

German automotive industry urges for reconsideration of USMCA/CUSMA implementation date

After long negotiations, Canada, Mexico, and the USA have agreed on a successor to the NAFTA agreement, known in the USA as “USMCA” or “CUSMA” in Canada. The German automotive industry – manufacturers and suppliers – has already been present in these three countries for many years and has continuously extended its commitment. In 2019, German manufacturers built 1.5 million vehicles in the region; 10 years ago, they built only half a million. Suppliers have also expanded their presence strongly: Since the end of the 1990s, German suppliers have tripled the number of their locations in North America to over 430. German manufacturers and suppliers have over 450 locations in North America in total.

The new agreement places additional, high requirements on local added value in North America and thus also represents a challenge for the companies when it comes to shaping their global value chains. The representatives of the VDA require legal security and the necessary regulations for this in order to implement the increased added value requirements.

The German automotive industry is critical of the effective date of USMCA/CUSMA including the rules of origin (Rules of Origin Automotive, RoO), being on June 1, 2020 – instead of the previously notified effective date of January 1, 2021.

The background of our considerable concerns includes, in particular, the “Uniform Regulations,” which currently have still not yet been negotiated and are a central component of the rules of origin. For important criteria of the rules of origin, definitions for the limits of the scope of application and for the interpretation of the calculation methodology are still pending, which makes prompt and reliable implementation impossible for the companies.

This means the legal and planning security that is required for the use of the free trade agreement and, in particular, for implementation among economic operators in accordance with the law (e.g. legally binding submission of the transition plan) is missing. This problem also affects the entire supplier industry in Europe as well as in the North America region because the suppliers also already have to make a commitment to the manufacturers in advance to fulfill the mentioned criteria on their end.

Against this background – especially with regard to the effective date of USMCA/CUSMA on June 1, 2020 – we are advocating for a reasonable amount of preparation time to be ensured for the companies and that the rules of origin in USMCA/CUSMA be implemented in national law only one year after the transition to the negotiated “Uniform Regulations.” For the transition phase until this point in time, it would be possible to continue to proceed according to the NAFTA rules of origin after the effective date of USMCA/CUSMA.

Concerning the same matter, several associations of the automotive industry in the US, Canada and Mexico have already appealed to policy makers and the public. This makes it clear that such an early effective date of the new regulations would present considerable difficulties for companies on both sides of the Atlantic. Added to that are the current challenges that the global coronavirus pandemic presents to our industry. All global efforts have to be coordinated to fight this crisis. We therefore ask that the uniform automotive RoO regulations should only be applied after an adequate adjustment period to the negotiated “Uniform Regulations” is provided.

20 March 2020

About VDA

The German Association of the Automotive Industry (VDA) consists of more than 620 companies involved in production for the automotive industry in the Federal Republic of Germany with a workforce of more than 800.000 employees. The members are divided into three manufacturer groups automobile manufacturers, automotive suppliers, and trailers, special bodies, buses. The President, Hildegard Mueller, heads the VDA which has its headquarters in Berlin. (www.vda.de)

La industria automotriz alemana pide que se reconsidere la fecha de aplicación de la T-MEC

Luego de largas negociaciones, Canadá, México y los Estados Unidos lograron ponerse de acuerdo respecto a un sucesor para el tratado TLCAN, el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). La industria automotriz alemana —fabricantes y proveedores— está presente en los tres países desde hace ya muchos años y ha ido ampliando su compromiso cada vez más. Así, por ejemplo, en 2019 los fabricantes alemanes produjeron en la región 1.5 millones de vehículos; hace 10 años, apenas se alcanzó la cifra de medio millón de unidades. También los proveedores ampliaron su presencia en gran medida: desde finales de los años noventa, los proveedores alemanes triplicaron el número de emplazamientos en Norteamérica, que pasaron a ser más de 430. En total, los fabricantes y proveedores disponen de más de 450 emplazamientos en Norteamérica.

El nuevo tratado plantea altas exigencias adicionales a la creación de valor local en Norteamérica y, con ello, supone también un desafío para las empresas en lo que respecta a la configuración de sus cadenas mundiales de creación de valor. Los miembros de la Asociación de la Industria Automotriz Alemana (VDA) requieren seguridad jurídica y las reglamentaciones necesarias para ello con vistas a implementar las exigencias, ahora mayores, relativas a la creación de valor.

La industria automotriz alemana considera crítica la entrada en vigor del T-MEC, incluidas las reglas de origen (Rules of Origin Automotive, RoO), ya el 1 de junio de 2020, en lugar de en la fecha inicialmente prevista, el 1 de enero de 2021.

Tenemos considerables reservas al respecto especialmente debido a que actualmente aún no se han negociado las “reglamentaciones uniformes”, que constituyen una parte esencial de las reglas de origen. Respecto a criterios importantes de las reglas de origen faltan todavía definiciones para delimitar el ámbito de aplicación, así como para interpretar el método de cálculo, lo que hace imposible una implementación rápida y confiable para las empresas.

Con ello, falta la seguridad jurídica y de planeación necesaria para la aplicación del Tratado de libre comercio y, en especial, para la implementación conforme a la ley por parte de los agentes económicos (p. ej. presentación jurídicamente vinculante del plan de transición). Esta problemática afecta también a toda la industria proveedora en Europa, así como en la región de Norteamérica, ya que los proveedores, por su parte, deben confirmar ya de antemano a los fabricantes el cumplimiento de los citados criterios.

Ante este panorama – especialmente en caso de que el T-MEC entre ya en vigor el 1 de junio de 2020 –, abogamos por que se garantice una fase preliminar adecuada para las empresas y porque las reglas de origen no se apliquen en el T-MEC hasta un año después de que se hayan traspuesto al derecho nacional las “reglamentaciones uniformes” negociadas. Para la fase de transición hasta ese momento, luego de la entrada en vigor del T-MEC, podrían seguir aplicándose las reglas de origen del TLCAN.

Con respecto a este mismo asunto se han dirigido ya a la opinión pública varias asociaciones de la industria automotriz de los EUA, Canadá y México. Esto ilustra que, para las empresas a ambos lados del Atlántico, una entrada en vigor tan temprana de las nuevas normas entrañaría dificultades considerables. A esto se suman los actuales retos que plantea a nuestra industria la pandemia mundial de coronavirus. Todos los esfuerzos mundiales tienen que ser coordinados para luchar contra esta crisis. Por lo tanto, pedimos que los reglamentos uniformes de los automóviles sólo se apliquen después de que se haya previsto un período de ajuste adecuado de los "reglamentos uniformes" negociados.

20 de marzo de 2020

Acerca de la VDA

La Asociación Alemana de la Industria Automotriz (VDA) está formada por más de 620 empresas dedicadas a la producción para la industria automotriz en la República Federal de Alemania con una plantilla de más de 800.000 empleados. Los miembros se dividen en tres grupos de fabricantes: fabricantes de automóviles, proveedores de automóviles y remolques, carrocerías especiales y autobuses. La presidenta, Hildegard Mueller, dirige la VDA que tiene su sede en Berlín. (www.vda.de)