



Ciudad de México, 11 de enero de 2023

### Nota informativa

#### **Se resuelve la controversia del T-MEC sobre las reglas de origen del sector automotriz**

- **El fallo a favor de México y Canadá del Panel de solución de controversias bajo el T-MEC respecto a la interpretación de las Reglas de Origen en el sector automotriz protege la competitividad y evita generar costos excesivos a los productores automotrices de la región.**

La Secretaría de Economía [anunció](#) hoy la **resolución del Panel solicitado el 6 de enero de 2022 por el gobierno mexicano bajo el amparo del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) a fin de llegar a un consenso sobre la diferencia en interpretaciones respecto a las reglas de origen del sector automotriz. El disenso existe entre Estados Unidos, por un lado, y México y Canadá, por otro. El resultado de la investigación del panel fue a favor de la interpretación de México y Canadá, con lo cual se resuelve mantener las flexibilidades para conferir origen a los autos o camiones ligeros fabricados en América del Norte. Con ello, los costos para que los productores automotrices cumplan con los requisitos de origen serán menores que los que la interpretación estadounidense implica, con lo cual la competitividad del sector y la región se eleva.**

El conflicto surgió específicamente por la diferencia de interpretaciones entre los países miembros del T-MEC respecto a la determinación del Valor de Contenido Regional (VCR) para que los vehículos y camiones ligeros puedan ser considerados como originarios de la región y, por ende, acceder a un trato libre de aranceles. Bajo el tratado, uno de los requisitos para considerar un bien originario es tener un VCR de 75% a partir del año 4 de la vigencia del tratado (1 de julio de 2023). Además, las siete autopartes esenciales (motores, transmisiones, carrocería, chasis, sistema de suspensión, baterías eléctricas y ejes) también deben cumplir, cada una, con un mínimo de 75% de VCR para ser consideradas originarias. Adicionalmente, hay requerimientos sobre el Valor de Contenido Laboral (VCL) – que implican que un mínimo de 40% del valor de auto debe producirse en fábricas que pagan un salario mayor a \$16 dólares por hora –. Aunado a ello existen requisitos respecto al acero y aluminio regional, que

establecen que al menos 70% del material usado en un producto automotriz debe ser originario de América del Norte.

**México y Canadá argumentaron que lo negociado en el T-MEC señala 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 vehículo debe ser de 100%, al ya haber cumplido con lo requisitos para calificar como parte originaria (concepto de *roll-up*).** En contraste, la interpretación de Estados Unidos es más estricta: 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, que fue rechazada por el panel, es más exigente e implica mayores costos para los productores automotrices de Norteamérica, ya que obliga a reducir su dependencia en insumos no originarios de la región para poder cumplir con mayores proporciones de VCR.**

## Ejemplo: Reglas de origen en el sector automotriz

COMPETITIVIDAD



### Producción de un automóvil ligero

El motor del automóvil (parte esencial) aporta \$20 del valor total del producto y tiene un Valor de Contenido Regional (VCR) de 77%, por lo que es considerado parte originaria. Algunas partes restantes, con un valor de \$24, no tienen suficiente contenido regional para ser originarias; otras, con un valor de \$56, sí cumplen con el VCR necesario para serlo. El valor total del auto es de \$100. 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.

#### Interpretación de México y Canadá



El 100% del contenido del motor es considerado originario y se suma al VCR del auto terminado: \$20.

Otras partes originarias: \$56

El VCR del auto terminado es de \$76 (76%): **el automóvil es originario y tiene trato libre de aranceles.**

Otras partes no originarias: \$24

#### Interpretación de Estados Unidos



El 77% del contenido del motor es considerado originario y se suma al VCR del auto determinado: \$15.

Otras partes originarias: \$56

El VCR del auto terminado es de \$71 (71%): **el auto no es originario y enfrenta aranceles.**

Otras partes no originarias: \$24



Nota: el caso presentado asume que, además de cumplir con las reglas de origen en materia de valor de contenido laboral, el automóvil también cumple con un contenido regional de 70% en sus autopartes principales y de 65% en las autopartes complementarias.

IMCO.org.mx

En el contexto de la recuperación, el sector exportador de México ha demostrado ser uno de los principales [motores económicos](#). Las actividades relacionadas con la economía global y las cadenas productivas integradas de las que México forma parte [superan ya su nivel previo a la pandemia](#). En el tercer trimestre del 2022, la industria manufacturera mostró un nivel 6.9% mayor al registrado en el primer trimestre de 2020 y representó 16.9% del PIB trimestral. En

particular, la industria automotriz aportó 1.8 de cada 10 pesos generados por la producción manufacturera durante el periodo.

Esta resolución da **cierre al tercer caso de aplicación del mecanismo de resolución de controversias Estado-Estado bajo el T-MEC**, y el primero en el que México estuvo involucrado. Dicho mecanismo permite a un participante del tratado presentar una reclamación contra otro cuando considere que hay un incumplimiento a los compromisos pactados, y establece el derecho a solicitar un panel, compuesto por cinco miembros, para analizar y resolver la controversia.

La controversia se resolvió en 509 días que iniciaron entre la solicitud de consultas el 20 de agosto de 2021 y la publicación del informe final el 11 de enero de 2023. **La respuesta llega algunos meses antes del fin del periodo de transición para aplicar las nuevas reglas de origen al sector automotriz, ya que el proceso de adaptación para los productores automotrices de la región otorga tres años a partir de la entrada en vigor del T-MEC** para pasar de la aplicación de las reglas incluidas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) a las del nuevo tratado. El proceso de diálogo y cooperación entre México, Estados Unidos y Canadá para atender los resultados del Informe Final del Panel se iniciará en los próximos días, y el T-MEC estipula que se cuenta con 45 días para definir la forma en la que la Parte demandada (Estados Unidos) deberá cumplir con el fallo.

El acuerdo alcanzado respecto a 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**. Además, refleja la utilidad de los mecanismos de solución de controversias incluidos en el T-MEC, cuya finalidad es garantizar la eficiencia de la relación entre los países miembros y reducir los obstáculos para su intercambio comercial. Acatar la decisión final sobre la interpretación lo más pronto posible permitirá mantener y aumentar la integración de la industria automotriz en México, Estados Unidos y Canadá, y evitará generar costos adicionales y excesivos a los productores automotrices de la región.

**Consulta más información sobre el funcionamiento de las Reglas de Origen del sector automotriz bajo el T-MEC [aquí](#).**

**El IMCO es un centro de investigación apolítico y sin fines de lucro dedicado a enriquecer con evidencia la toma de decisiones públicas para avanzar hacia un México justo e incluyente.**

**Para entrevistas favor de comunicarse con:**  
Paola Gurrola | prensa@imco.org.mx | Cel. (55) 7907 6656