

La UE planea dar ayudas al coche eléctrico para competir con China

DECLARACIONES EN DAVOS/ Teresa Ribera, vicepresidenta primera y responsable de Competencia de la Comisión Europea, asegura que Bruselas está sopesando la propuesta de Alemania.

Ben Hall/San Fleming.

Financial Times

Bruselas ha prometido ayudar al sector del automóvil europeo mediante subsidios paneuropeos para impulsar la demanda de vehículos eléctricos. En declaraciones a *Financial Times*, Teresa Ribera, vicepresidenta ejecutiva de la Comisión Europea, anunció en Davos que las autoridades todavía estudian distintas opciones. “Tiene sentido ver cómo podríamos, desde una perspectiva paneuropea, facilitar las medidas en lugar de recurrir a subsidios nacionales”, declaró Ribera. Advirtió de los riesgos de entrar en una “carrera en la que podríamos enfrentarnos a un modelo nacional frente a otro”.

Plan de ayudas

El canciller alemán, Olaf Scholz, anunció el martes que Bruselas se estaba planteando introducir un programa de ayudas de la UE que él había propuesto. El Gobierno alemán descartó su propio plan en 2023, lo que provocó una caída en las ventas de vehículos eléctricos. Aunque muchos estados de la UE ofrecen incentivos para estos vehículos, las condiciones son muy distintas y varios Estados miembros no ofrecen ayudas a la compra, según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.

Un desafío para Bruselas se-



Bloomberg News

Teresa Ribera, vicepresidenta ejecutiva de la Comisión Europea para una Transición Limpia, Justa y Competitiva, ayer en Davos.

ría diseñar un plan que se ajuste a las reglas de la OMC y al mismo tiempo evite los subsidios a los fabricantes de automóviles chinos, cuya cuota de mercado sigue creciendo a gran velocidad. Ribera reconoció que había que lograr un “equilibrio complicado” entre la transición rápida al vehículo eléctrico y “un desajuste con la capacidad de las marcas europeas para ofrecer en términos de cantidad y calidad lo que nos gustaría ver en nuestras carreteras”.

La comisaria explicó que un posible plan de incentivos sería una de las varias medidas des-

tinadas a apoyar a un sector considerado vital para la economía de Europa. Los fabricantes de automóviles europeos “necesitaban una visión integral sobre cómo actualizar sus capacidades y ponerse al día con lo que ya se demanda en todo el mundo”, puntualizó Ribera. Sus declaraciones contrastan con las del presidente de EEUU, Donald Trump, que ha prometido poner fin a los “subsidios injustos” para los vehículos eléctricos.

Ribera, exvicepresidenta del Gobierno de España, descartó retrasar la fecha límite de 2035 para poner fin a las nuevas ven-

tas de motores de combustión interna porque la industria del automóvil necesita “previsibilidad y claridad”. “No tiene sentido abrir de nuevo el debate cuando eso ofrece cierta certeza y castigaría a los fabricantes que desde un primer momento se lo tomaron en serio sin ninguna ventaja potencial con respecto a los que aún no han hecho nada”, dijo. No obstante, añadió que estaba abierta a la flexibilidad en los objetivos anuales de ventas de vehículos eléctricos y habló de las multas a las que se enfrentan los fabricantes de automóviles por no cumplirlos. Ribera dijo que ha-

bía un “diálogo abierto” con los fabricantes sobre los compromisos alternativos que podrían hacer en términos de inversión.

Quejas por las multas

El sector se ha quejado de que pagar multas solo obstaculizará sus planes de inversión en vehículos eléctricos, mientras que comprar créditos a los fabricantes de coches eléctricos chinos ayuda a los competidores chinos. Ribera explicó que era importante “garantizar que esta legislación se esté aplicando de manera que facilite lo que es el objetivo principal de eliminar gradualmente los motores de gasolina y diésel”.

También dijo que estaba abierta a ampliar los requisitos de transferencia de tecnología para los fabricantes de automóviles extranjeros que deseen abrir fábricas dentro de la Unión Europea. Bruselas anunció el año pasado que exigiría a las empresas extranjeras que recibieron subvenciones de la UE para el desarrollo de baterías que compartieran tecnología con los socios locales. En su opinión, hay una “buena lección que sacar” de China, que impuso estrictos requisitos de intercambio de tecnología cuando los fabricantes de automóviles europeos establecieron fábricas allí hace treinta años.