



En el acumulado del primer semestre hubo una caída de 0.2%

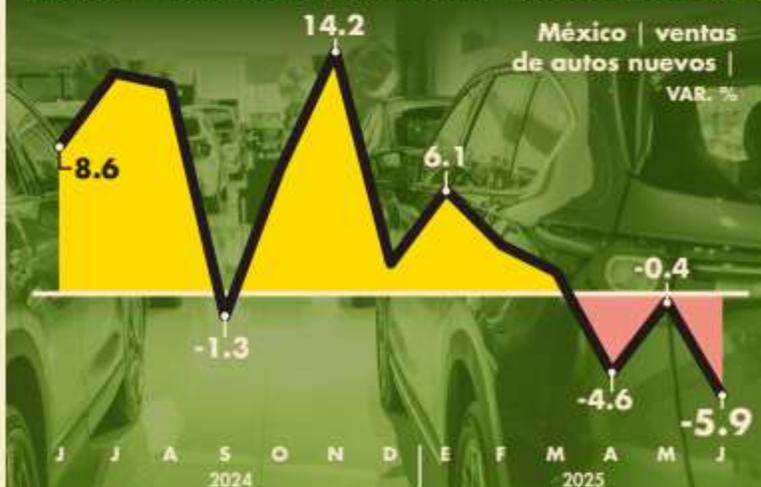
# Ventas de autos se redujeron 5.9% en junio; hilaron tres meses a la baja

- Importación de autopartes de EU y Canadá por la industria mexicana bajó en 2024 pese a reglas de origen más estrictas.
- Armadora china BYD pausó su proyecto en México, ante políticas arancelarias de Trump.

R. Morales y L. González

● #ACS. 45

El mercado automotriz nacional agudiza su tendencia a la baja y en los últimos tres meses los datos interanuales ya reportan números rojos en las ventas.



FUENTE: INEGI

**58.8%**

DE LAS importaciones de autos vienen de EU y Canadá

**75%**

DE VALOR regional deben tener los autos de la zona T-MEC

**25%**

DE ARANCEL aplica EU a ciertas autopartes desde mayo


**Comercio automotriz**

# México eleva compras de autopartes fuera de Norteamérica

• A pesar de que el T-MEC elevó las reglas de origen del sector, entre el 2019 y el 2024 la participación de EU y Canadá en la proveeduría hacia México se redujo de 64.8% a 58.8%, lo que es seguido de cerca por Washington

Roberto Morales  
roberto.morales@eleconomista.mx

**M**éxico importó menos autopartes de Estados Unidos y Canadá que del resto del mundo en 2024 en comparación con 2019, a pesar de las reglas de origen más duras del tratado comercial entre esas tres naciones de América del Norte (T-MEC).

De todas las importaciones mexicanas de autopartes en 2024, por 58,250 millones de dólares, las originarias de Estados Unidos y Canadá abarcaron 58.8%, una porción menor frente a la de 64.8% en 2019.

Esto implica que las compras de partes automotrices en México desde países fuera de la región T-MEC aumentaron de 35.2 a 41.2% en el mismo periodo.

Las reglas de origen establecen tres requisitos principales para los vehículos terminados: contenido de valor regional (CVR), contenido de valor laboral (CVL) y requisitos de compra de acero y aluminio.

Entre 2019 y 2024, las exportaciones estadounidenses de autopartes aumentaron en 6,400 millones de dólares (7.3%), hasta alcanzar los 93,500 millones de dólares.

Este aumento se debió principalmente al crecimiento de las exportaciones de autopartes a México, que ascendió a 5,500 millones de dólares (16.5 por ciento).



De acuerdo con la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos (USITC), los altos niveles de inflación durante este período hicieron que las exportaciones estadounidenses de autopartes se mantuvieran por debajo de los niveles de 2019 en dólares ajustados a la inflación durante ese mismo período.

Las reglas del CVR exigen que los fabricantes de vehículos utilicen un cierto porcentaje de contenido originario de un país Parte del T-MEC para que esos bienes califiquen para el tratamiento libre de aranceles.

A su vez, las reglas del CVL, introducidas por primera vez en el T-MEC, exigen que 40% del contenido de un vehículo (o 45% para camiones pesados) se produzca utilizando mano de obra bien remunerada (definida como mano de obra que se paga una tasa base promedio por hora de al menos 16 dólares por hora) para que el vehículo califique para el tratamiento libre de aranceles.

Finalmente, los requisitos de compra de acero y aluminio, también introducidos por primera vez en el T-MEC, exigen que los fabricantes de vehículos obtengan al menos 70% de sus compras de acero y 70% de sus compras de aluminio de países Parte del T-MEC para calificar para el tratamiento libre de aranceles.

Además de las reglas para vehículos, las reglas de origen proporcionan reglas de origen específicas para cada producto para varias partes de vehículos. Las normas específicas del producto determinan si una pieza de vehículo cumple los requisitos para el trato libre de aranceles. Las reglas de origen también clasifican las piezas de vehículos en una de tres categorías (piezas esenciales, piezas principales y piezas complementarias).

A medida que continúa la implementación del T-MEC, el Congreso de Estados Unidos podría examinar el impacto de las reglas de origen automotrices del T-MEC en los productores estadounidenses,

en particular las pequeñas y medianas empresas, y la industria automotriz norteamericana.

Además, un análisis del Congreso estadounidense indica que el crédito fiscal para vehículos eléctricos (VE), conocido como la Ley de Reducción de la Inflación (IRA), contiene ciertos requisitos de ensamblaje norteamericanos que podrían cambiar aún más la cadena de suministro automotriz norteamericana, si los productores deciden calificar para el crédito fiscal para VE.

Los socios comerciales de Estados Unidos han alegado que los requisitos de la IRA violan las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Algunos miembros del Congreso han declarado que estos requisitos son importantes para reducir la dependencia de China y apoyar el empleo estadounidense.

Paralelamente, grupos laborales en Estados Unidos han expre-

sado su preocupación por asegurar que la transición a VE no afecte negativamente a los trabajadores estadounidenses.

El mismo análisis agrega que el Congreso de Estados Unidos podría examinar los impactos de los requisitos del crédito fiscal de la IRA para VE en la industria automotriz norteamericana y la utilización del T-MEC.

### Supervisión adicional

Otros temas que el Congreso podría considerar abordar mediante legislación o realizando una supervisión adicional incluyen: cualquier problema de implementación y/o cumplimiento de las reglas de orígenes, así como las implicaciones de la decisión del panel sobre las reglas de origen de enero de 2023 del T-MEC y la falta de una resolución.

También podría considerar la posibilidad de aumentar el



arancel Nación Más favorecida (NMF) de 2.5 % para vehículos de pasajeros para fomentar el cumplimiento de las reglas de origen y las implicaciones de dicho aumento.

Finalmente, está la posibilidad de abordar la disputa sobre las reglas de origen automotrices y otros asuntos relacionados con el sector automotriz norteamericano, como las posibles inversiones de empresas con sede en China, como parte de la revisión

conjunta del T-MEC de 2026.

Por ahora, una proclamación del presidente Donald Trump de marzo de 2025 estableció aranceles de 25% sobre ciertas autopartes a partir del 3 de mayo, con exenciones para las autopartes que cumplan con el T-MEC hasta que la Administración “establezca un proceso para aplicar el arancel exclusivamente al valor del contenido no estadounidense” de dichas partes.

### Menor participación

A pesar de la implementación de una regla de origen automotriz más alta a partir del 2020, la participación de EU y Canadá en la proveeduría de autopartes de México bajó seis puntos porcentuales desde el 2019, al pasar de 64.8 a 58.8 por ciento.

### México | Importaciones de autopartes por origen

MILES DE MDD

● EU ● CANADÁ ● PAÍSES NOTMEC



FUENTE: USITC.

GRÁFICO EE