

Tensión por autos chinos: denuncian competencia desigual

17/04/2026



La política de importación de autos híbridos y eléctricos volvió a encender tensiones en el sector automotor. Fabricantes e importadores cuestionan el esquema vigente que permite el ingreso de vehículos sin pagar el arancel extrazona del 35%, lo que –según advierten– genera una competencia desigual, especialmente en favor de modelos provenientes de China.

El foco está puesto en el cupo anual, que impacta sobre unas 40.000 unidades que acceden a este beneficio. En esa franja, los autos alcanzados logran precios considerablemente más bajos que sus competidores fabricados en el país o en la región.

Desde el sector sostienen que esta ventaja no responde a una mejora productiva, sino a una decisión regulatoria que termina

funcionando como una subvención selectiva. “No es justo, tienen la cancha inclinada a su favor”, resumió un ejecutivo de la industria.

El debate se intensifica de cara a la próxima licitación prevista para 2027. Algunas automotrices plantean eliminar el tope actual de USD 16.000 FOB o ampliarlo, con el objetivo de que más marcas puedan acceder al beneficio y equilibrar la competencia.

Diferencias de precios y reclamos del sector

La distorsión se refleja con claridad en los precios. Modelos híbridos que ingresan dentro del cupo logran valores hasta un 35% más bajos que sus equivalentes sin ese beneficio.

Un caso testigo es el de los SUV del segmento B: mientras modelos regionales superan los \$48 millones, algunos vehículos importados bajo este régimen se ubican cerca de los \$38 millones. Si se aplicara el arancel correspondiente, la brecha prácticamente desaparecería.

El impacto no es menor. En un mercado de alrededor de 190.000 unidades anuales, el cupo representa cerca del 20% en la franja de competencia directa, lo que influye en decisiones de compra y en la percepción de precios por parte de los consumidores.

Las marcas que quedan fuera del beneficio aseguran que esto afecta su posicionamiento y genera críticas injustas del público, que compara valores sin considerar las diferencias impositivas.

Además, advierten que la mayoría de los vehículos favorecidos no se producen ni en Argentina ni en Brasil, lo que refuerza la sensación de desventaja para la industria local y regional.

Con este escenario, el sector espera definiciones sobre el futuro del esquema. La discusión no solo involucra precios, sino también el modelo de desarrollo de la industria automotriz en el país, en un contexto de transición hacia nuevas tecnologías.