

26/11/2024

Patrice Mihailov, avocat : "Le droit compensateur sur les véhicules électriques chinois excède la simple compensation"

Par **Patrice Mihailov**

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Spécialiste du droit de la distribution et de la concurrence, Patrice Mihailov ne remet pas en cause le mécanisme du droit compensateur sur les véhicules électriques chinois mais juge son application disproportionnée au regard des aides versées aux constructeurs, particulièrement en France.

Le 29 octobre 2024, la Commission européenne a imposé le paiement d'un droit compensateur sur les véhicules électriques en provenance de Chine, établi sur une base de 7,8% à 35,3 % du prix net à l'entrée sur le territoire de l'Union. Ce droit s'ajoute à un droit de douane de 10% , de sorte qu'en pratique, ces importations supportent une taxation globale, qui varie de 17,8% à 45,3%, selon les constructeurs. En pratique, la mesure impose dans le meilleur des cas, un sérieux handicap et dans le pire, une barrière à l'entrée sur le marché, pure et simple.

Cette procédure antisubventions est définie par un règlement de 2016, qui transpose en droit communautaire l'accord sur les subventions de l'OMC. Elle conduit la Commission, sur l'avis conforme d'un Comité composé de représentants des Etats-membres, à imposer un droit compensateur à hauteur des subventions accordées au constructeur étranger : "*Un droit compensateur peut être imposé afin de compenser toute subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à l'exportation ou au transport de tout produit dont la mise en libre pratique dans l'Union cause un préjudice*".

Ce droit ne tient pas compte des droits de douane existant par ailleurs, auxquels il s'ajoute. Il ne tient pas compte non plus des subventions accordées à l'industrie de l'Union européenne par les pouvoirs publics au sein des Etats membres. En France, ces subventions prennent notamment la forme :

- de réductions d'impôts : Crédit d'Impôt Recherche (CIR), Crédit d'Impôt Compétitivité et Emploi (CICE), réduction de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), réduction de la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE), réduction de la Cotisation Economique Territoriale (CET) ;
- d'aides et prêts alloués par le Fonds Avenir Automobile (FAA), le Fonds d'Accompagnement des Salariés de la Filière Automobile, le programme AMI CORAM, la Banque Publique d'Investissement (BPI France), le Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2), le programme Advenir ; le programme Alliance Européenne pour les Batteries (EBA 250) ;
- d'aides à l'achat, comme le bonus écologique et le leasing social, dont sont exclus les constructeurs chinois depuis la création du score environnemental.

Le calcul du droit compensateur, qui ne tient aucun compte de ces subventions, peut donc lui-même conduire à un nouveau déséquilibre, entre un constructeur étranger privé du bénéfice de ces subventions et un constructeur européen auquel ces subventions ne seraient pas disputées. Ce qui peut probablement atteindre la légitimité du droit compensateur, si l'on considère, qu'aux termes du Règlement de base, ce droit compensateur doit être imposé "*de manière non discriminatoire*".

Lire l'ensemble de l'analyse de Maître Mihailov dans [le document ci-joint](#).

← Actualité précédente : L'Europe doit accélérer son soutien à l'industrie européenne émergente des batteries pour réussir le Green Deal

Actualité suivante : Fiat en sous-régime en Europe →