (23) . Mientras que EE UU y Canadá aumentaron los aranceles sobre los vehículos eléctricos chinos al 100% de forma generalizada e incluyeron subidas de aranceles sobre otros materiales e insumos intermedios en la cadena de suministro de vehículos eléctricos, los aranceles de la UE se aplican en función de la empresa y cubren únicamente los vehículos eléctricos (24) . Baste atender a que los fabricantes europeos de automóviles exportan a China desde la UE y tienen empresas conjuntas con empresas de este país para producir en el mercado nacional chino y para que los fabricantes chinos de vehículos eléctricos y baterías puedan exportarlos, a lo que se une la colocación de fuertes inversiones en sus cadenas de suministro europeas. En octubre de 2024, había tres fábricas chinas de baterías en Alemania, una fábrica de VE en Polonia, dos fábricas de VE y dos fábricas de baterías en Hungría y una fábrica de VE en España (25) y se prevén más inversiones (26) .

II. El conflicto comercial

1. La UE se une a otras iniciativas

6. Como primer exportador mundial de automóviles, China ocupa un lugar preponderante en el mercado europeo, gracias a sus vehículos potentes y, sobre todo, muy competitivos con respecto a los precios de los constructores occidentales (27) , quedando claro que despliega una ventaja competitiva en muchas áreas de la cadena de valor de los vehículos eléctricos de batería (BEV). Como fuerza dominante en el mercado de las baterías, este país también tiene fácil acceso a materias primas fundamentales y merced a años de generosos incentivos, como subvenciones públicas y desgravaciones fiscales, han aparecido una serie de marcas locales de vehículos eléctricos que están listas para lanzarse a los principales mercados automovilísticos mundiales. En un intento de contrarrestar este crecimiento que parecía no tener fin, Bruselas ya había aplicado unos derechos de aduana del 10% (28) . Sin embargo, para la UE esto distaba mucho de ser suficiente para frenar el crecimiento que ahora amenaza a la industria automovilística europea (29) .

En China, la presencia de la UE se manifiesta en un mercado de ventas de enorme trascendencia, el segundo después de la ASEAN (30) , pero también para la UE este país sigue siendo un importante destino de exportación; la cuota global de la UE en sus exportaciones extracomunitarias se situó en el 8,7% en 2023, lo que ha convertido a China en el tercer destino de exportación más importante después de EE.UU., con el 19,7%, y el Reino Unido, con el 13,1%. Las importaciones procedentes de China son aún más importantes. El 20,6% de las importaciones extracomunitarias de la UE proceden de allí, lo que convierte a China en la fuente más importante de importaciones, seguida de EE.UU. con el 13,8% y el Reino Unido con el 7,2% (31) . Con una gran dependencia de los componentes esenciales chinos, en particular, las baterías y los materiales refinados que las componen, el deterioro de las relaciones comerciales y nuevos aranceles suponen un riesgo nada desdeñable para los fabricantes europeos. Esto explica probablemente por qué la UE siguió durante el largo periodo aplicando un enfoque equilibrado, optando por una solución intermedia en lugar de imponer aranceles generales a los vehículos eléctricos chinos, como ha hecho EE UU (32) . Por último, teniendo en cuenta la posible escalada de aranceles comerciales entre EE UU y China tras el resultado de las elecciones estadounidenses, así como entre EE UU y Europa, las relaciones comerciales entre la UE y China podrían volver a mejorar en última instancia (33) . Pero esta opción ha sido recientemente descartada como se verá a continuación.

7. Para hacer frente a las economías que financian empresas operantes en la UE, que obtienen una ventaja supuestamente injusta sobre sus competidores europeos, se elaboró el Reglamento (UE) 2022/2560 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022 sobre las subvenciones extranjeras que distorsionan el mercado interior (34) , conocido como Reglamento sobre Subvenciones Extranjeras (FSR), que habilitó a la Comisión Europea para tomar medidas contra subvenciones extranjeras que distorsionasen el mercado. Este reglamento marca un cambio importante en la política comercial de la UE y ha sido desde su aparición una fuente de tensiones en el seno de la OMC. Aunque el FSR establece la supremacía de la legislación de la OMC, existen dudas acerca de su virtualidad para evitar que la UE actúe unilateralmente en casos que podrían insertarse en el Acuerdo SMC con el consiguiente riesgo de que el FSR contradiga la normativa de la OMC y, por tanto, ser considerado ilegal (35) .

En un Informe 2023 de la UE sobre las actividades de defensa comercial (36) se destacó el compromiso de la UE de proteger el empleo «fomentando la equidad y la igualdad de condiciones» a través del establecimiento de derechos compensatorios. Según el informe, a finales de ese año había un total de 182 medidas de defensa comercial en vigor en la UE, incluidas 156 medidas antidumping, 25 medidas anti-subvenciones y una medida de salvaguardia, lo que representó un aumento del 36,8% en comparación con 2018. Mas este informe no fue

unánimemente aceptado por el sector automovilístico, sobre todo por la industria alemana (37) .

Por su parte, el Gobierno chino quiso rebajar la tensión negando que los fabricantes chinos de automóviles estuviesen trabajando intensamente para establecer nuevas fábricas en Europa, con el fin de eludir los derechos compensatorios que la UE iba a imponer a las importaciones de automóviles procedentes de China. Consecuente con esta estrategia se pretendía presionar a sus fabricantes de automóviles para que frenasen su expansión en la UE debido a la escalada del conflicto comercial en torno a los vehículos eléctricos (38) .

2. La investigación antisubvenciones de la UE

A) Puesta en marcha

8. El incremento de las preocupaciones económicas no implica necesariamente que los Estados miembros de la UE mantengan una postura unificada respecto al uso de medidas de defensa comercial. Por el contrario, la investigación practicada evidenció que el aumento de los riesgos económicos tendía a acentuar las divisiones políticas entre las capitales europeas. En el sector de los vehículos eléctricos, por ejemplo, fabricantes franceses como Peugeot, Renault y Citroën, junto con la italiana Fiat, compiten en segmentos de precios similares a los de sus homólogos chinos y, por ello, promovieron la implementación de medidas compensatorias desde el inicio y, en contraste, los fabricantes de automóviles alemanes, que operan mayormente en el segmento de precios más altos, adoptaron una postura distinta frente a estas medidas, reflejando así las diversas prioridades y estructuras del sector automovilístico dentro de la UE. Debe insistirse en que estos últimos han mostrado tradicionalmente un temor significativo a posibles medidas de represalia frente a los aranceles compensatorios, por su eventual impacto no solo en las exportaciones de vehículos con motores de combustión interna (39) , sino también en el acceso más amplio al mercado chino. El enfrentamiento entre la industria y los Estados miembro, que confirió a la Comisión Europea un papel decisivo, fue condicionante en la puesta en marcha de la investigación antisubvenciones, sobre las importaciones de BEV provenientes de China.

Dicha investigación fue anunciada por la Comisión Europea en septiembre de 2023 (40) y se inició de manera autónoma el 4 de octubre siguiente (41) . Normalmente, las investigaciones antisubvenciones o sobre derechos compensatorios se llevan a cabo a petición de empresas del sector privado; en este caso, sin embargo, la Comisión inició el estudio de oficio, en ausencia de una denuncia formal de la industria involucrada. Diez Estados miembros, entre ellos Francia (42) e Italia, votaron a favor de la aplicación de los derechos compensatorios, mientras que Alemania y Hungría (43) estuvieron entre los cinco que se opusieron a la medida. El objetivo de la investigación era determinar si los BEV en China se beneficiaban de subvenciones estatales, distorsionando así la competencia y perjudicando potencialmente a la industria automovilística de la UE.

Para restablecer la igualdad de condiciones se impusieron, a partir del 4 de julio de 2024, aranceles compensatorios provisionales aplicados como depósitos de seguridad tomándose como referencia en la operación el Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Unión Europea. Tras un análisis del mercado, que reveló el impacto negativo de las referidas subvenciones en el sector de los BEV de la UE, un sector considerado estratégico por su valor añadido, la medida se adoptó en respuesta a la

sospecha de que estas importaciones estaban siendo subvencionadas, lo cual estaría perjudicando a la industria europea, justificándose en la creciente evidencia sobre el reciente y rápido aumento de las exportaciones a bajo precio de vehículos eléctricos procedentes de China a la UE.

9. Cabe recordar, que de acuerdo con el art. 11 del Reglamento 2016/10377, tras la apertura del procedimiento, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, debe abrir una investigación en toda la Unión centrada tanto en la concesión de subvenciones como en la determinación del perjuicio ocasionado por ellas. El procedimiento contempla la posibilidad de que los denunciantes, los poderes públicos del país de origen o de exportación, los importadores, los exportadores y sus asociaciones representativas, los usuarios y las organizaciones de consumidores que se hayan personado, podrán examinar toda la información presentada a la Comisión por cualquiera de las partes en el marco de la investigación, con excepción de los documentos internos elaborados por las autoridades de la Unión o sus Estados miembros, siempre que sea pertinente para la defensa de sus casos, que no sea confidencial y que sea utilizada en la investigación. Asimismo, durante la investigación, la Comisión dará al país de origen o de exportación una oportunidad razonable de proseguir las consultas con el fin de clarificar los hechos y alcanzar una solución mutuamente aceptable (44) . Como resultado se determinó que, gracias a la ayuda financiera de Pekín, según la Comisión, los productores chinos de vehículos eléctricos habían aumentado sus ventas en Europa a un ritmo extraordinario: su cuota de mercado pasó del 1,9% en 2020 al 14,1% en el segundo trimestre de 2024, según estimaciones internas (45) .

Conocida esta actuación, el 9 de agosto de 2024, China solicitó la celebración de consultas con la UE con respecto a la investigación antisubvenciones y las medidas provisionales en materia de derechos compensatorios impuestas por la Unión Europea sobre determinados vehículos eléctricos de batería nuevos procedentes de China (46) .

B) Posiciones reticentes

10. Los equilibrios en el entramado comunitario son delicados y el peso de Alemania en la toma de decisiones de la UE es innegable. Su clara oposición a la aplicación de aranceles adicionales a los BEV chinos se sumó a los de otros Estados miembros como España o Suecia (47) . En un primer momento se pensó que los dos mayores fabricantes de automóviles del bloque, Alemania y España (48) , podrían contar con el respaldo de otros Estados miembro, como Suecia y Finlandia, concretamente para el gobierno sueco las medidas que contribuyan a la fragmentación mundial obstaculizan, en lugar de promover, la protección del medio ambiente mundial, la reducción de emisiones y el desarrollo sostenible. La perspectiva de Hungría, también contraria a la imposición de medidas, se explica porque alberga en su territorio cuatro inversiones chinas relacionadas con los vehículos eléctricos y sus baterías (49) . Pero otros Estados de la UE con evidente poder como Francia e Italia estuvieron a favor de aplicación de aranceles. La votación del 4 de octubre de 2024 exteriorizó que no había consenso entre los miembros de la UE a la hora de mantener relaciones comerciales y económicas con China. Diez Estados miembros, entre ellos Francia, Italia y Polonia, apoyaron la imposición de aranceles de hasta el 35,3%, que se sumarían a los ya existentes del 10% y sólo cinco, entre ellos Alemania y Hungría, votaron en contra, mientras que 12 se abstuvieron, entre ellos España y Suecia. Aunque los aranceles no obtuvieron el apoyo de la mayoría de los Estados, la oposición no fue suficiente para bloquearlos, lo que habría requerido al menos 15 Estados que representasen al 65% de la población del bloque. El hecho de que las medidas se aprobaran con sólo diez miembros a favor, cinco en contra y 11 abstenciones sugiere una

política que podría resultar temporal. La propia Comisión ha manifestado que las medidas podrían levantarse más adelante si China atiende las preocupaciones de la UE.

C) Marco general de la investigación de la Comisión

11. Entre enero y marzo de 2023 tuvo lugar la fase preparatoria del procedimiento iniciada con una serie de verificaciones sobre el terreno en el curso de las cuales se visitaron unos 100 centros de producción. Las pruebas recogidas en este periodo ayudaron a reforzar el caso y a calibrar los derechos compensatorios en función de la marca. Los investigadores también se pusieron en contacto con el gobierno chino, pero según los funcionarios intervinientes, el acercamiento no resultó satisfactorio pues China, si bien se mostró muy activa enviando argumentos para defender su industria, adoptó una actitud muy reticente en orden a dar respuestas completas a las preguntas de la investigación. Como resultado de esta etapa preparatoria la UE se descubrió que la cadena de valor de los BEV en China se beneficiaba de subvenciones injustas y, a partir de esta verificación, se llegó a la decisión el 4 de octubre de 2023, nueve meses después de la apertura del procedimiento.

Configurado el mayor caso comercial de la UE contra China, en la referida fecha la Comisión inició una investigación antisubvenciones sobre las importaciones de vehículos eléctricos procedentes de China (50) . Tras considerar que obraban en su poder pruebas suficientes de que los fabricantes del producto investigado se habían beneficiado de varias subvenciones concedidas por el Gobierno chino la investigación de la Comisión se puso en marcha. Dichas pruebas se concretaban en: a) transferencias directas de fondos y transferencias directas potenciales de fondos u obligaciones, b) condonación o no recaudación de ingresos públicos; y c) suministro público de bienes y servicios a cambio de una remuneración inferior a la adecuada (51) .

12. Resulta obligado aseverar que el objetivo del estudio de la Comisión Europea sobre la industria china del vehículo eléctrico era limitado: a) El producto objeto de la investigación recayó en los BEV nuevos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, y propulsados únicamente por uno o varios motores eléctricos, pues las motocicletas habían quedado excluidas; b) el periodo investigado se limitó al período comprendido entre el 1 de octubre de 2022 y el 30 de septiembre de 2023; abarcando, por su parte, el análisis de las tendencias pertinentes para la evaluación del perjuicio abarcará el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el final del período de investigación; y, c) el contenido se centró únicamente de determinar si la producción de BEV en China estaba –y está– subvencionada hasta el punto de infringir las normas de la OMC, lo que justificaría la aplicación de derechos compensatorios por parte de la UE (52) .

Se extendió la investigación a 21 grupos de productores con sede en China a los que se pidió información financiera sobre sus empresas. Dado el enorme tamaño del mercado, el Ejecutivo de la UE eligió a tres empresas –BYD, Geely y SAIC– como muestras representativas para conocer el alcance de las subvenciones. Curiosamente Tesla no se consideró reunía esta cualidad y no se incluyó en la muestra. Al trío seleccionado se le pidió que rellenara un cuestionario detallado de varios capítulos en el que se hacían preguntas sobre su cadena de mando, capacidad de producción, volumen de negocio, volúmenes de exportación, cadenas de suministro y, sobre todo, uso de subvenciones y relación con el gobierno chino (53) .

El objeto de los cuestionarios requeridos pretendía reunir pruebas concretas sobre la situación del mercado

tanto en China como en la UE, así como opiniones de las partes interesadas y la información solicitada era de gran amplitud, comprendiendo aspectos macro y microeconómicos, incluyendo el elaborado para fabricantes de la UE datos sobre producción, ventas, costes, rentabilidad y empleo. Debe tenerse en cuenta que, de conformidad con las reglas rectoras de la investigación, si alguna de las partes interesadas se niega a cooperar y no facilita la información necesaria (*v.gr.*, no respondiendo satisfactoriamente al cuestionario de la Comisión, las conclusiones de la investigación podrán basarse en los datos disponibles por él. Y lo que es más importante, la falta de cooperación conduce inexorablemente a un resultado menos favorable para la parte que no coopera, que incluso puede estar sujeta a derechos compensatorios más elevados que las partes que cooperan.

Sobre la base de la investigación realizada, la Comisión consideró que la cadena de valor de los vehículos eléctricos de batería en China se había beneficiado de subvenciones injustas, con la consiguiente amenaza de daño económico para los fabricantes de BEV de la UE

Sustancialmente, la investigación se centró en cuatro cuestiones: a) si las importaciones de VE procedentes de China estaban siendo subvencionadas por el Gobierno chino (incluso indirectamente); b) si existía un perjuicio para la industria de BEV de la UE; c) si dicho perjuicio estaba causado por estas importaciones subvencionadas; y, d) si la imposición de medidas compensatorias redundaría en interés de la UE (54).

D) Resultados

13. El estudio concluyó con la verificación de que China tenía un exceso de capacidad de BEV destinado en gran medida a la exportación al mercado de la UE (55). Sobre la base de la investigación realizada, la Comisión consideró que la cadena de valor de los vehículos eléctricos de batería en China se había beneficiado de subvenciones injustas, con la consiguiente amenaza de daño económico para los fabricantes de BEV de la UE. La investigación también se detuvo en las probables consecuencias y el impacto de estas medidas para los importadores, usuarios y consumidores de vehículos eléctricos de batería en la UE lo que conllevaba otro riesgo de un perjuicio económico para los fabricantes de la UE. Por último, la Comisión confirmó que las importaciones subvencionadas chinas tenían efectos negativos en la situación de la industria de la Unión y estaban causando una amenaza de perjuicio importante a esta industria, mientras que otros factores no atenuaron dicho nexo causal, ni individual ni colectivamente (56).

Las conclusiones provisionales se dieron a conocer el 12 de junio y el 4 de julio de 2024 y a partir de éstas, la Comisión impuso derechos compensatorios provisionales sobre las importaciones de BEV procedentes de China. La investigación determinó que la cadena de valor de los BEV en China se beneficiaba de subvenciones desleales, lo que estaba causando una amenaza de perjuicio económico a los productores de BEV de la UE. Poco después, el 20 de agosto, la Comisión hizo público el proyecto de decisión para imponer derechos compensatorios definitivos, que reflejaba los comentarios recibidos de las partes interesadas sobre los derechos provisionales, así como la conclusión de una serie de pasos de investigación que no se habían finalizado en la fase provisional. Los Estados miembros aprobaron la propuesta el 4 de octubre, que fue

adoptada formalmente por la Comisión el 29 de octubre de 2024.

14. La investigación reveló que la cadena de valor de los BEV en China se había beneficiado de subvenciones desleales que amenazan con causar un perjuicio económico a los productores de BEV de la UE, según ha declarado la Comisión (57) . También descubrió la existencia de terrenos baratos o gratuitos cedidos a fábricas de automóviles a la vez que se detectaron subvenciones en casos concretos, con el supuesto suministro de litio y baterías por debajo del precio de mercado, actuando los proveedores de baterías como organismos públicos encargados de aplicar la política industrial nacional. Reveló, asimismo, la existencia de exenciones fiscales para el sector de las baterías. Por último, la investigación reveló una serie de ventajas financieras, como bonos verdes emitidos a un tipo inferior al disponible en los mercados internacionales y tipos de refinanciación preferentes para los fondos dispersos en apoyo del sector.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2754 de la Comisión, de 29 de octubre de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio definitivo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China se publicó en el Diario Oficial de la UE ese mismo día (58) . Partiendo de la observancia de los procedimientos de la OMC y de las garantías internas de la UE, este instrumento, incorporó una metodología empleada por la Comisión para identificar y compensar las subvenciones y la imposición de los derechos compensatorios proyectada en el relevante sector de los BEV. Su contenido patentiza el resultado de una investigación exhaustiva, que incluyó amplias consultas con empresas chinas y europeas, el Gobierno chino y asociaciones comerciales de China.

Identificar las subvenciones dentro del sistema chino, caracterizado por su opacidad, representaba un desafío considerable, especialmente debido a que, como se documenta reiteradamente en el Reglamento, tanto el Gobierno chino como varias entidades chinas implicadas no prestaron la colaboración adecuada (59) . Descendiendo a cuestiones más concretas, para determinar si las importaciones procedentes de China estaban subvencionadas, la Comisión eligió, como se ha indicado, una muestra de tres *Original Equipment Manufacturer* chinos para llevar a cabo su investigación fijando el derecho compensatorio para todas las demás empresas que cooperaron en la media de las tres.

Al reconocer la relevancia de China como mercado de exportación y fuente de innovación y suministro para los productores de la Unión, la Comisión enfatizó que el desenlace de esta investigación no debería traducirse en un acceso al mercado menos favorable para los proveedores y productores de la Unión en China. Y, en relación con la posibilidad de represalias por parte de China tras la imposición de las medidas, señaló que tanto China como sus productores exportadores disponen de amplios derechos de defensa y la oportunidad de participar activamente en esta investigación fundamentada en hechos, además de la posibilidad de solicitar una revisión judicial imparcial de la decisión final, sin que sea necesario recurrir a este tipo de medidas. Por consiguiente, el riesgo de represalias no constituía un argumento válido para oponerse a la imposición de medidas compensatorias. Aunque la Comisión se dispuso a permanecer atenta ante posibles represalias en el sector automovilístico u otros sectores, subrayó que la mera amenaza de represalias no podía impedir la adopción de compensatorias que sean legítimas, medidas y debidamente justificadas (60) .

15. Teniendo en cuenta las conclusiones a las que se ha llegado en relación con las subvenciones, el perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión, y de conformidad con el art. 15 del Reglamento de base, la Comisión concluyó con la pertinencia de imposición de medidas compensatorias definitivas para evitar que las importaciones subvencionadas del producto afectado sigan causando perjuicio a la industria de la Unión. Los

derechos compensatorios, oscilan entre el 7,8% y el 35,3% en función de la marca. Según el reglamento, en el futuro se aplicará un arancel adicional del 17,0% a los coches eléctricos del fabricante BYD. Los vehículos eléctricos del fabricante Geely estarán sujetos al 18,8%. A las demás empresas cooperantes se les aplicará un tipo impositivo del 20,7%. A Tesla se le aplicará un tipo impositivo del 7,8% previa solicitud motivada de determinación individual. Para todas las demás empresas que no cooperaron, se aplica un tipo de derecho y, por tanto, un tipo máximo del 35,3%. Aunque los derechos compensatorios pueden ser apropiados en cierto grado, los parámetros y métodos aplicados para calcularlos pueden dar lugar a gravámenes demasiado elevados. Según la Comisión, los tipos de derecho individuales se establecieron sobre la base de una investigación y pretendieron reflejar la situación individual de las empresas. Los derechos se añaden al tipo de derecho existente del diez por ciento.

Los derechos definitivos deberían percibirse a partir de la fecha de entrada en vigor, dejándose de aplicar los derechos provisionales impuestos el 4 de julio de 2024 a las importaciones de BEV procedentes de China.

III. Consecuencias de las medidas adoptadas por la Comisión

1. Reclamación de China ante la OMC

16. Con la notificación de la decisión de la Comisión sobre la controversia sobre los derechos compensatorios de la UE a los BEV procedentes de China, las primeras reacciones del gobierno de este último país se centraron en que la investigación efectuada por la UE había sido un caso típico de proteccionismo encubierto y que el establecimiento de las medidas adoptadas perjudicaría sin duda la cooperación económica con la UE y la estabilidad de las cadenas de producción y suministro de vehículos a nivel mundial. El Ministro de comercio mantuvo los calificativos adoptados aumentando el tono de la crítica a medida que se iba llevando a cabo la investigación al afirmar que muchas de las prácticas observadas en el proceso eran «injustificables» e «incompatibles» con la normativa internacional, y un ejemplo de proteccionismo, disfrazado de «competencia leal» (61) , teniendo sus declaraciones amplia repercusión internacional (62) . Sin duda, como primera providencia, la medida de la UE podría debilitar la confianza de los inversores chinos en Europa, especialmente en los sectores del automóvil, las baterías eléctricas, las piezas industriales y la logística.

El 6 de noviembre de 2024 China solicitó formalmente la celebración de consultas en el marco de la OMC con la UE en relación con la imposición por ésta de derechos compensatorios definitivos a los BEV

Ya se ha señalado que China se había adelantado a los acontecimientos al iniciar un procedimiento de solución de diferencias ante la OMC en agosto de 2024, cuando aún estaban en curso las negociaciones sobre las medidas provisionales adoptadas por la UE (63) , pero tras la decisión de la Comisión, el Ministerio de Comercio chino comunicó el 4 de noviembre de 2024 que estaba dispuesta a acudir de nuevo ante el órgano de Solución de Controversias de este organismo internacional. En su opinión, la decisión provisional (queda la posibilidad de recurso ante el Órgano de Apelación) de la UE carecía de base fáctica y jurídica y violaba las normas de la OMC y socavaba la cooperación mundial y la gestión del cambio climático (64) . Al mismo tiempo

se comprometió a adoptar todas las medidas necesarias para proteger los derechos e intereses legítimos de su industria, instando a la UE a reconsiderar sus acciones corrigiendo rápidamente sus prácticas incumplidoras y a trabajar juntos para salvaguardar la estabilidad de la industria mundial de vehículos eléctricos y las cadenas de suministro, junto con la cooperación económica y comercial más amplia entre China y la UE y garantizar conjuntamente la cooperación económica y comercial, así como la estabilidad de la cadena de suministro en la industria del coche eléctrico (65) .

17. Como era de esperar, el 6 de noviembre de 2024 China solicitó formalmente la celebración de consultas en el marco de la OMC con la UE en relación con la imposición por ésta de derechos compensatorios definitivos a los BEV nuevos procedentes de China. La solicitud se distribuyó a los Miembros de la OMC ese mismo día y en ella se alegó que la determinación de la UE de que los supuestos programas chinos citados por la UE constituían subvenciones sujetas a medidas compensatorias incompatibles con varias disposiciones del Acuerdo SMC de la OMC y con el art. VI del GATT de 1994.

Las medidas en controvertidas, que figuran en el escrito de solicitud chino, están referidas a los derechos compensatorios definitivos sobre los BEV procedentes de China, así como la investigación subyacente que dio lugar a la imposición de estas medidas con inclusión, entre otras cosas, de las medidas adoptadas u omitidas por la Comisión Europea en el curso de la investigación o en relación con esta. Dicho escrito contempla también cualquier acto o medida futuros que la UE pueda realizar o adoptar en relación con estas medidas (66) .

18. Con respaldo en el principio de reciprocidad, la decisión de la UE es susceptible de desencadenar contramedidas, que podrían repercutir en las industrias exportadoras de la UE que comercian con China. Por el momento el Gobierno de Pekín desafía con imponer derechos compensatorios más altos a las importaciones de motores de combustión de gran cilindrada de la UE a la República Popular y también ha empezado a considerar la posibilidad de imponer gravámenes adicionales a las importaciones de bebidas espirituosas, carne de cerdo y productos lácteos.

China lleva amenazando hace algún tiempo con tomar represalias y ejerciendo así una enorme presión sobre los distintos Estados miembros, pues su materialización golpearía duramente a la UE en algunos ámbitos por su fuerte dependencia de China, pero una escalada del conflicto comercial tampoco dejaría indemne a China: el consumo privado en Extremo Oriente se debilitaría en unos momentos en los cuales el mercado estadounidense está cada vez más cerrado y previsiblemente lo estará más tras la elección del presidente Donald Trump, ferviente defensor del proteccionismo. Por ello, China sigue dependiendo en gran medida de las exportaciones a la UE y una escalada del conflicto comercial también tendría graves repercusiones en sus empresas. Como puede observarse, hay dependencias por ambas partes y por eso se espera una reacción más bien prudente por parte de Pekín (67) .

2. Temor en la UE por la eventual imposición de contramedidas

19. Con independencia de que la Comisión calificase las pretensiones chinas de «infundados», expresando su compromiso de proteger a la industria del bloque de lo que considera un uso indebido por parte de China continental de las medidas de defensa comercial (68) , el gobierno de este país ha abierto investigaciones antisubvenciones con el objeto de imponer derechos compensatorios sobre las importaciones de carne de cerdo (principalmente españolas) (69) , brandy (70) y productos lácteos europeos (71) . Asimismo, China está

debatido posibles derechos compensatorios a las importaciones de vehículos de combustión con grandes motores. Esto afectaría sobre todo a los fabricantes alemanes. Francia ha experimentado recientemente el uso por parte del gobierno chino de medidas drásticas selectivas contra países concretos en disputas comerciales.

La lógica detrás de todo lo expuesto es bastante clara: la apertura del mercado europeo es absolutamente vital para las exportaciones de China, que apuntalan el crecimiento y la economía en general. Con las medidas anunciadas, los dirigentes chinos pueden señalar a sus ciudadanos de dentro y fuera del país que se están tomando el asunto en serio. Pero las medidas no van tan lejos como para amenazar los cimientos del comercio y las relaciones económicas en general.

Las tensiones comerciales entre China y la UE no se limitan a los coches eléctricos. Bruselas también ha iniciado investigaciones sobre las subvenciones chinas a los paneles solares y las turbinas eólicas. El bloque se enfrenta a una difícil tarea al intentar fomentar su industria de tecnologías limpias e invertir en la transición ecológica sin desencadenar una dolorosa guerra comercial con China.

Los cinco países que se opusieron como Alemania, con su enorme sector automovilístico, demostraron un claro interés en mantener el acceso al mercado chino, principalmente para los vehículos con motor de combustión, pero muchos fabricantes europeos temen ahora contramedidas por parte de China. Desde la perspectiva alemana no sólo sus fabricantes de automóviles se enfrentan a la competencia en intracomunitaria, sino que una inminente guerra comercial será un duro golpe para sus exportaciones a China y ello sin olvidar que los efectos negativos de esta decisión superan cualquier beneficio potencial para la industria automovilística europea, y especialmente para la alemana, y van en contra del postulado en favor de un comercio libre y justo. En tanto que nación exportadora no necesita que aumenten las barreras comerciales (72) .

En resumen, la decisión de la UE de imponer derechos compensatorios a las importaciones chinas de vehículos eléctricos ha supuesto una escalada significativa de las tensiones comerciales entre ambas economías. Mientras continúan las negociaciones para aliviar las tensiones, el resultado de este proceso tendrá implicaciones de gran alcance tanto para la industria automovilística europea como para la china, en particular para empresas como Volvo Cars, estrechamente vinculadas a ambos mercados. Al mismo tiempo, las preocupaciones de la UE en relación con la tecnología de los automóviles «conectados» apuntan a consideraciones más amplias sobre la intersección del comercio, la tecnología y la seguridad. La resolución final de estas disputas desempeñará probablemente un papel crucial en la configuración de las futuras relaciones comerciales entre la UE y China.

Este escenario ilustra cómo las relaciones comerciales internacionales pueden influir en las políticas nacionales, especialmente cuando están en juego sectores estratégicos para la exportación. En el caso español, la industria del cerdo representa un mercado significativo en China, y cualquier cambio en los aranceles podría tener efectos.

IV. Nuevas negociaciones y estrategias

20. Es cierto que la solución negociada ha fracasado hasta ahora, pero no debe descartarse por completo pues

El procedimiento de la OMC prevé consultas como primer paso. Sólo después de 60 días puede pedirse a un órgano de la OMC que se pronuncie sobre el litigio. Por esta razón, según varias informaciones, una delegación de la UE se dispuso a viajar a China en breve para llegar a un compromiso con Pekín. En este contexto, también se mencionan obligaciones de precios mínimos para los fabricantes, que deberían hacer superfluos los aranceles de la UE dándose la circunstancia de que esta última había rechazado tales precios mínimos en anteriores negociaciones.

En función del número de países que se abstuvieron o notaron «no» en el asunto de los BEV, que supera al de los que apoyaron para la puesta en marcha de las medidas, hay algunas posibilidades de que la política no se mantenga durante cinco años completos. La Comisión Europea y China ya están intentando negociar un acuerdo. Sin embargo, la Comisión rechazó la oferta inmediata de China de fijar en 30.000 euros (32.393 dólares) el precio mínimo de sus vehículos eléctricos en el mercado de la UE. Cabe lamentar que hasta ahora no se haya producido avances en las negociaciones y que estas no sean más intensivas y constructivas, partiendo del postulado de que a la UE no le interesa el proteccionismo, sino unas condiciones justas.

Cabe lamentar que hasta ahora no se haya producido avances en las negociaciones y que estas no sean más intensivas y constructivas, partiendo del postulado de que a la UE no le interesa el proteccionismo, sino unas condiciones justas

La cuestión que es preciso dilucidar consiste en determinar cómo pueden China y la UE volver a encontrar un terreno común. Acaso la respuesta podría estar en el tipo de cambio (73) , pero, no es esta la única opción, y determinados analistas sugieren que los responsables políticos europeos establezcan condiciones comerciales recíprocas, lo que podría incluir la autorización de inversiones chinas en el ensamblaje de automóviles europeos. Los beneficios, según dichos analistas, serían mutuos y ayudarían a estabilizar las cadenas de suministro locales (74) .

21. La experiencia del caso analizado demuestra que podría resultar adecuado conceder más tiempo entre la publicación de los resultados de la investigación y las aplicaciones de los aranceles provisionales para facilitar una solución negociada. La UE se enfrenta a difíciles disyuntivas y no se vislumbra una solución negociada. Durante las negociaciones, la parte china presentó a la Comisión de la UE una propuesta que contemplaba precios mínimos y cantidades máximas como solución. Sin embargo, Bruselas declaró que las ofertas no debían tomarse en serio y no cumplían las normas de la OMC. En su lugar, la Comisión había exigido al Estado chino garantías de que se reducirían las subvenciones. A la Comisión no le bastaban los meros acuerdos de precios con los fabricantes de automóviles. En todo caso, la puerta de las negociaciones sigue abierta. La posibilidad de suprimir los derechos compensatorios con una solución encontrada conjuntamente y conforme a la OMC debe seguir persiguiéndose con determinación por todas las partes

La Comisión ha defendido sistemáticamente su investigación como basada en hechos, diligente y compatible con las normas de la OMC. Sus conclusiones, publicadas en junio, sirvieron de justificación legal para la imposición de los derechos compensatorios de la UE sobre BEV de China fueron legítimas y acordes con la normativa vigente. Sin embargo, podrían ser el inicio de una escalada del conflicto comercial por la existencia de una amenaza de contramedidas, aunque la escalada no beneficiaría a los intereses de China.

Frente a la negativa oficial de China de la existencia de distorsión desleal de la competencia parece que ésta ha quedado demostrada y, por consiguiente, los derechos compensatorios impuestos por la UE son legítimos y están permitidos por las normas del comercio internacional. Aunque la imposición de estos derechos representa una barrera importante, no impedirán que las marcas chinas hagan incursiones y se asienten en los mercados europeos. Los márgenes de beneficio suelen seguir superando el nivel de los aumentos arancelarios y las marcas chinas, como BYD, están ansiosas por ganar cuotas a largo plazo. Es probable que los aranceles también aceleren el proceso de implantación regional de la producción en Europa, que BYD ya está preparando en Turquía y Hungría. También podrían impulsar la exportación de vehículos híbridos enchufables, que por el momento no están incluidos (75) .

Otra enseñanza del caso que hemos examinado evidencia que la estrategia de la Comisión Europea en orden a su política comercial debería soslayar un enfoque exclusivamente arancelario y orientar el cumplimiento de las normas comerciales con una orientación más pragmática, lo cual implica, en primer lugar, que debe ser muy respetuosa con los a los procedimientos de la OMC para investigar los subsidios chinos, en contraste con la postura más proteccionista de EE UU y, en segundo lugar, abstenerse de responder a cada solicitud de investigación de subsidios que se le suscite, para centrarse en sectores clave. Y, por descontado la política comercial debe integrarse en una estrategia industrial verde, complementando los aranceles con políticas que reduzcan los costos internos de producción de tecnologías limpias, incentivando un mercado europeo de vehículos eléctricos y ampliando el apoyo a proyectos de fabricación y tecnología en la cadena de suministro de los BEV.

V. Bibliografía

- BACCHETTA, M. y RUTA, M., *The WTO, subsidies and countervailing measures*, Cheltenham, UK, Northampton, Mass.: Edward Elgar Pub., 2011.
- DESSEIN, B. y BOSSUYT, F. (eds.), *The European Union, China and Central Asia: global and regional cooperation in a new era*, Abingdon, Oxon, NY Routledge, 2022.
- FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., «Instrumentos de defensa comercial y nueva metodología antidumping en la Unión Europea», *La Ley: Unión Europea*, n° 52, 2027, p. 6.
- FRANK, M., «The EU's new Foreign Subsidy Regulation on Collision Course with the WTO», *Common Market L. Rev.*, vol. 60, 2023, pp. 925-958.
- GARCÍA GUERRERO, D., «La imposición de derechos compensatorios en el marco de los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 14, n° 2, 2022, pp. 493-511.
- HAN, N.-H., «China's market economy dilemma and its interplay with EU anti-dumping law», *Asia Pacific L. Rev.*, vol. 27, n° 11, 2019, pp. 102-126.
- HERRMANN, C.W., «Case C-351/04, IKEA Wholesale Ltd v. Commissioners of customs & excise, Judgment of the Court of Justice of 27 September 2007, Second Chamber [2007] ECR I-7723», *Common Market L.R.*, vol. 45, n° 5, 2008, pp. 1507-1518

- Kelly, B.D., «Market economies and concurrent antidumping and countervailing duty remedies», *J. Int'l Econ. L.*, vol. 17, n° 1. 2014, pp. 105-123.
- LEICHTHAMMER, A. y REDEKER, N., «Boxing Smartly by the Rules – What the EU can learn from its EV Anti-Subsidy Investigation against China», *Hertie Scholl. Jacques Delors Centre*, 1 julio 2024.
- Li, W., Zou, Y. y Zhu, C., «The Electric Vehicle Revolution: A New Track for Industrial Competition among Major Countries», *J. WTO & China*, vol. 14, 2024, pp. 3 ss.
- LIYING, Z., «The European Union's New Anti-Subsidy Policy as per the Regulation on Foreign Subsidies (2022)», *J. WTO & China*, vol. 13, pp. 28 ss.
- MAHNCKE, H., «Applying the MFN Principle to WTO Anti-dumping Law: An Opportunity for Curbing the Use of Anti-dumping Measures», *Legal Issues of Economic Integration*, vol. 41, n° 2, 2024, pp. 169–191.
- MELIN, Y., «Users in EU Trade Defence Investigations: How to Better Take their Interests into Account, and the New Role of Member States as User Champions after Comitology», *Global Trade and Customs J.*, vol. 11, n° 3, 2016, pp. 88-121.
- MÜLLER, S., *The use of alternative benchmarks in anti-subsidy law: a study on the WTO, the EU and China*, Cham, Springer, 2018.
- PEZZOTTI PICCOLI, L.G., «The new EU foreign subsidies regulation», *Documento de trabajo (Universidad San Pablo-CEU, Real Instituto de Estudios Europeos)*. Serie Política de la Competencia y Regulación: 64/2024, CEU Ediciones, 2024.
- VAN VAERENBERGH, P. y BUNGENBERG, M., «Countervailing Measures and China's Accession Protocol to the WTO», *Journal of World Trade*, vol. 54, n° 5, 2020, pp. 749–772.
- VERMULST, E. y GATTA, B., «Concurrent trade defense investigations in the EU, the EU's new anti-subsidy practice against China, and the future of both», *World Trade Rev.*, vol. 11, n° 3, 2012, pp. 527-553.
- WRUUK, P., *The Political Economy of Anti-dumping Protection: A Strategic Analysis*, Springer, 2015.
- XIAO, B., PENG, Y. y YU, W., *The Practice of WTO Dispute Settlement. A Perspective with China's Characteristic*, Springer, 2024, pp. 3593.
- ZHOU, X., «Germany's Economic Integration: Automotive Industry and FDI Analysis», *Frontiers in Business, Economics and Management*, vol. 15, n° 1, 2024, pp. 220 ss.

(1) M. Bacchetta y M. Ruta, *The WTO, subsidies and countervailing measures*, Cheltenham, UK, Northampton, Mass., Edward Elgar Pub., 2011.

Ver Texto

(2) D. García Guerrero, «La imposición de derechos compensatorios en el marco de los acuerdos de la Organización Mundial del

Comercio», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 14, nº 2, 2022, pp. 493–511.

[Ver Texto](#)

- (3) Los instrumentos actuales de la UE para combatir el dumping y las subvenciones extranjeras presentan limitaciones, ya que no cubren plenamente todos los posibles efectos que las subvenciones extranjeras o los programas de apoyo de terceros países pueden generar en el mercado interior de la UE. En el contexto de los debates vigentes sobre cómo abordar estas subvenciones que distorsionan la competencia, este análisis se centra en la sección 15(b) del Protocolo de Adhesión de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC). Esta disposición, aún poco explorada tanto en su aplicación práctica como en la jurisprudencia, ofrece oportunidades estratégicas en su implementación, que pueden superar en eficacia a las reglas convencionales de cálculo utilizadas en el cálculo de las soluciones comerciales. Véase P. Van Vaerenbergh y M. Bungenberg, «Countervailing Measures and China's Accession Protocol to the WTO», *Journal of World Trade*, vol. 54, nº 5, 2020, pp. 749–772. Aunque la sección 15(d) del Protocolo de Adhesión expiró en diciembre de 2016, el contenido sustantivo del concepto de economía no de mercado (ENM) en el cálculo del margen de dumping en la UE no ha desaparecido. Existe una cierta jurisprudencia de la OMC que arrojan algo de luz sobre cómo puede resolverse en el futuro la cuestión de la condición de economía de mercado de China. Véase N.–H. Han, «China's market economy dilemma and its interplay with EU anti-dumping law», *Asia Pacific L. Rev.*, vol. 27, nº 11, 2019, pp. 102–126.

[Ver Texto](#)

- (4) Es evidente que la UE también se centra en proteger su producción nacional, ya que las importaciones de marcas occidentales como BMW, Dacia y Renault, que se fabrican en China y se exportan a la UE, también están sujetas al derecho de importación adicional del 20,7%.

[Ver Texto](#)

- (5) E. Vermulst y B. Gatta, «Concurrent trade defense investigations in the EU, the EU's new anti-subsidy practice against China, and the future of both», *World Trade Rev.*, vol. 11, nº 3, 2012, pp. 527–553.

[Ver Texto](#)

- (6) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China (DO L 283 de 12.11.2018, p. 1) y Reglamento de Ejecución (UE) 2020/776, de 12 de junio de 2020, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de la República Popular China y Egipto y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/492 de la Comisión, por el que se imponen derechos antidumping definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra. Sobre las consecuencias que se derivan de la aplicación práctica en las investigaciones contra China por la UE, véase el libro de S. Müller, *The use of alternative benchmarks in anti-subsidy law: a study on the WTO, the EU and China*, Cham, Springer, 2018.

[Ver Texto](#)

- (7) La investigación sobre medidas compensatorias a las exportaciones chinas de vehículos eléctricos constituye uno de los casos comerciales más destacados que ha llevado adelante la UE en los últimos años desvelando tres factores los riesgos económicos están aumentando, la política de defensa comercial se está volviendo más polémica y la política comercial de la UE está lidiando con nuevas disyuntivas. Véase A. Leichthammer y N. Redeker, *Boxing Smartly by the Rules – What the EU can learn from its EV Anti-Subsidy Investigation against China*», *Hertie Scholl. Jacques Delors Centre*, 1 julio 2024.

[Ver Texto](#)

- (8) J.C. Fernández Rozas, «Instrumentos de defensa comercial y nueva metodología antidumping en la Unión Europea», *La Ley: Unión Europea*, nº 52, 2027, p. 6.

[Ver Texto](#)

- (9) H. Mahncke, «Applying the MFN Principle to WTO Anti-dumping Law: An Opportunity for Curbing the Use of Anti-dumping Measures», *Legal Issues of Economic Integration*, vol. 41, n° 2, 2024, pp. 169–191.

Ver Texto

- (10) Véase P. Wruuk, *The Political Economy of Anti-dumping Protection: A Strategic Analysis*, Springer, 2015.

Ver Texto

- (11) B.D. Kelly, «Market economies and concurrent antidumping and countervailing duty remedies», *J. Int'l Econ. L.*, vol. 17, n° 1, 2014, pp. 105–123.

Ver Texto

- (12) Y. Melin, «Users in EU Trade Defence Investigations: How to Better Take their Interests into Account, and the New Role of Member States as User Champions after Comitology», *Global Trade and Customs J.*, vol. 11, n° 3, 2016, pp. 88–121.

Ver Texto

- (13) Por ejemplo, en 2006 se impusieron medidas antidumping relativas a determinado calzado de cuero de China y Vietnam, del 16,5 % y del 10 %, respectivamente (Reglamento (CE) n. o 1472/2006 del Consejo, de 5 de octubre de 2006, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinado calzado con parte superior de cuero procedente de la República Popular China y de Vietnam (DO L 275 de 6.10.2006). No obstante, a petición de los industriales del sector, la Comisión investigó si las medidas debían continuar tras su fecha de vencimiento normal llegado a la conclusión, en diciembre de 2009, que estaba justificado mantenerlas. Para ello propuso al Consejo una extensión de quince meses (Reglamento de Ejecución (UE) n° 1294/2009 del Consejo, de 22 de diciembre de 2009, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinado calzado con parte superior de cuero originario de Vietnam y originario de la República Popular China (DO L 352 de 30.12.2009). La conclusión de la investigación dio como resultado que, a pesar de los derechos impuestos, en el mercado europeo seguía habiendo dumping con calzado de cuero de China y Vietnam.

Ver Texto

- (14) STJCE 27 de septiembre de 2007, as. C–351/04: *Ikea Wholesale*. C.W. Herrmann, «Case C–351/04, IKEA Wholesale Ltd v. Commissioners of customs & excise, Judgment of the Court of Justice of 27 September 2007, Second Chamber [2007] ECR I–7723», *Common Market L.R.*, vol. 45, n° 5, 2008, pp. 1507–1518

Ver Texto

- (15) European Commission, «Anti-subsidy measures» (https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence/anti-subsidy-measures_en). Véase Z. Liying, «The European Union's New Anti-Subsidy Policy as per the Regulation on Foreign Subsidies (2022)», *J. WTO & China*, vol. 13, pp. 28 ss.

Ver Texto

- (16) Aunque marcas de gama alta como BMW y Tesla lideran, empresas chinas como BYD, Xiaomi y Li Auto son fuertes competidores en el segmento de lujo, y BYD, JiYue y Nio destacan en el mercado medio por ofrecer vehículos eléctricos atractivos y competitivos. China logró este liderazgo mediante políticas industriales y subvenciones, aunque ahora las empresas chinas destacan por su innovación y competitividad. Resulta conveniente la lectura del estudio de S. Ezell, «How Innovative Is China in the Electric Vehicle and Battery Industries?», *Information Technology & Innovation Foundation*, 29 julio 2024.

Ver Texto

- (17) W. Li, Y. Zou y C. Zhu, «The Electric Vehicle Revolution: A New Track for Industrial Competition among Major Countries», *J. WTO*

& *China*, vol. 14, 2024, pp. 3 ss.

Ver Texto

(18) S. Kennedy, «The Chinese EV Dilemma: Subsidized Yet Striking», *Center for Strategic & International Studies*, 20 junio 2024.

Ver Texto

(19) EE UU también ha elevado los aranceles a las importaciones de paneles solares chinos, del 25% al 50% y triplicado las tasas del acero y aluminio, al 25% desde el 7,5%.

Ver Texto

(20) «Turkey imposes 40% tariff on vehicle imports from China», *Reuters*, 8 junio 2024 (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-impose-40-additional-tariff-vehicle-imports-china-2024-06-08/>)

Ver Texto

(21) K. Murali y S. Abidi, «Govt approves new EV policy to cut import tax on cars to 15%; Paves way for Tesla's India entry», *Autocar Professional*, 15 marzo 2024.

Ver Texto

(22) R. Alonso, «BYD accelerates shipments of EVs to Brazil ahead of tariff hike», *Global Fleet. The Executive Network*, 8 junio 2024.

Ver Texto

(23) European Commission, «State of the Union Address by President von der Leyen at the European Parliament Plenary», 16 septiembre 2020 (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ov/SPEECH_20_1655).

Ver Texto

(24) En comparación, la inversión china en la producción de vehículos eléctricos y baterías en EE UU ha sido hasta ahora limitada. BYD produce autobuses eléctricos en California; Volvo, propiedad de Geely, tiene una planta de VE en Carolina del Sur. Gotion, filial estadounidense de una empresa china, está construyendo fábricas de baterías para VE en Illinois y Michigan. Pero no parece haber mucho más en proyecto. Ninguna empresa china de vehículos eléctricos o baterías tiene fábricas en Canadá, aunque BYD está considerando una inversión. Aunque puede que esto no ocurra, el Gobierno de Justin Trudeau ha publicado opciones para bloquear la entrada de empresas chinas de vehículos eléctricos en su mercado, incluida la restricción de la inversión. Véase «Canada to consider blocking factories in pushback on Chinese EVs», *Financial Post*, 2 julio 2024.

Ver Texto

(25) En abril de 2024 se conoció la decisión del fabricante de automóviles chino Chery de instalarse en la Zona Franca de Barcelona de la mano de la española EV Motors, propietaria de la marca Ebro, con quien la china Chery ha establecido una joint venture para este proyecto. Omoda fue la marca escogida por este fabricante para ser producida en la referida Zona Franca. Véase «China's Chery to open its first European manufacturing site in Spain», *Reuters*, 16 abril 2024 (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-chery-will-open-spain-its-first-european-manufacturing-site-2024-04-16/>).

Ver Texto

(26) B. Anderson, «Chinese Battery Maker Scraps Plans For Two German Factories As EV Demand Weakens», *Carscoops*, 30 octubre 2024 (<https://www.carscoops.com/2024/10/chinese-battery-maker-axes-plans-for-two-germany-factories/>)

Ver Texto

- (27) En 2024, no se prevé que la cuota media de las marcas chinas en el total de matriculaciones de vehículos nuevos en la UE supere el 1%. Sin embargo, en el caso de los vehículos eléctricos de batería (VEB), esta cuota supera ya el 8%, lo que refleja un rápido aumento en los últimos cinco años. La cuota de mercado de los VEB en la UE descendió al 13% en los tres primeros trimestres del año, frente al 14% del año pasado. Sin embargo, con el firme compromiso de la UE de hacer la transición a los vehículos eléctricos, se espera que esta cuota repunte y aumente bruscamente entre 2025 y 2035, con lo que los coches chinos asequibles pasarán a un primer plano. Cf. I. Fechner y R. Luman, «Chinese EV tariffs push production in Europe; Western brands set to feel the impact too», *ING Think*, 30 octubre 2024.
- Ver Texto
- (28) J.F. Kirkegaard, «The EU chooses engagement, not confrontation, in its EV dispute with China», *Peterson Institute for International Economic*, 17 junio 2024.
- Ver Texto
- (29) Por eso la UE decidió aplicar durante cinco años derechos compensatorios provisionales a las importaciones de vehículos eléctricos de batería procedentes de China mientras las conversaciones con este país continuaban, a partir del 5 de julio de 2004.
- Ver Texto
- (30) B. Dessein y F. Bossuyt (eds.), *The European Union, China and Central Asia: global and regional cooperation in a new era*, Abingdon, Oxon , NY Routledge, 2022.
- Ver Texto
- (31) A. Sandkamp, «EU–China Trade Relations: Where Do We Stand, Where Should We Go? », *Kiel Policy Brief* , n° 176, mayo 2024 (<https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/fis-import/f9a2be87-5855-42b5-bb52-79656914e0f8-KPB176.pdf>).
- Ver Texto
- (32) C.–O. L'homme, «États–Unis–UE: quand les véhicules électriques cristallisent les tensions commerciales avec la Chine», *Chonique Commerciale Américaine*, vol. 19, n° 4, 4 octobre 2024
- Ver Texto
- (33) Y. Wang, «China's Cautious Moves in the EU Tariff Conflict», *The Diplomat*, 16 octubre 2024.
- Ver Texto
- (34) DO n° 330 de 23.12.2022. Véase L.G. Pezzotti Piccoli, «The new EU foreign subsidies regulation», Documento de trabajo (Universidad San Pablo–CEU, Real Instituto de Estudios Europeos). Serie Política de la Competencia y Regulación: 64/2024, CEU Ediciones, 2024.
- Ver Texto
- (35) Sobre el particular véase M. Frank, «The EU's new Foreign Subsidy Regulation on Collision Course with the WTO», *Common Market L. Rev.*, vol. 60, 2023, pp. 925–958.
- Ver Texto
- (36) Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, Cuadragésimo primer Informe anual de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las actividades antidumping, antisubvenciones y de salvaguardia de la UE y el uso de instrumentos de defensa comercial por terceros países en relación con la Unión en 2022 (SWD(2023) 287 final)

Ver Texto

(37) El conflicto comercial resultaba de gran relevancia para la industria alemana pues en función de la predominancia de China en el mercado automovilístico las empresas estaban preocupadas por uno de sus mercados más importantes. Empresas alemanas como VW, Mercedes y BMW no sólo fabrican coches en China específicamente para el mercado chino, sino también para la exportación. La Asociación Alemana de la Industria del Automóvil advirtió que los derechos compensatorios no sólo aumentan el riesgo de un conflicto comercial mutuo, sino también el precio de los vehículos para los consumidores, lo que en opinión de la ADAC deprimirá las cifras de matriculaciones, lo que a su vez pone en peligro el despegue de la e-movilidad. Por lo tanto, ADAC también rechazó la medida de la Comisión de la UE, especialmente en vista de la transición del transporte que se necesita urgentemente y el objetivo político de 15 millones de vehículos eléctricos para 2030. Véase X. Zhou, «Germany's Economic Integration: Automotive Industry and FDI Analysis», *Frontiers in Business, Economics and Management*, vol. 15, n° 1, 2024, pp. 220–

Ver Texto

(38) Así lo informaron fuentes familiarizadas con el asunto. Pekín está pidiendo a los fabricantes que suspendan la búsqueda activa de centros de producción en Europa y la firma de nuevos contratos, y que en general se contengan durante las negociaciones en curso sobre los derechos compensatorios de la UE a los vehículos eléctricos chinos, según las personas, que pidieron no ser nombradas. Véase «China–EU EV tariff spat: Beijing asks carmakers to halt Europe expansion», *The Economic Indian Times*, 24 octubre 2024. En este marco, la empresa estatal Dongfeng Motor Group ya ha suspendido sus planes de fabricar automóviles en Italia en respuesta a las advertencias. La directiva china, que no es vinculante, podría avivar las tensiones en un momento en que ambas potencias económicas compiten por el dominio de la industria automovilística. En cualquier caso, la medida supone un revés para el Gobierno italiano, que ha estado intentando atraer más fabricantes de automóviles al país, mientras que el fabricante nacional Stellantis, con la marca Fiat, recortaba la producción. Véase «Italy working to bring in another carmaker besides Stellantis», *Reuters*, 14 febrero 2024.

Ver Texto

(39) «China should hike tariffs on large cars to 25%, says research body», 22 mayo 2024.

Ver Texto

(40) En septiembre de 2023, la presidenta de la Comisión de la UE, Ursula von der Leyen, anunció que sus servicios pondrían en marcha una investigación antisubvenciones sobre los vehículos eléctricos de batería (BEV) procedentes de China. En su discurso sobre el estado de la Unión pronunciado el 13 de septiembre en el Parlamento Europeo en Estrasburgo, afirmó que los mercados mundiales están ahora «inundados» de «coches eléctricos chinos más baratos y sus precios [se mantienen] artificialmente bajos gracias a enormes subvenciones estatales [...] Esto está distorsionando nuestro mercado y, como no aceptamos esta distorsión desde dentro en nuestro mercado, tampoco la aceptamos desde fuera». European Commission, «2023 State of the Union Address by President von der Leyen,» September 13, 2023 (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_4426).

Ver Texto

(41) Notice of initiation of an anti-subsidy proceeding concerning imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China (C/2023/160), DO C de 4.10.2023

Ver Texto

(42) B. Moens, J. Posaner y N. Vincour, «France puts screws on EU chief to hit back against Chinese electric vehicles», *Politico*, September 11, 2024 .

Ver Texto

(43) «Hungary condemns EU tariffs on Chinese EV imports,» *Reuters*, 12 junio 2024,

Ver Texto

(44) I. Van Damme, «Understanding the Foreign Subsidies Regulation», *Univ. Bologna L.R.*, vol. 9, nº 1, 2024, pp. 1–6.

Ver Texto

(45) J. Liboreiro, «EU gives final green light to steep tariffs on Chinese electric cars», *Euronews*, 29 octubre 2024(

Ver Texto

(46) China alegó que las medidas impugnadas parecen ser incompatibles con las siguientes disposiciones: el art. VI del GATT de 1994; y los arts. 1, 1.1 a) 1), 1.1 a) 1) i), 1.1 a) 1) ii), 1.1 a) 1) iii), 1.1 b), 2, 2.1, 2.4, 10, 11.2, 11.3, 11.6, 12, 12.1, 12.3, 12.4, 12.5, 12.7, 13, 13.1, 13.4, 14, 15, 15.1, 15.2, 15.4, 15.5, 15.7, 15.8, 16, 16.1, 17, 17.5, 19, 19.1, 19.4, 22, 22.3, 22.4 y 32 del Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias. La solicitud se distribuyó a los Miembros de la OMC el 14 de agosto de 2024 y El documento fue objeto de corrección el 22 de agosto de 2024 (OMC DS626).

Ver Texto

(47) N Zakavati, «Germany, Sweden Lukewarm on Tariffs on Chinese Electric Cars», *Barron's*, 14 mayo 2024.

Ver Texto

(48) España emprendió una actuación unilateral y su presidente del Gobierno, alineado con el canciller alemán, Olaf Scholz, instando no sólo a la UE a «reconsiderar» los aranceles, sino que emprendió un viaje a China con la intención a de persuadir al Ejecutivo de Xi Jinping para no aplicar prácticas recíprocas sobre el sector porcino comunitario, un ámbito en el que España se vería especialmente afectada. Sin embargo, las declaraciones del presidente español no tuvieron una gran acogida en la capital comunitaria e, incluso, suscitaron cierto malestar, con el recordatorio desde Bruselas que la responsabilidad de la política comercial corresponde a la UE, no a los Estados miembro. Véase J. Cash, «China's Xi, Spain's Sanchez seek to ease EU–China trade disputes», *Reuters*, 9 septiembre 2024; L. Liboreiro, «Sánchez urges the EU to 'reconsider' tariffs on Chinese electric cars , exposing cracks», *Euronews*, 11 septiembre 2024; «Spain and Germany Call on EU to Push Back EV Tariffs on Chinese EV», 13 septiembre 2024», *TMTPost*, 13 septiembre 2024

Ver Texto

(49) China está aplicando una estrategia de represalias selectivas contra los miembros que votaron a favor de los aranceles. Esto es similar a sus acciones tras la imposición de aranceles por parte de Estados Unidos durante la administración Trump, cuando China elevó los aranceles sobre el bourbon estadounidense, las motocicletas y los productos agrícola. K. Verhelst, «Isolated, Hungary calls for open competition with Chinese electric cars», *Politico*, 9 julio 2024; «Hungary opposes EU's levying tariffs on Chinese EVs, for it provokes trade frictions», *Global Times*, 11 julio 2024.

Ver Texto

(50) G. Sebastian, N. Barkin y A. Kratz, «Ain't No Duty High Enough», *Rhodium Group*, 29 abril 2024 (<https://rhg.com/research/aint-no-duty-high-enough/>)

Ver Texto

(51) En particular, la Comisión encontró «pruebas, entre otras cosas, de: ayudas diversas, concesión de préstamos, créditos a la exportación y líneas de crédito concedidos por bancos de propiedad estatal u obligaciones suscritas por bancos de propiedad estatal y otras instituciones financieras en condiciones preferenciales, concesión de seguros preferenciales a la exportación; reducciones y exenciones del impuesto sobre la renta, exención del impuesto sobre los dividendos, desgravaciones de impuestos a la importación y exportación; exenciones y reducciones del IVA; y el suministro gubernamental de bienes (como materias primas e insumos, así como componentes) y servicios a cambio de una remuneración inferior a la adecuada». Cf. «Anuncio de inicio de un procedimiento antisubvenciones relativo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (C/2023/6731)», DO C C/2003, 4.10.2023, p.

2/12.

Ver Texto

(52) *Ibid.*

Ver Texto

(53) J. Liboreiro, «What Brussels found when it probed Chinese subsidies and electric cars», *Euronews*, 13 junio 2024.

Ver Texto

(54) Un estudio en profundidad de estas cuestiones se encuentra en G.I Felbermayr, K. Friesenbichler, J. Hinz y H.k Mahlkow, «Time to be Open, Sustainable, and Assertive: Tariffs on Chinese BEVs and retaliatory measures», *Kiel Policy Brief*, n° 177, julio 2024.

Ver Texto

(55) C. Jungbluth y T. Petersen, «More and More? Why Chinese Overcapacities are a Significant Challenge for the EU», *New Perspectives on Global & European Dynamics*, 13 septiembre 2024.

Ver Texto

(56) En la presentación de los resultados de la investigación, V. Dombrovskis, Vicepresidente ejecutivo responsable de Comercio de la Comisión emitió el siguiente comunicado: «La UE sigue siendo el defensor mundial de un comercio abierto, justo y basado en normas. Estamos abiertos a la competencia, también en el sector de los vehículos eléctricos, pero la competencia debe basarse en la equidad y la igualdad de condiciones. Al adoptar estas medidas, que son proporcionadas y específicas, y han estado precedidas de una investigación rigurosa, estamos abogando por unas prácticas de mercado justas y defendiendo la base industrial europea. Paralelamente, no descartamos encontrar una posible solución alternativa que sea compatible con la OMC y resulte eficaz para tratar los problemas que se han detectado»

(https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_24_5589).

Ver Texto

(57) En la investigación, los responsables de la competencia de Bruselas llegaron a la conclusión de que los fabricantes chinos se benefician de subvenciones desleales que les dan una ventaja considerable en el mercado europeo. Según la investigación, los coches eléctricos chinos pueden ofrecerse normalmente alrededor de un 20% más baratos que los modelos fabricados en la UE. Por ello, la Comisión Europea introdujo en julio derechos compensatorios provisionales. Según la normativa, ahora se aplicará un derecho adicional del 17,0% a los coches eléctricos del fabricante BYD. Los vehículos eléctricos del fabricante Geely estarán sujetos a un 18,8%. El tipo máximo será del 35,3%. La UE sostiene que todas las fases del proceso de fabricación de vehículos eléctricos, desde la mina que produce el litio utilizado en las baterías hasta el envío de los coches a Rotterdam y Zeebrugge, están subvencionadas en China por el Estado a nivel nacional, regional y local

Ver Texto

(58) DO n° 27754, 29.10.2024, párr. 1165.

Ver Texto

(59) La Comisión Europea formuló varios argumentos que presentaban ciertas debilidades en su análisis de las subvenciones chinas. Primero, en lo relativo al suministro de baterías y sus insumos, la Comisión basó sus cálculos en las diferencias entre los precios nacionales y los precios de exportación, sin considerar que los precios de exportación más altos podían deberse a condiciones de mercado, y no necesariamente a subvenciones, dado que los mercados chinos de vehículos eléctricos eran altamente competitivos. En cuanto a la financiación preferencial, se asignó valoración cuestionablemente baja para grandes empresas, considerando que agencias internacionales habían dado mejores calificaciones a compañías como Geely (párrs 230 ss). En relación con las subvenciones directas a fabricantes, aunque la Comisión aplicó derechos compensatorios porque los importadores no podían acceder a estas ayudas, el régimen de subvenciones había sido descontinuado en 2022, y sus efectos

estaban disminuyendo. Finalmente, la evaluación del uso del suelo subsidiadas por el Estado se basó en los precios de alquiler en Taiwán (párr. 646), una referencia discutible, ya que las condiciones económicas y demográficas eran muy distintas y podían sobrestimar el precio justo en China. Véase U. Dadush y C. McCaffrey, «The European Union's proposed duties on Chinese electric vehicles and their implications» *Bruegel*, 17 julio 2024 (<https://www.bruegel.org/analysis/european-unions-proposed-duties-chinese-electric-vehicles-and-their-implications>)

Ver Texto

(60) *Ibid.*, párr . 1310.

Ver Texto

(61) Z. Nana y C. Weihua, «EU tariffs on Chinese EVs face backlash», *ChinaDaily*, 31 octubre 2024.

Ver Texto

(62) El editorial del *Global Times* de 31 de octubre de 2024 se mostró muy crítico con la decisión de la Comisión, llamando la atención de si Europa sigue combatiendo la competencia del mercado con proteccionismo, corre el riesgo de perder una valiosa oportunidad para la modernización industrial y el avance tecnológico, añadiendo que: «*It is understandable for the EU, as a traditional powerhouse of the global automotive industry, to feel anxious about new developments in the automotive sector. However, blaming the comparative disadvantage of its own competitiveness on Chinese enterprises for 'enjoying unfair subsidies' is a kind of evasion like burying its head in the sand and a lack of fair competition spirit.*». Cf. «Europe should not continue down the misguided path of protectionism: Global Times editorial», 3 octubre 2024 (<https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322168.shtml>)

Ver Texto

(63) *Vid. supra*, n° 9 y nota 46.

Ver Texto

(64) Sobre la participación de China en el sistema de solución de diferencias de la OMC, véase B. Xiao, Y. Peng y W. Yu, *The Practice of WTO Dispute Settlement. A Perspective with China's Characteristic*, Springer, 2024, pp. 3593.

Ver Texto

(65) OMC, «China presenta una reclamación con respecto a derechos definitivos de la UE sobre los vehículos eléctricos», 6 noviembre 2024 (https://www.wto.org/spanish/news_s/news24_s/ds630rfc_06nov24_s.htm)

Ver Texto

(66) En el escrito, sin ánimo de exhaustividad, se identifican los siguientes documentos: a) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2754 de la Comisión, de 29 de octubre de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio definitivo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China («Reglamento sobre el derecho compensatorio definitivo»); b) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1866 de la Comisión, de 3 de julio de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio provisional a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China («Reglamento sobre el derecho compensatorio provisional»); y c) Anuncio de 4 de octubre de 2023 de inicio de un procedimiento antisubvenciones relativo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China. OMC, «Unión europea – Derechos compensatorios definitivos sobre los vehículos eléctricos de batería nuevos procedentes de china. Solicitud de celebración de consultas presentada por China», WT/DS630/1, G/SCM/D140/1, G/L/1544, 6 noviembre 2024.

Ver Texto

(67) En respuesta a los derechos compensatorios, Pekín había anunciado que estudiaría la imposición de gravámenes especiales a los

coches de lujo con motor de combustión procedentes de Europa, lo que afectaría, sobre todo, a la industria automovilística alemana, para la que la exportación de sus modelos de gama alta a China es muy lucrativa. Sin embargo, las cifras de ventas de los fabricantes premium alemanes en este importante mercado se han desplomado recientemente incluso sin derechos compensatorios. Véase «EU tariffs on China: Global reaction», *Reuters* 12 junio 2024.

Ver Texto

(68) La Comisión decidió impugnar enérgicamente ante la OMC la imposición anunciada de medidas antidumping provisionales por parte de China sobre las importaciones de brandy procedentes de la UE. Paralelamente, la Comisión se dispone a identificar y a evaluar todas las posibilidades de ofrecer un apoyo adecuado a los productores de la UE «que se enfrentan al impacto negativo de esta decisión injustificada del Gobierno de China». Según ésta «disponemos de instrumentos para hacer frente a las repercusiones perjudiciales para los productores de la UE de situaciones de perturbación del mercado, o de amenaza de perturbación». Véase, Comisión Europea, «Statement by the European Commission», 8 octubre 2024 (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/statement_24_5182 (

Ver Texto

(69) A. Ford, S. Lau y A. Zimmermann, «Political pork: China probes, Spain scrambles», *Politico*, 17 junio 2024 (www.politico.eu/article/china-spain-anti-subsidy-probe-eu-pork-imports-trade-war/(

Ver Texto

(70) Una investigación sobre las bebidas espirituosas, que afecta sobre todo a los productores franceses, ya ha dado lugar a medidas provisionales. Las empresas que las importen a China tendrán que pagar a la aduana china un depósito de entre el 30,6% y el 39% del valor de la mercancía. Véase L. Marchandon y O. Ergenay, «China's brandy duties depress shares of makers of spirits, luxury and cars», *Reuters*, 8 octubre 2024; C. Gijs, K. Verhelst y J. Chetrit, «China's hit at EU brandy sparks fear of all-out trade war», *Politico*, 8 octubre 2024.

Ver Texto

(71) Una medida que se considera un castigo especialmente a Francia por la actitud mantenida a lo largo del proceso. Concretamente, la industria láctea china ha pedido al gobierno que investigue las exportaciones europeas de queso, nata y leche sosteniendo que las subvenciones de la UE dan a los ganaderos europeos una ventaja injusta en el mercado chino, perjudicando a la industria láctea nacional. Según la oficina estadística de la UE, Eurostat, China es el octavo mercado para las exportaciones lácteas de la UE, con un volumen comercial de 1.700 millones de euros (1.890 millones de dólares) el año pasado. Italia, Países Bajos, Dinamarca y Francia son los mayores exportadores de productos lácteos de la UE a China. De hecho, el 23 de septiembre de 2024, la Comisión presentó una solicitud de consulta ante la OMC en relación con la investigación de China continental sobre los productos lácteos de la UE. Ha sido la primera vez, que se impugna una investigación en su fase inicial, en respuesta a la tendencia de China de iniciar medidas comerciales defensivas basadas en alegaciones dudosas y pruebas insuficientes. Esta acción refleja el compromiso de la UE de proteger su sector lácteo y la Política Agrícola Común frente a procedimientos abusivos. La investigación china abarca productos como la leche líquida y la nata con más del 10% de grasa, así como diversos quesos de la UE, cuyas exportaciones a China alcanzaron los 513 millones de euros en 2023, representando el 30% del total de exportaciones lácteas de la UE a ese país. Véase Comisión Europea, «WT/DS628 – China – Inicio de una investigación antisubvenciones sobre las importaciones de determinados productos lácteos procedentes de la Unión Europea», 23 septiembre 2024 (https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/dispute-settlement/wto-dispute-settlement/wto-disputes-cases-involving-eu/wtds628-china-initiation-anti-subsidy-investigation-imports-certain-dairy-products-eu_en?prefLang=es&etrans=es).

Ver Texto

(72) La presidenta de la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil (VDA), Hildegard Müller, teme que los derechos compensatorios aumenten el riesgo de un conflicto comercial de gran alcance («VDA President Hildegard Müller on EU-Anti-subsidy investigation», Berlín 12 junio 2024 (https://www.vda.de/en/press/press-releases/2024/240612_Statement_Anti-subsidy_investigation). Alemania depende más del comercio con China que otros países de la UE. La VDA señala que alrededor del 70% de los puestos de trabajo de la industria automovilística alemana dependen de las exportaciones. La cuota de mercado

de los fabricantes alemanes en China es de aproximadamente una quinta parte, y está disminuyendo porque el auge de los coches eléctricos les está afectando. Desde su punto de vista, los derechos compensatorios de la UE aportan pocos beneficios, pero potencialmente muchos problemas si las contramedidas chinas reducen sus ventas. La introducción de derechos compensatorios es un paso atrás para el libre comercio mundial y, por tanto, para la prosperidad, el mantenimiento del empleo y el crecimiento en Europa. Con los derechos compensatorios, crece el riesgo de un conflicto comercial de gran alcance. Por ello, la industria automovilística alemana sigue confiando en una solución negociada. Los retos deben resolverse mediante el diálogo. Vid. J. Kastner, «German car industry and politicians slam EU tariffs on Chinese EVs», *Nikkei Asia*, 30 octubre 2024

[Ver Texto](#)

(73) En una encuesta del *Institute der Deutschen Wirtschaft*, cerca de la mitad de las empresas industriales alemanas encuestadas afirmaron que los competidores chinos subcotizaban sus propios precios en más de un 30%. Esto no puede explicarse únicamente por unas condiciones de producción más favorables. Más bien, una razón importante es el tipo de cambio distorsionado, que ha desequilibrado aún más el comercio, como demostró recientemente la IW. Según este estudio, la moneda china está muy infravalorada frente al euro, en torno a un 25%. Si el país dejara de manipular su moneda, esto tendría tres efectos: En primer lugar, las ventajas de precio, incluso para los coches eléctricos, dejarían de tener tanto peso. En segundo lugar, Pekín introduciría una nueva propuesta en las negociaciones en curso. Y, en tercer lugar, Pekín podría minimizar el riesgo de un conflicto comercial aún más amplio. Véase J. Matthes y E. Scmitz, *Konkurrenzdruck aus China für deutsche Firmen*. IW-Report 30/2024, 11 junio 2024.

[Ver Texto](#)

(74) R. Shaid, «China's impact on the European automotive industry», *Autovista24*, 15 junio 2023.

[Ver Texto](#)

(75) Los fabricantes europeos que importan de China también podrían reconsiderar sus centros de producción. Volvo, por ejemplo, decidió ampliar la producción de su modelo EX30 a su planta de Gante (Bélgica) debido a la mayor demanda europea, pero también a los aranceles a las importaciones de vehículos eléctricos en EE UU.

[Ver Texto](#)