

La industria del vehículo eléctrico de la UE*

Atrapada entre China y Estados Unidos

- Mientras Bruselas avanza en la eliminación gradual de los coches de gasolina, la fabricación de vehículos eléctricos en Europa se ve presionada por los menores costes de los coches eléctricos chinos, que se benefician del apoyo de su gobierno, y el creciente proteccionismo de Estados Unidos en el sector.
- Esta situación está obligando a los responsables políticos y a los fabricantes europeos a plantearse estrategias para reducir la dependencia del exterior.

La industria de la automoción de la Unión Europea (UE), uno de los motores de la economía continental, y el sector del vehículo eléctrico (VE) en particular, atraviesan un momento delicado por la presión que ejercen dos frentes: la competencia agresiva fomentada por el Estado chino, que permite a los fabricantes del país ofrecer precios muy inferiores a los europeos, y el aumento del proteccionismo en Estados Unidos.

El modelo chino de competencia respaldada por el Estado

El auge del vehículo eléctrico chino responde a una estrategia industrial planificada por el Estado, centrada en fuertes ayudas públicas, control sobre la cadena de suministro, fomento de la competencia interna y atracción de inversión extranjera.

Entre 2009 y 2023, Pekín destinó alrededor de 230.000 millones de dólares al sector -en forma de reembolsos, exenciones fiscales, subvenciones a infraestructuras y financiación de I+D-¹. Solo en 2024, el gigante chino BYD recibió 527 millones de dólares².

Este respaldo masivo, junto a una política de estímulo de la competencia interna, ha impulsado una mejora en la calidad y una reducción de precios, situando a los VE chinos como una opción dominante tanto dentro como fuera del país³. En el mercado local, los vehículos eléctricos chinos son entre dos y tres veces más baratos que los vendidos en el extranjero⁴. El modelo Seagull de BYD, por ejemplo, se lanzó a 7.765 dólares, un precio imposible de igualar por los fabricantes europeos.

China también lidera la producción de baterías, el componente más determinante y de mayor coste del VE, lo que refuerza su poder estratégico y la dependencia de Europa en este ámbito.

El auge del vehículo eléctrico chino responde a una estrategia industrial planificada por el Estado, centrada en fuertes ayudas públicas, control sobre la cadena de suministro, fomento de la competencia interna y atracción de inversión extranjera

En el marco de su estrategia “Made in China 2025”, el país ha impulsado la producción de los VE, generando un exceso de oferta que ha potenciado sus exportaciones⁵. Entre 2019 y 2023, la cuota de ventas de VE chinos en la UE pasó del 1 % a más del 50 %⁶. En España, más de la mitad de los BEV (vehículos eléctricos a batería) importados provienen de China⁷; en Alemania y Francia, alcanzan el 16 % del mercado⁸. En abril de 2024, BYD superó por primera vez a Tesla en ventas europeas⁹ gracias a modelos compactos y asequibles como el Seagull, que han revolucionado el segmento de coches pequeños¹⁰.

Simultáneamente, las empresas chinas han ampliado su presencia en Europa mediante inversiones y alianzas estratégicas. Países como Hungría, Italia, Francia y Polonia han apoyado públicamente estas inversiones¹¹. China ya controla marcas como Volvo y tiene participación en Mercedes-Benz y Polestar. En diciembre de 2024, CATL y Stellantis anunciaron una inversión conjunta de 4.300 millones de dólares en España¹², mientras Chery y Ebro planean reactivar la antigua planta de Nissan en Barcelona. Esta estrategia busca desplazar progresivamente a la industria automovilística europea desde dentro, mediante precios competitivos, economías de escala y apoyo estatal¹³.

Los resultados son evidentes: la cuota de mercado de BEV en la UE pasó del 1,9 % en 2019 al 13,6 % en 2024¹⁴, mientras que los BEV fabricados en China registrados en la UE pasaron del 0,4 % al 19,5 %¹⁵. En 2022, la UE importó 314.000 BEV chinos (63 % del total importado desde China), pero solo exportó 17.000 a China. En contraste, en 2024, Europa exportó 112.000 BEV a Estados Unidos, frente a unas importaciones de 19.000 BEV estadounidenses.

Trump ha anunciado la intención de eliminar los incentivos contemplados en la IRA para los vehículos eléctricos, lo que genera incertidumbre a los fabricantes que apostaron por el mercado estadounidense

Por su parte, Estados Unidos mantiene una política incoherente frente a la transición al vehículo eléctrico. La administración Biden promovió la producción local con la Ley de Reducción de la Inflación (IRA), que contempla subvenciones e incentivos fiscales a vehículos y baterías fabricados en Norteamérica. En contraste, Trump ha prometido eliminar estas ayudas y ha elegido los aranceles como arma proteccionista: en marzo, el presidente Trump anunció un arancel del 25 % sobre todas las importaciones de vehículos, incluidos los eléctricos procedentes de la UE, con el objetivo de proteger a los fabricantes estadounidenses. El 12 de julio afirmó que aumentaría los aranceles a todos los productos de la UE al 30 % si ambas partes no alcanzan un acuerdo antes del 1 de agosto. También amenazó con subirlos aún más si la UE toma represalias. Funcas tiene previsto evaluar las implicaciones del anuncio en los próximos meses. Estas medidas generan incertidumbre para los fabricantes y afectan especialmente a Alemania, que concentra más del 70 % de las exportaciones de vehículos de la UE hacia Estados Unidos.¹⁶

La respuesta de la UE: un delicado equilibrio diplomático

Ante la creciente presencia de vehículos eléctricos chinos de bajo coste en su mercado, Bruselas abrió una investigación sobre las subvenciones concedidas por Pekín y aplicó aranceles provisionales de hasta el 45 %

Ante la creciente presencia de vehículos eléctricos chinos de bajo coste en su mercado, la Unión Europea ha respondido con medidas defensivas: Bruselas abrió una investigación sobre las subvenciones concedidas por Pekín y aplicó aranceles provisionales de hasta el 45 %¹⁷. Tras una reacción inicial de represalia por parte de China, ambas partes reanudaron las negociaciones. No obstante, los fabricantes chinos han reaccionado con rapidez, redirigiendo sus

exportaciones hacia vehículos no sujetos a aranceles –como los híbridos o de combustión¹⁸– y acelerando sus inversiones para producir dentro de Europa y eludir así estas barreras comerciales.

Al mismo tiempo, la UE intenta mantener un equilibrio diplomático con Estados Unidos. Aunque había previsto responder a los aranceles estadounidenses sobre el acero y el aluminio con gravámenes equivalentes, optó por aplazar su entrada en vigor para facilitar el diálogo. Los fabricantes europeos, por su parte, han reaccionado de forma desigual: mientras que empresas como Mercedes y BMW han decidido absorber el impacto de los aranceles, otras como Stellantis han optado por suspender parte de su producción en Norteamérica.

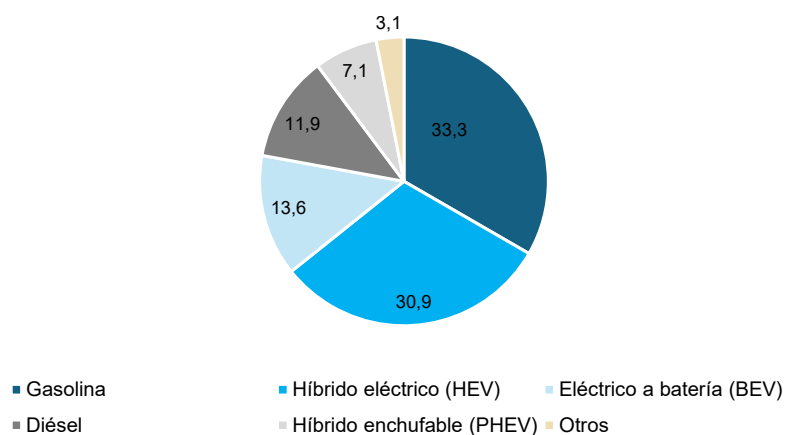
Desde el punto de vista de Funcas, la UE debe asumir que no podrá competir en igualdad de condiciones con los VE chinos. Por ello, la prioridad debería centrarse en mitigar el impacto de su creciente cuota de mercado. Una opción sería fomentar la inversión directa china en nuevas plantas en Europa, lo que permitiría generar empleo, absorber tecnología y reducir distorsiones¹⁹. Sería poco realista pensar que Europa pueda reconfigurar rápidamente sus cadenas de suministro para reducir su dependencia de China. También parece inviable una escalada arancelaria con Estados Unidos, que solo agravaría la incertidumbre en el sector.

La política climática europea añade incertidumbre a la transición hacia el vehículo eléctrico. Aunque la UE aprobó en 2022 la prohibición de vender coches de combustión a partir de 2035, varios Estados miembros y grupos industriales han presionado para suavizar la norma, proceso que podría continuar este año²⁰. La lenta adopción del VE frente a los objetivos marcados pone en duda la viabilidad de la transición ecológica. En este punto, Ursula von der Leyen ha prometido una revisión del marco regulatorio para estimular el crecimiento y ofrecer mayor flexibilidad a la industria.

Por último, la expansión del VE en Europa está limitada por la débil red de puntos de recarga en los 27 Estados miembros. El despliegue de puntos de carga está muy por debajo de los objetivos, lo que frena las ventas y perpetúa la llamada “ansiedad de autonomía” entre los consumidores. Dado el vínculo directo entre una infraestructura robusta y una mayor adopción de eléctricos puros²¹, será clave que Bruselas y los gobiernos nacionales refuercen la cooperación con el sector privado y energético. El liderazgo europeo en movilidad eléctrica dependerá de su capacidad para mejorar esta infraestructura, adaptarse al nuevo entorno industrial y afrontar las tensiones geopolíticas sin perder competitividad ni abandonar sus objetivos climáticos.

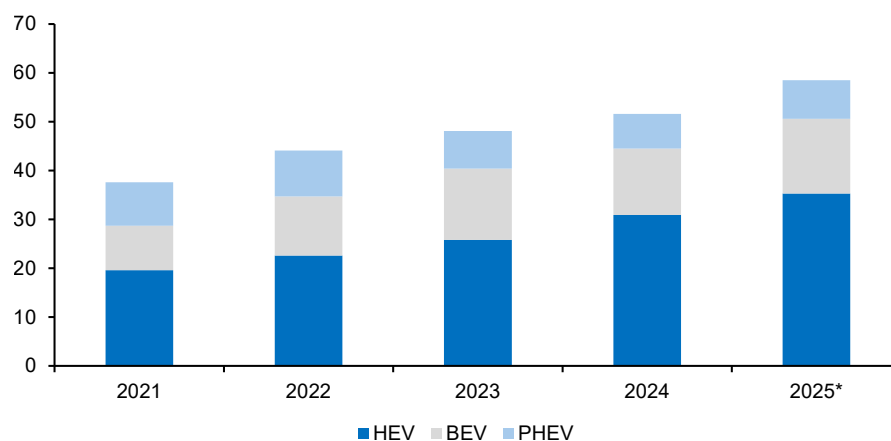
Funcas cree que Bruselas debe reconocer que será prácticamente imposible para las empresas europeas competir en igualdad de condiciones con los vehículos eléctricos chinos y, por tanto, considera que la prioridad debe ser mitigar los efectos del creciente volumen de estos vehículos en el mercado comunitario

GRÁFICO 3.0 – PORCENTAJE DE NUEVAS MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES EN LA UE POR FUENTES DE ENERGÍA EN 2024



Fuente: Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).

GRÁFICO 4.0 – PORCENTAJE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS MATRICULADOS ANUALMENTE EN EUROPA, 2021-2025*

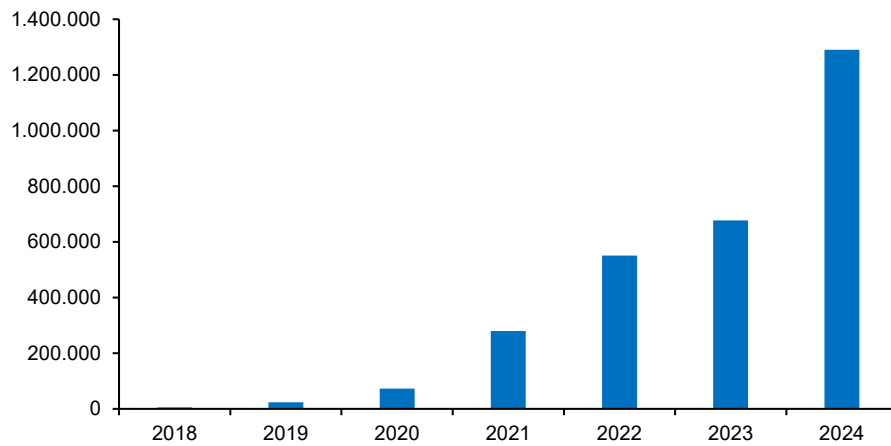


Nota: Europa incluye la UE-27, Islandia, Noruega y Suiza.

*2025 incluye datos de enero a mayo.

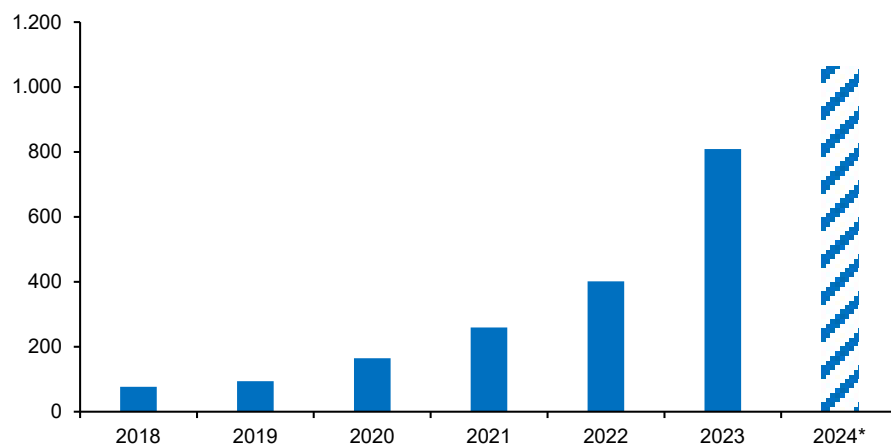
Fuente: Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.

GRÁFICO 5.0 – EXPORTACIONES CHINAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS A LA UE, 2018-2024



Fuente: Asociación China de Automóviles de Pasajeros (CPCA).

GRÁFICO 6.0 – SUBSIDIOS DEL GOBIERNO CHINO A CATL (MILLONES DE DÓLARES)



Nota: El total de 2024 se proyecta sobre la base del total de enero a junio de 2024 de 532 millones de dólares.

Fuente: CATL.

Notas

* Este artículo es una versión abreviada del original en inglés. Para consultar la versión completa, véase *The EU's Electric Vehicle Industry*, disponible en este enlace: <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2025/07/The-EUs-Electric-Vehicle-Industry-3.pdf>

¹ [https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking#:~:text=According%20to%20the%20annual%20reports%20of%20CATL%2C,in%20\\$208.9%20million%20in%20subsidies%20in%202023](https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking#:~:text=According%20to%20the%20annual%20reports%20of%20CATL%2C,in%20$208.9%20million%20in%20subsidies%20in%202023)

² <https://www.carscoops.com/2025/05/catl-got-over-500-million-in-state-subsidies-last-year/>

³ [https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking#:~:text=According%20to%20the%20annual%20reports%20of%20CATL%2C,in%20\\$208.9%20million%20in%20subsidies%20in%202023](https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking#:~:text=According%20to%20the%20annual%20reports%20of%20CATL%2C,in%20$208.9%20million%20in%20subsidies%20in%202023)

⁴ <https://www.coface.com/news-economy-and-insights/electric-vehicles-competition-between-china-and-europe-in-an-age-of-mobility-transition>

⁵ <https://edition.cnn.com/2024/04/24/business/china-ev-industry-competition-analysis-intl-hnk/index.html#:~:text=BYD%2C%20for%20example%2C%20is%20now,survive%20the%20fiercely%2Dcompetitive%20environment>

⁶ <https://www.bde.es/f/webbe/SES/Secciones/Publicaciones/InformesBoletinesRevistas/BoletinEconomico/24/T4/Files/be2404-art03e.pdf>

⁷ <https://www.nytimes.com/2025/06/18/business/china-byd-cars-europe.html?smid=nytcore-android-share>

⁸ *Ibidem.*

⁹ <https://www.jato.com/resources/media-and-press-releases/byd-outsells-tesla-in-europe-for-the-first-time-as-registrations-surge-in-april>

¹⁰ <https://www.ft.com/content/2ff8e7a7-7c96-4314-b201-25542ef299fc?shareType=nongift>

¹¹ <https://www.piie.com/research/piie-charts/2024/europe-remains-open-chinese-investment-electric-vehicle-sector>

¹² <https://www.investmentmonitor.ai/news/stellantis-and-chinese-ev-battery-maker-catl-to-invest-4b-in-spain/?cf-view>

¹³ <https://ecfr.eu/publication/electric-shock-the-chinese-threat-to-europes-industrial-heartland/>

¹⁴ <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-9-in-q1-2025-battery-electric-15-2-market-share/>

¹⁵ <https://www.bde.es/f/webbe/SES/Secciones/Publicaciones/InformesBoletinesRevistas/BoletinEconomico/24/T4/Files/be2404-art03e.pdf>

¹⁶ <https://www.nytimes.com/2025/03/26/business/trump-auto-tariffs-europe.html>

¹⁷ <https://www.nytimes.com/2024/10/30/business/european-union-china-electric-vehicle-tariffs.html>

¹⁸ <https://www.nytimes.com/2025/06/18/business/china-byd-cars-europe.html>

¹⁹ <https://rhg.com/research/terms-and-conditions-apply-regulating-chinese-ev-manufacturing-investment-in-europe/>

²⁰ <https://www.politico.eu/article/why-eu-combustion-car-ban-is-in-trouble-greenhouse-gas-climate-change/>

²¹ <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-correlation-between-electric-car-sales-and-charging-point-availability-2023-data/#:~:text=Countries%20like%20Germany%2C%20the%20Netherlands,largest%20market%20shares%20for%20BEVs>