



La industria automovilística europea se une para oponerse a un Brexit duro

- Representantes de las principales industrias automovilísticas europeas advierten de las consecuencias catastróficas si no se llega a un acuerdo por el Brexit
- El libre comercio sin barreras es crucial para mantener el éxito de un sector paneuropeo y profundamente integrado.
- La aplicación de los aranceles de la OMC sólo a los automóviles y furgonetas podría suponer un coste extra de 5.700 millones de euros para la industria y los consumidores de la UE y del Reino Unido.
- El sector pide que se descarte la posibilidad de un no-acuerdo para salvaguardar el futuro de la industria automovilística europea.

Lunes, 23 de septiembre de 2019 – A falta de un mes de que el Reino Unido abandone la UE, la industria automovilística europea ha hecho hoy un llamamiento unánime para que el Reino Unido y la UE eviten un Brexit sin acuerdo. Las principales organizaciones que representan a los fabricantes de vehículos y piezas de recambio de toda la UE, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) y la Asociación Europea de Proveedores de Automóviles (CLEPA), así como 21 asociaciones nacionales, entre ellas la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil (VDA), el Comité de Fabricantes Franceses de Automóviles (CCFA), la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Automóviles (SMMT) y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), unieron sus fuerzas para subrayar el impacto que un Brexit duro y sin acuerdo podría tener en uno de los activos económicos más valiosos de Europa.

La industria del automóvil es una de las mayores historias de éxito de la UE y contribuye al crecimiento y a la economía de los países. Produce 19,1 millones de automóviles al año y emplea a 13,8 millones de personas., uno de cada 16 trabajadores de la UE¹. Para ello ha sido fundamental la profunda integración de la industria, en términos de mercados, comercio y



proveedores, que ha tratado de maximizar los beneficios de un único mercado y de la unión aduanera en beneficio de las empresas de toda la UE.

Los representantes de la industria europea han advertido hoy de que las repercusiones del Brexit sin acuerdo en este importante sector serán muy graves. La salida del Reino Unido de la UE sin un acuerdo provocaría un cambio radical en las actuales condiciones comerciales, con miles de millones de euros de aranceles, que amenazarían con afectar a la competitividad y asequibilidad de la industria y a las posibilidades de elección de los consumidores a ambos lados del Canal. El fin del comercio sin barreras podría suponer una grave alteración de la cadena de producción just-in-time actual de la industria. Solo un minuto de interrupción de la producción en Reino Unido podría costar 54.700 euros (50.000 libras esterlinas)².

Además, los aranceles de la OMC sobre automóviles y furgonetas podrían añadir 5.700 millones de euros (5.000 millones de libras esterlinas) a la factura colectiva del comercio de automóviles entre la UE y el Reino Unido³, lo que elevaría consecuentemente el precio de los vehículos para los clientes en caso de que los fabricantes no sean capaces de absorber este coste adicional. Los fabricantes de automóviles consideran que deben evitarse tales trastornos y costes, y hacerse todo lo posible para que el Reino Unido salga de la UE de forma ordenada.

Christian Peugeot, presidente de CCFA, indico que: "El Brexit no es solamente un problema británico, estamos todos los agentes de la industria muy preocupados, y otros sectores también. Ya sea como exportadores al mercado del Reino Unido o como productores locales, porque nuestras empresas son ambas cosas, inevitablemente nos veremos afectados negativamente".

Bernhard Mattes, presidente de la VDA, resaltó que: "Lamentamos el Brexit. El Reino Unido es un actor plenamente integrado en la cadena de valor de la industria automovilística alemana. Más de 100 plantas de producción, así como instalaciones dedicadas a la I+D situadas



en el Reino Unido, demuestran nuestro compromiso con el mercado británico como nuestro principal mercado en la UE. Por lo tanto, desde el punto de vista de la industria automovilística alemana, hay que hacer todo lo posible para mantener la libre circulación de mercancías, de servicios, de capitales y de trabajadores entre el Reino Unido y la UE. Al mismo tiempo, es necesario reconocer el mercado interior y la cohesión de la UE-27 como una prioridad y una condición previa.

"La industria automovilística de la UE y del Reino Unido necesita un comercio sin fricciones y se vería considerablemente perjudicada por los deberes y la carga administrativa adicional que pesaría sobre las piezas y los vehículos de automoción. Por lo tanto, el Reino Unido y la UE deben tomar todas las medidas necesarias para evitar un Brexit sin acuerdo".

Mike Hawes, Director General de SMMT, señaló que: "La industria europea del automóvil está profundamente integrada y los beneficios de este comercio libre y sin fricciones han ayudado a nuestro sector a convertirse en uno de los activos más valiosos de Europa, entregando miles de millones a las economías y apoyando a millones de personas en toda la UE. Un Brexit sin acuerdo tendría un impacto inmediato y devastador en la industria, acabando con la competitividad de esta y causando un inmediato, severo e irreversible daño. Los negociadores del Reino Unido y de la UE tienen la responsabilidad de trabajar juntos para llegar a un acuerdo o se arriesgan a destruir este pilar vital de nuestras economías".

Erik Jonnaert, Secretario General de la ACEA, declaró que "El comercio sin barreras es crucial para el éxito continuado de una industria automovilística profundamente integrada en Europa, que gestiona unas 230 plantas de montaje y producción en toda la UE. Solo el Brexit ya tendrá un significativo impacto negativo en el sector de la automoción y un Brexit sin acuerdo exacerbaría en gran medida esas consecuencias, causando graves consecuencias en una industria que es tan vital para la economía de Europa. Incluso la necesidad repetida de planificar y aplicar medidas de contingencia para hacer frente a un Brexit desordenado es muy



perjudicial para nuestros miembros. Por lo tanto, la industria europea del automóvil pide a todas las partes que descarten lo antes posible esta posibilidad de no acuerdo”.

Sigrid de Vries, Secretaria General de CLEPA, destacó que: "La industria automovilística europea está operando con cadenas de suministro globales altamente integradas. Un solo vehículo consta de unas 30.000 piezas, muchas de las cuales cruzan las fronteras varias veces. El comercio sin fricciones y sin aranceles, así como la seguridad reglamentaria, son vitales. El Brexit tiene un efecto negativo en todos estos aspectos. Un Brexit sin acuerdo será realmente perjudicial para la industria de los proveedores en Europa y el Reino Unido. Debe ser evitado".

La industria automotriz europea está altamente integrada, con cadenas de suministro que cruzan múltiples países. Un Brexit sin acuerdo provocaría que, inmediatamente, Reino Unido ya no sea parte de los acuerdos comerciales y acuerdos preferenciales de la UE con unos 30 países, incluidos Turquía, Sudáfrica, Canadá, Japón y Corea del Sur. Así, las piezas y bienes de los proveedores del Reino Unido ya no contarían como "Contenido originario de la UE" a efectos de las normativas de origen y sus acuerdos. Potencialmente, esto dificultará que los fabricantes europeos tengan acceso a los términos preferenciales de los acuerdos comerciales de la UE. Además, un Brexit sin acuerdo haría que el mercado de la UE fuera más pequeño y potencialmente menos atractivo para los socios comerciales internacionales.

En este momento de intensa competencia global y de transformación tecnológica, los fabricantes de automóviles de la UE y el Reino Unido necesitan un acuerdo de Brexit que mantenga el comercio libre y sin fricciones y les permita continuar invirtiendo, produciendo y vendiendo de manera competitiva, y fomentando la colaboración tecnológica transfronteriza. Esto impulsará la innovación futura, beneficiando a los consumidores, las sociedades y las economías en toda Europa. Con tanto en juego, es de interés para todas las partes evitar un Brexit sin acuerdo y entregar una retirada gestionada del Reino Unido de la UE.



Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de ANFAC, dijo: “España es principalmente un exportador neto de vehículos a la Unión Europea. La industria automotriz española vende dos tercios de su producción fuera de nuestras fronteras. El Reino Unido es uno de los principales mercados para estas ventas y, desde que se votó el Brexit, las exportaciones han caído exponencialmente. El establecimiento de aranceles y barreras comerciales nos preocupa y perjudica la competitividad de nuestras fábricas y el desarrollo de nuestras cadenas de suministro altamente integradas. Un Brexit "sin acuerdo" empeorará aún más este comercio y dañará toda la cadena de producción, en España y en Europa”.

Gianmarco Giorda, director de ANFIA, dijo: “El Reino Unido es el tercer mercado de destino para piezas y componentes para vehículos de motor y el cuarto para automóviles. Por lo tanto, es relevante para la industria italiana, especialmente para los proveedores de componentes que representan un aliado importante para los fabricantes locales. La introducción de nuevos aranceles aduaneros, procedimientos largos de exportación y precios más altos solo podrían tener un efecto devastador en la industria automotriz, tanto para los italianos como para los británicos”.

Mattias Bergman, director ejecutivo de BIL Suecia, dijo: “Suecia y nuestra industria automotriz creen firmemente en el libre comercio, donde un mercado sin barreras es crucial para que la industria automotriz continúe contribuyendo a la sociedad y al crecimiento económico en Europa. El brexit en sí mismo es negativo para la industria y un "no-deal" agregará un riesgo sustancial y tendrá un gran impacto negativo no solo en la industria, sino en toda Europa.

Claude Cham, presidente de FIEV, dijo: “En un momento en que la economía global se desacelera y los volúmenes de producción de nuestra industria bajan; y todo nuestro ecosistema está concentrado en el desafío principal de la nueva movilidad, el Brexit "sin acuerdo" provocará obstáculos significativos y ningún beneficio, ni para los estados ni para los



ciudadanos ni para las industrias. El sentido común dice que la competitividad global está directamente relacionada con el tamaño de un mercado, en el que el Reino Unido en la UE es de primordial importancia. Esto es aún más importante para el propio Reino Unido, que sería relegado de facto fuera de uno de los mercados más grandes del mundo. El Brexit "sin acuerdo" también afectará directamente la capacidad de Europa para responder a sus propios desafíos ambientales y su liderazgo global al debilitar su mercado interno”.

Fredrik Sidahl, director ejecutivo de FKG, dijo: “la UE, que se fundó en base a la paz entre los países, se ha convertido con los años en una región fundamental para la industria automotriz. Para Suecia, como parte de la UE y extremadamente dependiente de la exportación, la UE es el principal mercado. Entre todos los estados de la UE, el Reino Unido es uno de nuestros principales mercados individuales para vehículos y componentes y debemos, con todos los medios, evitar un brexit duro tanto para Suecia como para Europa. La industria automotriz, el flujo de piezas y los programas de investigación están vinculados entre sí muy profundamente, y un divorcio entre el Reino Unido y la UE cambiará dramáticamente esto para el peor de los escenarios”.

Luc Chatel, presidente de PFA, dijo: “el brexit tendrá un gran impacto en todo el sector del automóvil en Francia, en los fabricantes y en los proveedores. El impacto será directo en términos de aranceles, procedimientos aduaneros, logística, decisiones de localización industrial, etc. Y también habrá un impacto indirecto, como para todos los sectores económicos, debido a la previsible desaceleración del crecimiento europeo”.

Alfred Franke, presidente de SDCM, dijo: “un Brexit "sin acuerdo", sumado a los síntomas preocupantes de una desaceleración de la economía mundial, las tensiones comerciales mundiales entre Estados Unidos y China, así como los desafíos que enfrenta nuestra industria podrían conducir a una grave desaceleración en la industria automotriz europea, una de las industrias más importantes de la UE. Por lo tanto, se debe hacer todo lo posible para



garantizar que la salida del Reino Unido de la Unión Europea sea precedida por un acuerdo apropiado que nos proteja de una posible catástrofe”.

Las 23 Asociaciones Automovilísticas firmantes:

ACAROM (Rumanía); ACEA (Europa); AFIA (Portugal); AIA (República Checa); ANFAC (España); ANFIA (Italia); AUTIG (Dinamarca); BIL SWEDEN (Suecia); CCFA (Francia); CLEPA (Europa); FEBIAC (Bélgica); FIEV (Francia); FKG (Países nórdicos); FFOE (Austria); ILEA (Luxemburgo); OSD (Turquía); PFA (Francia); SDCM (Polonia); RAI (Holanda); SMMT (Reino Unido); SERNAUTO (España); TAYSAD (Turquía); VDA (Alemania)

Notas:

1. Los empleados de la industria de la automoción en Europa representan el 6,1% del total. Fuente: www.acea.be/statistics/tag/category/key-figures
2. Los retrasos en la llegada de los componentes costarían un valor bruto de 70 millones de libras esterlinas al día sobre la base de una semana laboral de cinco días. Esto equivale a 50.000 libras por minuto. Fuente: www.smm.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/2019-UK-AUTOMOTIVE-TRADE-REPORT.pdf
3. Tarifas de las exportaciones del Reino Unido a UE217 según las condiciones de la OMC

Turismos	Vehículos Comerciales Ligeros/Pick Ups	Vehículos Comerciales	Buses	Motores (en vehículos)	Componentes
10	10	22	16	2.7	2 - 5

Fuente: <https://madb.europa.eu/madb/euTariffs.htm>

Tarifas temporales – Importaciones Reino Unido

Fuente: <https://www.gov.uk/government/news/temporary-tariff-regime-for-no-deal-brexit-published>

Turismos	Vehículos Comerciales Ligeros/Pick Ups	Vehículos Comerciales	Buses	Motores	Componentes
10	10	22	16	0	0

Fuente: <https://madb.europa.eu/madb/euTariffs.htm>



Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Grupo PSA, Honda, Hyundai Motor España, Infiniti, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, Lancia, Land Rover, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Toyota-Lexus, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 10%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información

Noemi Navas
 Directora de Comunicación ANFAC
noemi.navas@anfaco.com
www.anfaco.com
 Tfno.: 91 792 7441

Javier Herrero
 Comunicación ANFAC
javier.herrero@anfaco.com
www.anfaco.com
 Tfno.: 91 343 1345