

# **REPORTE: SECTOR AUTOMOTRIZ**

**Maria Jose Etulain S3rensen**

**Julio de 2025**



# SECTOR AUTOMOTRIZ

## Vehículos eléctricos de batería (BEV).HTS 8703 80

Desde mediados del siglo pasado el **sector automotriz global** se ha destacado por su importancia para los países donde se instalan, y sus conflictos derivados de las políticas de protección al mismo. Liderando los **avances tecnológicos de cada tiempo**, este sector se ha caracterizado por ser un **gran empleador** de calidad superior relativa a los tradicionales empleos vinculados a otros sectores como el agrícola. Así, a lo largo de la historia podemos encontrar reclamos ante la Organización Mundial del Comercio -OMC- por prácticas desleales o proteccionistas desplegadas por los Estados en el sector automotriz: Estados Unidos- Japón, India-Polonia<sup>1</sup>, Japón- Brasil, Brasil-EE. UU.<sup>2</sup>, entre otros.

En 2006, la **Unión Europea, Estados Unidos y Canadá** presentaron una queja conjunta ante la **OMC** contra **China** por aplicar, en la práctica, un arancel del 25% a partes de automóviles importadas, en lugar del 10% comprometido en su Protocolo de Adhesión. Esto ocurría cuando los vehículos ensamblados en China no cumplían con ciertos mínimos arbitrarios de contenido local (en cantidad o valor), lo que desincentivaba el uso de partes extranjeras. Además, los fabricantes que no cumplían con esos requisitos enfrentaban cargas administrativas adicionales.

Los reclamantes sostuvieron que estas medidas violaban el GATT de 1994, el Acuerdo sobre Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio (MIC) y el Protocolo de Adhesión de China a la OMC. Tras el fracaso de las consultas diplomáticas, solicitaron la creación de un grupo especial único.

China defendió sus medidas afirmando que se trataban de mecanismos para evitar la elusión arancelaria, y sostuvo que eran conformes con sus obligaciones ante la OMC.

Como resultado, en 2008, el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC falló a favor de los reclamantes. Determinó que las medidas de China eran incompatibles con sus compromisos, ya que imponían condiciones más gravosas a las partes importadas que a las nacionales. El fallo obligó a China a modificar su régimen arancelario para cumplir con las normas de la OMC.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds19\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds19_s.htm)

<sup>2</sup> [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds52\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds52_s.htm)

<sup>3</sup> [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/news06\\_s/dsb\\_28sept06\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/news06_s/dsb_28sept06_s.htm)

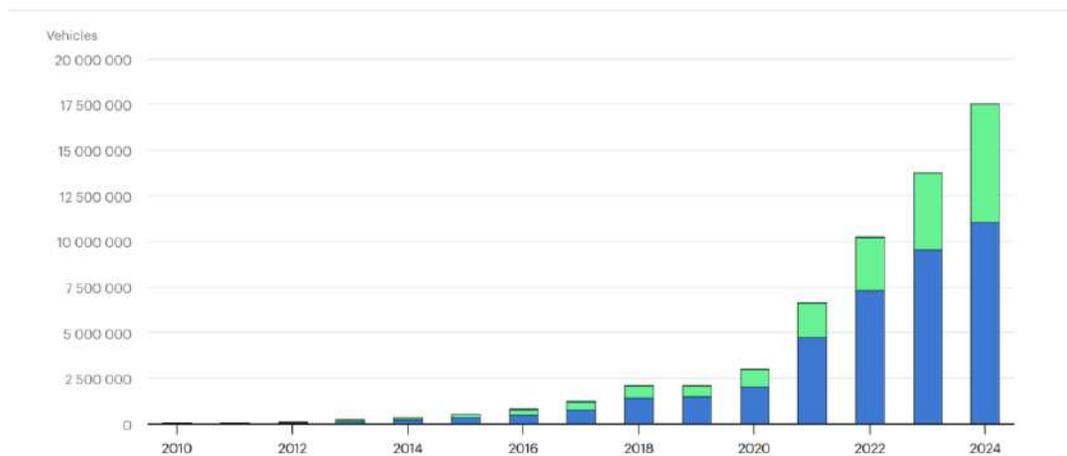


Mas adelante, en 2012 China impuso derechos antidumping a los automóviles originarios de Estados Unidos, y nuevamente perdió el caso ante la OMC.<sup>4</sup>

## Y ahora los vehículos eléctricos a batería (BEV)<sup>5</sup>

El **mercado global de vehículos eléctricos de batería** (BEV y PHEV) ha experimentado un crecimiento explosivo en los últimos años, impulsado por políticas ambientales, avances tecnológicos y cambios en la demanda del consumidor.

Evolución de las ventas de vehículos eléctricos: BEV en azul, PHEV en verde.



**China lidera** ampliamente la **producción** y el **consumo** de BEV, concentrando más del 60 % de la fabricación mundial y siendo sede de gigantes como BYD, Geely y SAIC. En palabras simples, China tiene las puntas relevantes del mercado global: productores y consumidores.

**Europa y Estados Unidos**, por su parte, han aumentado su inversión en electrificación, pero enfrentan retos estructurales frente al dinamismo industrial chino.

Los **costos de producción** más bajos en China, un importante consumo en su mercado interno, combinados con subsidios estatales, han permitido a sus fabricantes ofrecer modelos competitivos en precio y tecnología. Esto ha generado tensiones comerciales, especialmente en la **Unión Europea**, donde la industria automotriz local transita un proceso complejo de **conversión**

<sup>4</sup> [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds440\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds440_s.htm)

<sup>5</sup> En el presente reporte se considerarán conjuntamente las estadísticas para vehículos exclusivamente eléctricos (BEV) como así también los híbridos combustión – eléctricos (PHEV). Las referencias a BEV incluyen ambas categorías, salvo que expresamente se desagregue la información.



desde los motores de combustión. A su vez, el mercado se encuentra marcado por la **competencia tecnológica**, las cadenas de valor concentradas en Asia, y el acceso desigual a materias primas estratégicas como el **litio**.

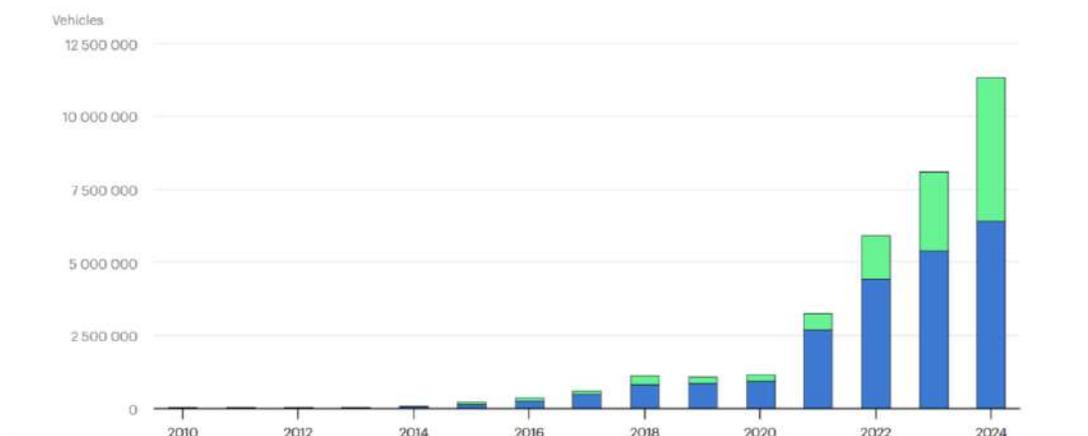
Las ventas globales de BEV superaron los 10 millones de unidades en 2023, 16 millones en 2024, con proyecciones que indican que uno de cada dos vehículos nuevos en 2030 será eléctrico. La infraestructura de carga, la regulación ambiental y las políticas industriales jugarán un rol decisivo en determinar los líderes del futuro.

En este escenario, las autoridades de los principales mercados adoptan medidas para regular la competencia en el sector.

## MERCADO CHINA: Líder en producción y consumo

Al igual que otros países, China tradicionalmente protegió su industria automotriz con altos aranceles. Estas medidas frecuentemente le devolvieron experiencias contrarias a sus intereses dentro de la OMC. Actualmente, la industria china automotriz concentra **esfuerzos** (y **subsidios**) en el segmento BEV, dando atención y desarrollo a su **mercado interno**.

China: Evolución de las ventas de vehículos eléctricos: BEV en azul, PHEV en verde.



Las estadísticas de producción y ventas revelan que el fuerte de sus ingresos se concentra en aquellos logrados en su propio mercado interno, aun cuando sus volúmenes de exportación puedan ser de impacto en el resto de los mercados.

Acompañando esta decisión política respecto a la calidad de la movilidad interna, se ha desplegado en paralelo la **investigación** y abastecimiento de elementos claves para los



BEV: **infraestructura** de carga, servicios conexos y **desarrollo** de baterías menos riesgosas y costosas.

El efecto que esta conducta tiene en mercados externos no se ha hecho esperar. Como se verá más adelante, la Unión Europea, adoptó derechos compensatorios, y Estados Unidos aranceles vinculados a la competencia desleal y seguridad nacional.

En paralelo, los principales productores chinos han realizado fuertes **inversiones en el exterior**: mirando hacia Latinoamérica, Brasil es un hecho, y México está en su horizonte deseado, suspendido momentáneamente.

## MERCADO UE: Abordaje OMC

La Comisión Europea **inició de oficio una investigación** antisubvenciones<sup>6</sup> contra las importaciones de vehículos eléctricos de batería (BEV) nuevos, de uso personal, originarios de China. Esta decisión se basó en información disponible públicamente que indicaba la existencia de subvenciones del gobierno chino que amenazaban con causar un perjuicio a la industria de BEV de la Unión Europea.

En marzo de 2024 se estableció el registro de las importaciones, y en julio de **2024** se impusieron **medidas compensatorias provisionales**. Durante todo el procedimiento, la Comisión recogió y analizó datos de los productores chinos (BYD, SAIC, Geely, entre otros), así como de la industria de la Unión y entidades intervinientes.

La investigación **concluyó** que:

- Las **subvenciones** de China incluían **financiamiento** preferente, **beneficios fiscales**, suministro de **insumos** por debajo del valor de mercado y cesión de derechos de uso de tierras a precios reducidos.
- Estas ayudas permitieron **precios** de exportación **artificialmente bajos**, lo que resultó en una subcotización significativa respecto a los precios de los productos similares producidos dentro de la UE.

---

<sup>6</sup> Caso anti-subsidios: RE (UE) 2024/2754



- La **cuota de mercado de los BEV chinos creció** rápidamente, representando el 25% del mercado en el periodo de investigación, amenazando con un daño importante a la industria local en plena transición de los motores de combustión a la electrificación.

La Comisión evaluó la **cuantía de las subvenciones** utilizando distintos métodos según el tipo de ayuda:

- Se detectaron **esquemas de financiación preferente**, calculados comparando la tasa de interés efectiva del préstamo otorgado con una tasa de referencia que haya sido ajustada por el riesgo crediticio del beneficiario.
- También hallaron **beneficios fiscales extraordinarios**, determinados en función del monto de ahorro fiscal obtenido y luego asignados proporcionalmente al volumen de exportaciones de vehículos eléctricos a batería (BEV).
- Se constató el **suministro de insumos por debajo del valor de mercado**. El beneficio se midió como la diferencia entre el precio efectivamente pagado por insumos clave (como baterías o litio) y un precio de referencia internacional comparable.

- Hubo **cesiones de tierras a precios reducidos, y subvenciones directas e incentivos regionales**:

Las autoridades chinas, **las cámaras de comercio y los productores chinos impugnaron** el procedimiento y las conclusiones:

- Alegaron **falta de transparencia**, selección sesgada de la muestra, y uso excesivo de confidencialidad en los datos de la industria europea.
- **Cuestionaron** el inicio de oficio, la calificación de "circunstancias especiales" y la metodología para **calcular** la subcotización de los BEV chinos.
- Presentaron informes económicos que argumentaban que los BEV chinos eran necesarios para el cumplimiento de **objetivos climáticos de la UE**, aumentaban la competencia y ofrecían precios más asequibles.

La Comisión **rechazó las objeciones**. Sostuvo que:

- La industria de la UE está en una fase crucial de inversión para la electrificación, y la competencia desleal de los BEV chinos obstaculiza el desarrollo sostenible.



- Las importaciones chinas ganaban mercado de forma desleal y presionaban los precios a la baja, impidiendo que los fabricantes europeos recuperaran sus costos.
- La amenaza de perjuicio era inminente y existía un nexo causal claro con las subvenciones.

Sobre la base de los datos verificados y el análisis de los distintos programas de ayuda, se establecieron **derechos compensatorios definitivos** diferenciados por empresa, según el nivel de subvención recibido, **de hasta un 35,3 % sobre el valor declarado**.

## MERCADO EE. UU.: todos protegemos; ellos subsidian, nosotros también (realidad hasta Julio 2025...).

Estados Unidos usualmente despliega distintas herramientas para librar sus batallas de competencia comercial internacional. Podemos así encontrar aumentos de aranceles basados en la Sección 301 de su Ley de Comercio, derechos antidumping y compensatorios basados en su Ley Tarifaria de 1930, aranceles de la Sección 232 (por razones de seguridad nacional) o más recientemente, subsidios al consumo preferente de bienes nacionales.

Varios antecedentes interesantes de políticas gubernamentales de protección al sector automotriz estadounidense los hallamos en el siglo pasado, frente a la importación de autos japoneses, donde se encuentra la imposición medidas art. 301<sup>7</sup>, y también medidas antidumping. Podríamos destacar que estas grandes batallas legales menguaron cuando los fabricantes japoneses abrieron sus fábricas en suelo norteamericano.

La diferencia entre las medidas del **Artículo 301** (de la Sección 301 de la Ley de Comercio de EE. UU.) y las **medidas antidumping** radica en su fundamento jurídico, finalidad, procedimiento y compatibilidad con las normas de la OMC.

Las **Medidas Antidumping (AD)** son **medidas correctivas** aplicadas por un país para **neutralizar el daño que causa la importación de productos a precios de dumping** (precio inferior al valor normal en el país exportador).

Su base legal se encuentra en el Acuerdo Antidumping de la OMC. En EE.UU., están reguladas por el Tariff Act of 1930 (Sección 731 y siguientes). Su objetivo es restablecer condiciones de competencia leal y proteger a la industria nacional de importaciones desleales.

---

<sup>7</sup> [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds6\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds6_s.htm)



Con distinta fundamentación, las **medidas del Artículo 301** (Sección 301 del U.S. Trade Act de 1974) son medidas **unilaterales** que impone EE.UU. para **responder a prácticas comerciales extranjeras** que considera **injustificables o discriminatorias**, aunque no necesariamente contrarias o punibles desde la perspectiva OMC. Sin necesidad de demostrar daño a la industria nacional estadounidense, pueden objetar cuestiones relacionadas al respeto a la propiedad intelectual o transferencias tecnológicas, entre otros.

También estas medidas cuentan con el desarrollo de una investigación (como las medidas antidumping), pero el punto de observación será si la práctica extranjera es irrazonable, injustificable o discriminatoria. En caso afirmativo, se habilita la imposición de **represalias** bajo la forma de aranceles punitivos o restricciones. Y se abre una instancia de negociación comercial entre países, si con ello pudiera repararse la situación disvaliosa destacada.

Por su parte, los **aranceles de la Sección 232** autorizan al Presidente a imponer restricciones comerciales si se determina que las importaciones amenazan la **seguridad nacional** de Estados Unidos. El Departamento de Comercio investiga si un producto importado representa una amenaza para la seguridad nacional. Si la conclusión es afirmativa, el Presidente puede imponer medidas restrictivas (aranceles, cuotas, licencias, etc.). Es importante destacar que para habilitar esta alternativa no se necesita una evaluación del impacto comercial o del consumidor como sí lo exige la Sección 301.

En 2022 Estados Unidos despliega un doble juego sobre el sector automotriz: habilita una batería de **subsidios** (Ley IRA) que beneficia a su industria automotriz y al desarrollo de energías limpias, al tiempo que aplica **aranceles** significativos a las **baterías** necesarias para el funcionamiento de los vehículos eléctricos (BEV) importados de China, en base a la habilitación legal dada por la **Sección 301**.

La Ley de Reducción de la Inflación (IRA) otorgaba subsidios fiscales destinados a promover la transición energética hacia fuentes limpias. Uno de los aspectos claves para la industria automotriz fueron los créditos fiscales reconocidos a ciertos contribuyentes de bajos ingresos que compraran un vehículo eléctrico o de energía limpia con ensamblaje final en América del Norte, no proveniente en todo o parte de aquellas **entidades extranjeras motivo de preocupación**, entre las cuales se encuentran las empresas chinas.

Luego, en 2024, los vehículos y autopartes, incluyendo eléctricos, fueron alcanzados por la **Sección 232** bajo el argumento de proteger la **industria automotriz nacional**, la **infraestructura crítica** y la **seguridad tecnológica**, particularmente frente a **países como China**. En una aplicación



combinada, para abril de 2024 los vehículos eléctricos, autopartes y baterías procedentes de China, soportaban aranceles tanto de la Sección 301 como de la Sección 232. Motivación: los BEV chinos, altamente subsidiados, representan una amenaza no solo económica sino también estratégica.

En este contexto **China solicita** consultas ante la **OMC**, entendiendo que las políticas de EE. UU. no se ajustan a los compromisos multilaterales asumidos.

En Julio 2025 sucede un cambio importante. Sin avanzar en las consultas presentadas ante la OMC, el 4 de julio de 2025 **EE. UU.** promulga una nueva ley tarifaria que **elimina** completamente a partir de octubre de 2025 el **subsidio** reconocido via crédito fiscal federal para la compra de vehículos eléctricos nuevos o usados, **manteniendo** vigentes los **aranceles** sobre vehículos importados y piezas de automóviles, bajo las **Secciones 232 y 301**.

## MERCADO LATAM: ¿condenados a consumir? La posición Brasil.

Sin considerar las ensambladoras, la industria latinoamericana automotriz ha tenido desde el siglo pasado tres fuertes centros de producción en planta completa: México, Brasil y Argentina.

Con la industria automotriz argentina en retroceso, y la mexicana amenazada por la crisis de aranceles norteamericanos reciente, a julio de 2025 sólo se encuentran plantas completas de BEV en Brasil, no siendo menor destacar que no son uno, sino tres, las empresas chinas que llevaron adelante las inversiones necesarias: BYD, GWM y Chery.

A la pregunta de si tendrán expansión los BEV en Latinoamérica, la respuesta deberemos buscarla en el desarrollo de la infraestructura que estos productos demandan, tanto en materia energética, repuestos y reparaciones.

En este sentido, algunos países latinoamericanos presentan mayor potencialidad técnica y política que otros. En México se ensamblan ciertos modelos BEV de Ford y Chevrolet, al tiempo que hay anuncios oficiales de desarrollo de un vehículo eléctrico de bajo costo por parte del gobierno.

En Argentina se ha habilitado desde 2025 la importación bajo cupo de vehículos eléctricos. No obstante que ningún fabricante global ha lanzado una planta de EV a gran escala en el país, hubo anuncios de Chery y Tesla que a la fecha no tienen agenda clara.



Cierra este análisis el hecho de que el mayor mercado de corto plazo para esta industria se encuentra en Brasil, donde China ya tiene un pie firme ya instalado

## Conclusiones (con números de cierre para pensar)

El comercio mundial de coches eléctricos aumentó un 20% en 2024; donde **las importaciones representan casi una quinta parte de las ventas mundiales de coches eléctricos**

Estadísticas de 2024 indican que en **China** se compraron cerca de **10 millones de BEV**, en **Europa 3 millones**, en **EE. UU. 1,5 millones** y en **todo Latinoamérica menos de medio millón**.<sup>8</sup>

Este producto tiene como destino signado el reemplazar las modalidades de vehículos a combustión, es decir los vehículos NO BEV. El interrogante no es si podrá lograrlo, sino en cuánto tiempo lo hará. A Julio 2025 ya hay noticias sobre desarrollos autónomos de baterías sólidas y seguras en la industria automotriz china.<sup>9</sup>

Mientras que en China el mercado total de automóviles tiende a distribuirse hacia una relativa equidad entre BEV y no BEV, en Europa queda un atractivo 80 % de mercado NO BEV para convencer (11 millones), y en EE. UU. un 90 % (14 millones).

Es importante tener en cuenta que las proyecciones de demanda tienen a la fecha factores de condicionamiento distintos a los precios, en función de las tecnologías y recursos de soporte en cada mercado.

China se presenta como el mercado que por capacidad productiva y consumo interno llevará la delantera tecnológica del sector.

En resumen, el juego grande se está desarrollando al norte de la línea del ecuador, pero mantengamos la vista atenta sobre Brasil.

---

<sup>8</sup> <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>

<sup>9</sup> <https://carnewschina.com/2025/07/04/first-batch-of-solid-state-batteries-from-chery-backed-company-produced-in-china/>