

Ciudad de México, 29 de julio de 2021

Nota informativa

Los pendientes para el comercio tras la primera visita de la secretaria de Economía a Washington, D.C.

El pasado viernes 23 de julio, la secretaria de Economía, Tatiana Clouthier, concluyó su visita de trabajo a Washington, D.C. – la primera visita presencial de su mandato –. Además de asuntos como las investigaciones sobre estacionalidad en productos agropecuarios y la implementación de la reforma laboral en México, la visita tenía como propósito prioritario la discusión de las reglas de origen aplicadas al sector automotriz de la región¹.

¿Qué pendientes persisten tras la visita de la secretaria Clouthier a Estados Unidos? En los tres días de reuniones, la secretaria Clouthier dialogó con legisladores y asociaciones del sector privado sobre el tema de las reglas de origen automotrices, en el que existe una diferencia de interpretación entre Estados Unidos de América (EUA), y México y Canadá. Sin embargo, no se alcanzó un consenso con el gobierno estadounidense, por lo que se acordó continuar con los diálogos para buscar un terreno común².

En caso de no alcanzar una interpretación uniforme entre los tres países, el conflicto puede generar incertidumbre en el sector automotriz de la región –uno de vital importancia para las tres economías–. Los países continuarán los diálogos técnicos para conciliar la postura de México y Canadá con la de Estados Unidos, pero si estos no son fructíferos, la controversia podría eventualmente convertirse en una disputa comercial que se resolvería por medio de los mecanismos de solución de diferencias contemplados en el T-MEC, como los paneles de controversias.

Además del tema automotriz, la visita dejó como pendientes algunos temas agropecuarios como el acuerdo de suspensión de tomate y las investigaciones que EUA está llevando a cabo para analizar la posible imposición de medidas de estacionalidad para mitigar la importación de productos agropecuarios mexicanos durante periodos específicos.

Por otra parte, persiste el asunto crítico del ambiente de certidumbre en el sector energético mexicano; si bien el tema depende de las acciones y decisiones del Gobierno Federal mexicano, tiene el potencial de volverse un conflicto mayor para la implementación del T-MEC y la integración de los sectores productivos de la región, al poner el riesgo la competencia y la apertura del sector. En esa materia, la postura de México es opuesta a la de Estados Unidos y Canadá, que abogan por un sector energético cada vez más abierto y concentrado en energías limpias.

¿Cuál es el conflicto en el sector automotriz? El T-MEC establece [reglas de origen](#) más estrictas para el sector automotriz que las contempladas en el TLCAN; bajo estas nuevas reglas, el requerimiento de Valor de Contenido Regional (VCR), que representa el valor del producto que

¹ Secretaría de Economía, [Declaraciones sobre la visita de trabajo de la secretaria Clouthier a Washington, D.C.](#) (21 de julio de 2021)

² Bloomberg, [U.S., Mexico Fail to Resolve Dispute on Trade Rules for Cars](#) (23 de julio de 2021)

fue producido o es originario de la región de América del Norte, se elevó para autos y camiones ligeros, así como para lo camiones pesados. **Para los automóviles y camiones ligeros, el porcentaje de su valor que debe ser originario de la región pasó de 62.5% en el TLCAN a 75% bajo el T-MEC.** Además, se agregaron requerimientos sobre el Valor de Contenido Laboral (VCL) – que implican un valor mínimo de producción con un salario mayor a \$16 dólares por hora – y sobre el uso de acero y aluminio regional – al menos 70% del material usado en un producto automotriz debe ser de origen norteamericano –³.

Como parte de estas nuevas reglas, un requisito para que los vehículos y camiones ligeros puedan acceder a un trato libre de aranceles es que, además del 75% de valor de contenido regional del producto final, las autopartes esenciales también deben ser consideradas originarias (es decir, deben por sí mismas cumplir con un mínimo de 75% de VCR). Las partes esenciales incluyen motores, transmisiones, carrocería y chasis, y sistemas de suspensión, entre otras.

En este aspecto, México y Canadá coinciden en que, una vez que una autoparte esencial es considerada originaria (al cumplir con un mínimo de 75% de VCR), su valor regional al incorporarse a la suma total del VCR del automóvil debe ser de 100%, al ya haber cumplido con lo requisitos para calificar como parte originaria⁴. En contraste, la interpretación de Estados Unidos es más estricta: consideran que, aún cuando una autoparte esencial haya cumplido con las características necesarias para calificar como parte originaria, su valor regional al incorporarse al VCR total del vehículo no debe ser 100%, sino el porcentaje de valor regional que le permitió cumplir con los requisitos de parte originaria (el cual puede rondar entre 75% y 100%). **La interpretación de Estados Unidos es más exigente e implica mayores costos para los productores automotrices de Norteamérica, ya que se ven obligados a reducir su dependencia en insumos no originarios de la región para cumplir con mayores proporciones de Valor de Contenido Regional.**

COMPETITIVIDAD

Ejemplo: producción de automóvil ligero

<p>El motor del automóvil (parte esencial) aporta \$20 pesos del valor total del producto. Tiene un Valor de Contenido Regional (VCR) de 77%. Es considerada parte originaria.</p> <p>Las partes restantes, en conjunto, tienen un VCR de 70% y aportan \$80 pesos del valor total.</p> <p>El valor total del auto es de \$100 pesos. Cumple con Valor de Contenido Laboral (VCL) de 41% y el 72% del acero y aluminio usado es de la región de América del Norte.</p>	
Interpretación México - Canadá	Interpretación EUA
El 100% del contenido del motor es considerado originario para sumar al VCR del auto terminado: \$20 pesos.	El 77% del contenido del motor es considerado originario para sumar al VCR del auto terminado: \$15 pesos.
El 70% del contenido restante es originario: $80 \times 70\% =$ \$56 pesos.	El 70% del contenido restante es originario: $80 \times 70\% =$ \$56 pesos.
El VCR del auto es de \$76 pesos (76%).	El VCR del auto es de \$71 pesos (71%).
<input checked="" type="checkbox"/> El automóvil es originario y tiene trato libre de aranceles.	<input type="checkbox"/> El automóvil NO es originario y enfrenta aranceles.

³ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), [Capítulo 4: Reglas de Origen](#); Anexo 4-B (Junio de 2020).

⁴ El Economista, [EU se desvía de lo acordado en reglas de origen: Economía](#) (23 de julio de 2021)

¿Cuál es la relevancia de las Reglas de Origen del sector automotriz? Un diálogo cooperativo sobre la integración regional de México, Estados Unidos y Canadá y, en particular, un acuerdo en materia de la implementación de las Reglas de Origen en el sector automotriz, es fundamental para garantizar que los sectores productores de la región aprovechen las oportunidades que el T-MEC proporciona para el crecimiento, la innovación y el incremento de la competitividad. En la industria automotriz, una integración continua y eficiente, con procesos claros, se vuelve acaso más importante: más de 30% de las exportaciones que México hace a Estados Unidos son de bienes automotrices, y el 22% de las exportaciones canadienses a EUA comprenden esos productos⁵.

En el contexto de la recuperación económica, el sector exportador de México ha demostrado ser uno de los principales motores económicos, con un crecimiento anual de 29% en los primeros 6 meses de 2021⁶. Sin embargo, la integración del sector automotriz de la región no es menos importante para Estados Unidos. Mientras que, en conjunto, las importaciones estadounidenses que se originan en México y Canadá representan 26% del total importado, su peso en las importaciones automotrices es mucho mayor: el 50% de ellas proviene de alguno de esos dos países⁷.

Para lograr mantener y aumentar la integración de la industria automotriz en México, Estados Unidos y Canadá, y evitar generar costos adicionales y excesivos a los productores automotrices de la región, es necesario alcanzar un consenso en la interpretación lo más pronto posible.

Consulta más información sobre la relación comercial entre México, Estados Unidos y Canadá en el [Monitor de Comercio Exterior del IMCO](#).

⁵ US Census Bureau, [NAICS State Import Data](#) (enero a mayo de 2021).

⁶ INEGI, Información Oportuna sobre la [Balanza Comercial de Mercancías de México](#) (junio 2021).

⁷ US Census Bureau, [NAICS State Import Data](#) (enero a mayo de 2021).

Anexo: ¿Cómo funcionan las Reglas de Origen del sector automotriz bajo el T-MEC?

Elemento fundamental para entender los retos que persisten en la adaptación de la industria automotriz a la realidad del T-MEC son las nuevas Reglas de Origen aplicables al sector. Estas Reglas comprenden el conjunto de condiciones tomadas en cuenta para otorgar (o no) un trato libre de aranceles y mayores facilidades para el intercambio de bienes considerados originarios. En el caso de los bienes automotrices, las Reglas se endurecieron en el T-MEC respecto a lo establecido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

El TLCAN establecía que, para ser considerados productos originarios, los automóviles, los camiones ligeros, los motores y las transmisiones debían contar con un 62.5% de contenido norteamericano, mientras que el contenido regional como proporción del total debía ser de 60% en partes automotrices y otros vehículos.

COMPETITIVIDAD



¿Cómo se clasifican las Autopartes en el T-MEC?

Las Reglas de Origen para la industria automotriz establecen requerimientos específicos de VCR para diferentes partes de automóviles, camiones ligeros o camiones pesados.

Para automóviles y camiones ligeros, se consideran:

- Autopartes Esenciales: motores, transmisiones, carrocería y chasis, ejes, sistemas de suspensión, sistemas de dirección y batería avanzada.
- Autopartes Principales: asientos, cinturones, compresores, frenos, poleas, radiadores, ruedas, ventiladores, volantes, etc...
- Autopartes Complementarias: faros, limpiaparabrisas, tocacasetes, tuberías, válvulas y más.

Para camiones pesados:

- Autopartes Principales: bolsas inflables, carrocería y chasis, cinturones de seguridad, frenos, motores, ruedas, volantes, etc...
- Autopartes Complementarias: acoplamientos, baterías de iones de litio, dispositivos eléctricos de arranque, sistemas electrónicos de frenado y más.

IMCO.org.mx

Bajo las nuevas Reglas incluidas en el T-MEC⁸, el requerimiento de Valor de Contenido Regional (VCR) se elevó para todo tipo de vehículos, y se agregaron condiciones sobre Valor de Contenido Laboral (VCL) – la cual requiere que entre 40% y 45% del valor de un vehículo se haya producido con un salario mayor a \$16 dólares por hora – y uso de acero y aluminio regional – que exige que al menos 70% del acero y aluminio del vehículo sea de origen norteamericano –. Además, el alcance de los requerimientos de Valor de Contenido Regional (VCR) se amplió: ahora no sólo es necesario que un vehículo cumpla con un VCR general, sino que se establecen umbrales específicos para diferentes componentes individuales. En el caso de los automóviles ligeros, además de cumplir un VCR de 75%, cada una de las Autopartes Esenciales también debe cumplir individualmente con un VCR de 75% para ser considerada originaria. La condición para

⁸ Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), [Capítulo 4: Reglas de Origen](#) (Junio de 2020).

Autopartes Esenciales difiere de la aplicada a las Autopartes Principales, las cuales sólo deben tener un VCR de 70%; por otro lado, las Autopartes Complementarias tienen un requerimiento de VCR de 65%.



Reglas de origen automotriz en el T-MEC

Vehículos y camiones ligeros	Camiones pesados
<ul style="list-style-type: none"> - Valor de Contenido Regional (VCR) de 75% - Valor de Contenido Laboral (VCL) de 40% en vehículos y 45% en camiones ligeros - Autopartes esenciales deberán ser originarias (VCR de 75%) - 70% del acero y aluminio proveniente de la región 	<ul style="list-style-type: none"> - Valor de Contenido Regional (VCR) de 70% - Valor de Contenido Laboral (VCL) de 45% - 70% del acero y aluminio proveniente de la región

Aunque hubo un incremento en los porcentajes de VCR requeridos para la industria automotriz, el T-MEC también flexibilizó la metodología de su cálculo, al eliminarse el principio de “rastreo” de los materiales no originarios e introducirse el concepto de *Roll-Up* o acumulación. Este concepto permite que algunos materiales no originarios de la región no se incluyan en el cálculo del VCR, siempre y cuando hayan sido utilizados como insumo para producir materiales originarios que posteriormente se hayan incorporado en el vehículo. Es decir, si la producción llevada a cabo con materiales no originarios tuvo como resultado un bien que sí califica como originario, los insumos intermedios no provenientes de la región no se deberán tomar en cuenta a la hora de calcular el Valor de Contenido Regional del producto final.

Dada la magnitud de los cambios en las Reglas de Origen para el sector automotriz, el T-MEC estableció un periodo de implementación gradual, de manera que los importadores y productores tuvieran tiempo para adaptarse a las medidas más restrictivas. Además, se incluyó una cláusula que permite evaluar casos específicos por empresa para permitir periodos de transición más largos⁹. Así, de acuerdo con lo establecido en los textos del Tratado, el VCR requerido para automóviles y camiones ligeros inició en 66% para aumentar gradualmente a 75% a lo largo de 3 años. En cuanto a los camiones pesados, los requerimientos de VCR pasarán de 60% en los primeros años del T-MEC a 70% tras 7 años de la entrada en vigor.

Al cumplir con las Reglas de Origen, los bienes automotrices acceden a una tasa arancelaria de 0%, con libertad total de intercambio en la región; sin embargo, si la implementación de las

⁹ Secretaría de Economía, Seminario sobre las oportunidades comerciales con América del Norte y la región Transpacífica: T-MEC y el TIPAT, [Presentación: Capítulo 4 Reglas de Origen](#) (14 de febrero de 2020)

Reglas se vuelve demasiado costosa o su cumplimiento se complica, los bienes automotrices se verían obligados a pagar aranceles bajo el esquema de Nación Más Favorecida (en el caso de los automóviles ligeros, este es de 2.5%). Para poder adecuarse a las nuevas reglas, la industria automotriz necesita tiempo y claridad.



Periodos de Transición en las Reglas de Origen para vehículos ligeros y camiones ligeros

	Entrada en vigor (EEV)	1 año después de EEV	2 años después de EEV	3 años después de EEV
Valor de Contenido Regional (VCR)	66%	69%	72%	75%
Valor de Contenido Laboral (VCL)	30%	33%	36%	40%
Autopartes esenciales (VCR)	66%	69%	72%	75%
Autopartes principales (VCR)	62.5%	65%	67.5%	70%
Autopartes complementarias (VCR)	62%	63%	64%	65%

Los % de Valor de Contenido Regional para el sector automotriz se calculan bajo el método de costo neto.