



 SHARE

 TWEET

Coche eléctrico BYD Han en el Salón del Automóvil de Bruselas. (Foto de Zheng Huansong/Xinhua vía Getty Images)

Agencia de noticias Xinhua a través de Getty Images

El plan de la Unión Europea (UE) para obligar a sus ciudadanos a comprar autos eléctricos ha tomado por sorpresa a su industria automotriz, ya que los vehículos eléctricos chinos están preparados para superar a los productos locales en el mercado masivo.

La insistencia en los autos eléctricos está ganando el aplauso de los grupos ecologistas. Pero el mercado masivo probablemente estará dominado por los fabricantes de automóviles chinos, con sus competitivos sedán y SUV que no pueden ser igualados por Europa. Es probable que esto signifique pérdidas financieras

para los fabricantes y grandes pérdidas de empleo.

La UE está prohibiendo la venta de vehículos nuevos con motor de combustión interna (ICE) al reducir gradualmente las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) hasta el punto en 2035 cuando solo los vehículos eléctricos de batería (BEV) nuevos serán viables.

Esto ha sido criticado por líderes de la industria como el CEO de Stellantis, Carlos Tavares, quien dijo que era una receta para el desastre si los políticos elegían a los ganadores de la tecnología. Solo los europeos ricos podrán comprar autos nuevos y eso significa problemas políticos, dijo.

La industria europea se enfrenta a una crisis provocada por la UE. Los críticos dicen, por supuesto, que promoverá la economía verde. Pero también devastará su propia industria automotriz en el proceso y cederá una gran parte de su mercado local a empresas chinas y estadounidenses como Tesla. Su insistencia en ganar BEV es una puerta abierta a China, que tiene una gran ventaja en la fabricación de automóviles eléctricos, debido a su tecnología de baterías de clase mundial y cadenas de suministro establecidas para materiales exóticos y cruciales.

Los fabricantes masivos europeos como Volkswagen y sus principales marcas y Stellantis serán las principales víctimas. Los modelos más caros de Mercedes, BMW, Audi de VW y Porsche aún no se verán afectados. Pero incluso este extremo superior del mercado está siendo atacado por China.

Matt Schmidt de [Investigación automotriz de Schmidt](#) subraya la considerable escala de la probable incursión china.

Coche eléctrico MG de SAIC. MG ya ha realizado grandes ventas en Europa. (Foto por Horst ... [+]  
Galuschka/alianza fotográfica a través de Getty Images)

dpa/alianza de imágenes a través de Getty Images

“Vemos BEV de (fabricantes) chinos que representan uno de cada diez automóviles BEV nuevos vendidos en Europa occidental en 2023. Esto podría aumentar al 12,5% en 2030”, dijo Schmidt.

Schmidt Automotive Research pronostica ventas generales de BEV en Europa occidental de aproximadamente 1,6 millones y una participación de mercado del 15,1 % en 2025. Las ventas aumentarán a 2,7 millones en 2025 (20,0 % de participación) y 9,2 millones (65,0 %) en 2030.

“Esperamos que Polestar (de Geely), MG y BYD de SAIC dominen a los (fabricantes) chinos en 2023 en Europa occidental, y los tres representan más del 80 % de los volúmenes chinos (principalmente eléctricos) entre ellos junto con las otras marcas. compañías chinas similares de NIO, GWM, Aiyways y la marca Hongqi de FAW reclaman el resto. Zeekr de Geely será una perspectiva interesante para observar en 2023 », dijo Schmidt en un intercambio de correo electrónico.

¿Intentará la UE subir un 10% el arancel de importación para frenar las ventas?



«El CEO de Mercedes, Ola Kallinius, señaló la semana pasada que, dado que las empresas europeas han llenado sus arcas con renminbi chino a lo largo de los años, especialmente las empresas alemanas, sería un poco hipócrita si los alemanes comenzaran a llamarlo juego sucio ahora que los chinos quieren ingresar a Europa. dijo Schmidt.

Nick Molden, director ejecutivo de una empresa independiente de pruebas de emisiones [Análisis de emisiones](#) dijo que China tenía una estrategia inteligente y que Europa había jugado su juego.

“Estamos viendo vehículos chinos con un precio de £ 25,000 (\$ 29,000) que compiten con vehículos europeos similares con un precio de £ 40,000 y £ 50,000 (\$ 60,000) y será una carnicería para la industria automotriz europea. Habrá una presión muy fuerte por aranceles u otras protecciones”, dijo Molden en una entrevista.

«La Comisión Europea está atrapada entre el consenso político establecido por las organizaciones ambientalistas y una crisis industrial con la que simplemente no saben qué hacer», dijo.

EL [Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles](#), conocido por sus siglas en francés ACEA, pidió a la UE que actúe para ayudar a mitigar el ataque chino. ACEA también está preocupada por el impacto de la Ley de Reducción de la Inflación (IRA) de EE. UU. en la competitividad automotriz europea.

El logo de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA). (Ilustración fotográfica de Pavlo ... [+] Gonchar/SOPA Images/LightRocket a través de Getty Images)

SOPA Images/LightRocket a través de Getty Images

“El aumento de la competencia con los fabricantes chinos de vehículos eléctricos muestra hoy más claramente que nunca la necesidad de que Europa tenga una política industrial sólida. Europa está tratando de regular su camino hacia la movilidad de cero emisiones, mientras que otras regiones alientan su camino. La Ley de Reducción de la Inflación de EE. UU., por ejemplo, crea incentivos masivos para centrarse en los vehículos eléctricos de batería e hidrógeno”, dijo ACEA en respuesta a las preguntas.

Stellantis se retiró de ACEA el año pasado. No detalló sus razones, pero probablemente estuvo relacionado con la aceptación pública de ACEA del plan de la UE para prohibir la venta de nuevos vehículos ICE para 2035. Esta última declaración de ACEA para una política industrial fuerte parece pedir más subsidios en lugar de una modificación de las reglas subyacentes.

ACEA dio la bienvenida al Green Deal Industry Plan (GDIP) de la Comisión Europea, que ayudaría a mantener la inversión en automóviles en la UE. El IRA debería atraer mucha inversión global en baterías y autos eléctricos a los Estados Unidos

“ACEA también espera que la Ley de Materias Primas Críticas fortalezca la capacidad nacional para extraer, refinar y procesar materias primas, así como mejorar su seguridad de suministro. De lo contrario, los fabricantes de automóviles europeos seguirán estando en una desventaja significativa en comparación con sus contrapartes en otras regiones”, se lee en el comunicado de ACEA.



Molden, de Emissions Analytics, dice que los políticos europeos solo pueden culparse a sí mismos porque han prestado demasiada atención a los intereses sectoriales que han aceptado una visión extrema, en lugar de visiones más equilibradas, de la inminencia y gravedad de la UE de una «crisis climática». Es poco probable que los estadounidenses acepten una prohibición total de los vehículos ICE en el corto plazo. El IRA jugará con las ventajas naturales de los Estados Unidos.

Compacto eléctrico GWM ORA Funky Cat (Foto de Chesnot/Getty Images)

imágenes falsas

«Estados Unidos puede crear capacidad para refinar materiales para vehículos eléctricos. A largo plazo, Estados Unidos podría, en teoría, volverse completamente eléctrico, atendido por una gran industria nacional, pero Europa seguirá dependiendo de las importaciones extranjeras para gran parte de la cadena de valor. », dijo Molden.

«Pero fue Europa la que inició esta prohibición de ICE que provocó en parte la reacción de los Estados Unidos. Europa aún no tiene los minerales o la capacidad de refinación y aún no tiene suficiente electricidad verde. Europa está atrapada en el medio entre China y Estados Unidos y el los resultados probables serán una industria automovilística europea mucho más pequeña», dijo Molden.

Owen Edwards, analista de [Grant Thornton Reino Unido](#), tiene una visión más relajada de la amenaza china, que debe superar el arancel de importación del 10% de la UE. Se ha sugerido que la UE aumente esto para frenar un poco a China, mientras que la amenaza de los aranceles podría persuadir a los chinos para que mitiguen la amenaza.

«No está claro si la UE reaccionará a la afluencia de vehículos chinos en la región imponiendo nuevos aranceles a los vehículos importados para proteger a sus (fabricantes) nacionales. Por lo tanto, los fabricantes chinos deberían considerar esta posibilidad cuando 'estén decidiendo sobre sus largo plazo'. estrategias de fabricación a largo plazo para Europa. Además, les puede llevar tiempo establecer un punto de apoyo en Europa debido a la falta de reconocimiento de marca y aceptación de los consumidores y la reducción de los futuros subsidios de BEV en toda Europa, lo que generalmente ralentizará el crecimiento de los BEV», dijo Edwards. dicho en [Publicación Autofocus de Cox Automotive](#).

BYD SEAL, un retador de Tesla Model 3. (Foto de Victor LOCHON/Gamma-Rapho vía Getty Images)

Gamma-Rapho a través de Getty Images

Pero Molden ve serias consecuencias para Europa.

“¿Qué sucede cuando el mercado masivo necesita vehículos eléctricos? Incluso ahora nos faltan quienes estén dispuestos a pagar el precio. Hay una entrada importante de chinos con vehículos fuertemente subvencionados. Los fabricantes de automóviles europeos sufrirán porque no pueden competir en precio, y se perderán fortunas frente a los fabricantes de automóviles europeos del mercado masivo.

“Se apresurarán a ir a la Unión Europea (UE) en busca de subsidios, aunque al sector premium le está yendo bien por ahora. La industria europea acabará siendo mucho más pequeña, más parecida a una industria de montaje final, muy parecida a la del Reino Unido. Al prohibir los nuevos vehículos ICE e insistir en que los europeos compren coches eléctricos que no pueden fabricar a un precio bastante bajo, crearon un feo movimiento de pinzas entre sus buenas intenciones y realidad económica”, dijo Molden.

RELATED TOPICS: #FINTECH

DONT MISS

← **Esta curva de rendimiento invertida no predice una recesión**

**YOU MAY LIKE**



**Esta curva de rendimiento invertida no predice una recesión**



**Reformas de la Sección 230 introducidas en el Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos**



**Las acciones van a perder en febrero, ya que Bank of America advierte que la Fed podría aumentar las tasas a casi un 6%**



**Federales demandados por proteger animales en peligro de extinción, incluidos tiburones**



**Crear una cartera inicial para el nuevo mercado de valores alcista**



**La estación de la Fuerza Espacial obtiene un perro guardián robótico a medida que los robots se normalizan en la vida cotidiana**

CLICK TO COMMENT

**NO TE LO PIERDAS**







PC Y PRODUCTOS

**La mejor configuración de gráficos para Hogwarts Legacy PS5**



EVENTOS

**Wos anuncia su gira latinoamericana: lleva el show Oscuro Éxtasis**



SERIES

**Escuchá la segunda temporada de "La Cruda", el podcast sin filtro de Migue Granados**



STARTUPS

**Generación T: el programa gratuito que forma a jóvenes y los conecta con su primer**



PC Y PRODUCTOS

**¿El Samsung Galaxy S23 tiene doble SIM?**



STARTUPS

**Qué es Flip! y cómo se combina la industria insurtech con la sustentabilidad**



FINTECH

**Argentina Fintech Forum: cómo será la jornada más importante de la industria**



ECOMMERCE

**Brandlive y Summa Solutions expanden sus servicios a través de la unión con Infracommerce**

**RANDOM ACCESS**

**RANDOM ACCESS**

PIENSA RÁPIDO! RANDOM ACCESS SERVICES

Derechos reservados a Random Access Noticias.

**Binance Coin(BNB)** \$303.09 ↓ -0.44% **XRP(XRP)** \$0.380796 ↑ 0.42% **HEX(HEX)** \$0.074328 ↑ 13.27%

Coche eléctrico BYD Han en el Salón del Automóvil de Bruselas. (Foto de Zheng Huansong/Xinhua vía Getty Images) Agencia de noticias Xinhua a través de Getty Images El plan de la Unión Europea (UE) para obligar a sus ciudadanos a comprar autos eléctricos ha tomado por sorpresa a su industria automotriz, ya que los vehículos eléctricos chinos están preparados para superar a los productos locales en el mercado masivo.

La insistencia en los autos eléctricos está ganando el aplauso de los grupos ecologistas. Pero el mercado masivo probablemente estará dominado por los fabricantes de automóviles chinos, con sus competitivos sedán y SUV que no pueden ser igualados por Europa. Es probable que esto signifique pérdidas financieras para los fabricantes y grandes pérdidas de empleo.

La UE está prohibiendo la venta de vehículos nuevos con motor de combustión interna (ICE) al reducir gradualmente las emisiones de dióxido de carbono (CO2) hasta el punto en 2035 cuando solo los vehículos eléctricos de batería (BEV) nuevos serán viables.

Esto ha sido criticado por líderes de la industria como el CEO de Stellantis, Carlos Tavares, quien dijo que era una receta para el desastre si los políticos elegían a los ganadores de la tecnología. Solo los europeos ricos podrán comprar autos nuevos y eso significa problemas políticos, dijo.

La industria europea se enfrenta a una crisis provocada por la UE. Los críticos dicen, por supuesto, que promoverá la economía verde. Pero también devastará su propia industria automotriz en el proceso y cederá una gran parte de su mercado local a empresas chinas y estadounidenses como Tesla. Su insistencia en ganar BEV es una puerta abierta a China, que tiene una gran ventaja en la fabricación de automóviles eléctricos, debido a su tecnología de baterías de clase mundial y cadenas de suministro establecidas para materiales exóticos y cruciales.

Los fabricantes masivos europeos como Volkswagen y sus principales marcas y Stellantis serán las principales víctimas. Los modelos más caros de Mercedes, BMW, Audi de VW y Porsche aún no se verán afectados. Pero incluso este extremo superior del mercado está siendo atacado por China.

Matt Schmidt de Investigación automotriz de Schmidt subraya la considerable escala de la probable incursión china.

Coche eléctrico MG de SAIC. MG ya ha realizado grandes ventas en Europa. (Foto por Horst ... [+] Galuschka/alianza fotográfica a través de Getty Images)

dpa/alianza de imágenes a través de Getty Images

"Vemos BEV de (fabricantes) chinos que representan uno de cada diez automóviles BEV nuevos vendidos en Europa occidental en 2023. Esto podría aumentar al 12,5% en 2030", dijo Schmidt.

Schmidt Automotive Research pronostica ventas generales de BEV en Europa occidental de aproximadamente 1,6 millones y una participación de mercado del 15,1 % en 2023. Las ventas aumentarán a 2,7 millones en 2025 (20,0 % de participación) y 9,2 millones (65,0 %) en 2030.

"Esperamos que Polestar (de Geely), MG y BYD de SAIC dominen a los (fabricantes) chinos en 2023 en Europa occidental, y los tres representen más del 80 % de los volúmenes chinos (principalmente eléctricos) entre ellos junto con las otras marcas. compañías chinas similares de NIO, GWM, Aiyways y la marca Hongqi de FAW reclaman el resto. Zeekr de Geely será una perspectiva interesante para observar en 2023 «, dijo Schmidt en un intercambio de correo electrónico.

¿Intentará la UE subir un 10% el arancel de importación para frenar las ventas?

«El CEO de Mercedes, Ola Kallinius, señaló la semana pasada que, dado que las empresas europeas han llenado sus arcas con renminbi chino a lo largo de los años, especialmente las empresas alemanas, sería un poco hipócrita si los alemanes comenzaran a llamarlo juego sucio ahora que los chinos quieren ingresar a Europa. dijo Schmidt.

Nick Molden, director ejecutivo de una empresa independiente de pruebas de emisiones Análisis de emisiones dijo que China tenía una estrategia inteligente y que Europa había jugado su juego.

"Estamos viendo vehículos chinos con un precio de £ 25,000 (\$ 29,000) que compiten con vehículos europeos similares con un precio de £ 40,000 y £ 50,000 (\$ 60,000) y será una carnicería para la industria automotriz europea. Habrá una presión muy fuerte por aranceles u otras protecciones", dijo Molden en una entrevista.

«La Comisión Europea está atrapada entre el consenso político establecido por las organizaciones ambientalistas y una crisis industrial con la que simplemente no saben qué hacer», dijo.

EL Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles , conocido por sus siglas en francés ACEA, pidió a la UE que actúe para ayudar a mitigar el ataque chino. ACEA también está preocupada por el impacto de la Ley de Reducción de la Inflación (IRA) de EE. UU. en la competitividad automotriz europea.

El logo de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA). (Ilustración fotográfica de Pavlo ... [+] Gonchar/SOPA Images/LightRocket a través de Getty Images)

SOPA Images/LightRocket a través de Getty Images

"El aumento de la competencia con los fabricantes chinos de vehículos eléctricos muestra hoy más claramente que nunca la necesidad de que Europa tenga una política industrial sólida. Europa está tratando de regular su camino hacia la movilidad de cero emisiones, mientras que otras regiones alientan su camino. La Ley de Reducción de la Inflación de EE. UU., por ejemplo, crea incentivos masivos para centrarse en los vehículos eléctricos de batería e hidrógeno", dijo ACEA en respuesta a las preguntas.

Stellantis se retiró de ACEA el año pasado. No detalló sus razones, pero probablemente estuvo relacionado con la aceptación pública de ACEA del plan de la UE para prohibir la venta de nuevos vehículos ICE para 2035. Esta última declaración de ACEA para una política industrial fuerte parece pedir más subsidios en lugar de una modificación de las reglas subyacentes.

ACEA dio la bienvenida al Green Deal Industry Plan (GDIP) de la Comisión Europea, que ayudaría a mantener la inversión en automóviles en la UE. El IRA debería atraer mucha inversión global en baterías y autos eléctricos a los Estados Unidos

"ACEA también espera que la Ley de Materias Primas Críticas fortalezca la capacidad nacional para extraer, refinar y procesar materias primas, así como mejorar su seguridad de suministro. De lo contrario, los fabricantes de automóviles europeos seguirán estando en una desventaja significativa en comparación con sus contrapartes en otras regiones", se lee en el comunicado de ACEA.

Molden, de Emissions Analytics, dice que los políticos europeos solo pueden culparse a sí mismos porque han prestado demasiada atención a los intereses sectoriales que han aceptado una visión extrema, en lugar de visiones más equilibradas, de la inminencia y gravedad de la UE de una «crisis climática». Es poco probable que los estadounidenses acepten una prohibición total de los vehículos ICE en el corto plazo. El IRA jugará con las ventajas naturales de los Estados Unidos.

Compacto eléctrico GWM ORA Funky Cat (Foto de Chesnot/Getty Images)

imágenes falsas



«Estados Unidos puede crear capacidad para refinar materiales para vehículos eléctricos. A largo plazo, Estados Unidos podría, en teoría, volverse completamente eléctrico, atendido por una gran industria nacional, pero Europa seguirá dependiendo de las importaciones extranjeras para gran parte de la cadena de valor. », dijo Molden.

«Pero fue Europa la que inició esta prohibición de ICE que provocó en parte la reacción de los Estados Unidos. Europa aún no tiene los minerales o la capacidad de refinación y aún no tiene suficiente electricidad verde. Europa está atrapada en el medio entre China y Estados Unidos y el los resultados probables serán una industria automovilística europea mucho más pequeña», dijo Molden.

Owen Edwards, analista de Grant Thornton Reino Unido , tiene una visión más relajada de la amenaza china, que debe superar el arancel de importación del 10% de la UE. Se ha sugerido que la UE aumente esto para frenar un poco a China, mientras que la amenaza de los aranceles podría persuadir a los chinos para que mitiguen la amenaza.

«No está claro si la UE reaccionará a la afluencia de vehículos chinos en la región imponiendo nuevos aranceles a los vehículos importados para proteger a sus (fabricantes) nacionales. Por lo tanto, los fabricantes chinos deberían considerar esta posibilidad cuando `estén decidiendo sobre sus largo plazo". estrategias de fabricación a largo plazo para Europa. Además, les puede llevar tiempo establecer un punto de apoyo en Europa debido a la falta de reconocimiento de marca y aceptación de los consumidores y la reducción de los futuros subsidios de BEV en toda Europa, lo que generalmente ralentizará el crecimiento de los BEV», dijo Edwards. dicho en Publicación

Autofocus de Cox Automotive.

BYD SEAL, un retador de Tesla Model 3. (Foto de Victor LOCHON/Gamma-Rapho vía Getty Images)

Gamma-Rapho a través de Getty Images

Pero Molden ve serias consecuencias para Europa.

«¿Qué sucede cuando el mercado masivo necesita vehículos eléctricos? Incluso ahora nos faltan quienes estén dispuestos a pagar el precio. Hay una entrada importante de chinos con vehículos fuertemente subvencionados. Los fabricantes de automóviles europeos sufrirán porque no pueden competir en precio, y se perderán fortunas frente a los fabricantes de automóviles europeos del mercado masivo.

«Se apresurarán a ir a la Unión Europea (UE) en busca de subsidios, aunque al sector premium le está yendo bien por ahora. La industria europea acabará siendo mucho más pequeña, más parecida a una industria de montaje final, muy parecida a la del Reino Unido. Al prohibir los nuevos vehículos ICE e insistir en que los europeos compren coches eléctricos que no pueden fabricar a un precio bastante bajo, crearon un feo movimiento de pinzas entre sus buenas intenciones y realidad económica», dijo Molden.