



BOLETIN BREXIT

EDICIÓN 56 – 28/05/2021

Regras de orixe: O sector da automoción despois do Brexit

As 'reglas de orixe' constitúen o principal cambio no mercado do automóbil desde que se fixo efectivo o Brexit. Terán un impacto substancial na industria automotriz. No futuro, será esencial que os materiais cumpran cuns criterios determinados antes da súa autorización para o libre comercio. Segundo o Acordo de Comercio e Cooperación (ACC) entre a Unión Europea e o Reino Unido, poden obter a devandita autorización tanto o material producido no Reino Unido como o producido na Unión Europea.

Que son as regras de orixe?

O país de orixe dun produto é a súa 'nacionalidade económica', que non coincide necesariamente co país desde o que se envía o referido produto. Para a maioría dos produtos, a súa orixe determina se resulta de aplicación un arancel comercial que aumentaría o seu custo. Do mesmo xeito que co ACC, os materiais autorízanse para o libre comercio se se compren os criterios das regras de orixe.

O país de orixe dun produto cambia se se alcanza determinado grao de procesado sobre ese produto. Isto adoita estar determinado por:

- Un cambio no código de tarifa (xa sexan os primeiros dous, catro ou seis díxitos do código).
- Unha dilución de material non orixinario que alcance un determinado límite, denominado en terminoloxía anglosaxoa *maximum non-originating material* (MaxNOM).

As regras de orixe existen para garantir que non se obteñan condicións comerciais preferentes sen engadir valor ao produto; pola contra, os produtos poderían aproveitarse inxustamente dos acordos de libre comercio cando non hai acumulación diagonal.

Como afectarán as regras de orixe ao comercio automotriz despois do Brexit?

A consecuencia máis relevante das regras de orixe é que se incrementarán os custos para a industria automotriz, por exemplo, a través de aranceis comerciais ou unha maior carga administrativa. Con todo, é probable que as regras de orixe teñan impacto tamén noutras áreas.

Período de graza de 12 meses

O sector da automoción é complexo; moitos vehículos contan con máis de 3.000 pezas (compoñentes, subconxuntos ou ensamblaxes). Historicamente, a orixe contaba con menos importancia para os fabricantes da UE e do Reino Unido, porque unha vez que a peza se importaba á UE, podía moverse libremente. Con todo, desde a adopción do ACC as regras de orixe implican que as pezas importadas á UE

ou o Reino Unido terán que atravesar unha fronteira, o que xera aranceis potenciais se non se cumpre cos criterios de orixe.

Afortunadamente para o sector da automoción, a UE outorgou un período de graza de 12 meses para identificar a orixe. Isto significa que as pezas poderán moverse sen a documentación de orixe pertinente ata finais do 2021. Con todo, non está claro se a UE aplicará retroactivamente os aranceis se a orixe resulta ser descoñecida ou incorrecta durante este período. Existe o risco de que se se identifica a orixe no mes de decembro do 2021 debéndose así 12 meses de atrasos de aranceis, que podería oscilar entre o 2% e o 22% do valor da peza ou vehículo.

Os códigos arancelarios únicos abarcan numerosas pezas

A maioría das pezas de automóviles inclúranse nunha soa partida arancelaria (87.08). Esta incluírá parachoques, cubertas de plástico, conxuntos de caixa de cambios, coxinetes, rodas, barras estabilizadoras, pezas de embrague, radiadores, etc. Hai 136 códigos individuais na partida arancelaria 87.08. Isto é certamente positivo, con todo, debemos ter en conta que xeralmente unha peza de automóbil cruzará a fronteira entre a UE e o Reino Unido varias veces.

Un bo exemplo é o cegoñal utilizado no BMW Mini, o cal cruza a fronteira tres veces, nunha viaxe de 3.200 km, antes de que salga terminado o automóbil da liña de produción.

Outro exemplo é o conxunto de freos. O diagrama que se inclúe máis abaixo mostra os pasos necesarios para converter o metal bruto nunha pinza de freo, e posteriormente nun subconxunto, antes de converterse finalmente nun conxunto de freos.

Manufacturing stage	Example	Tariff heading	Tariff heading rule	Potential origin
Raw material	Metal from China	72.XX	Mostly CTH	Chinese product
Component	Metal brake calliper cast in China	87.08	CTH; or MaxNOM 50% (EXW)	Chinese product
Sub assembly or additional work	Brake sub assembly in EU	87.08	CTH; or MaxNOM 50% (EXW)	EU or Chinese
Assembly	Brake assembly in UK	87.08	CTH; or MaxNOM 50% (EXW)	UK, EU or Chinese
Finished vehicle	Integrated into an EV Vehicle in UK	87.02, 87.03, 87.04	Reducing to MaxNOM 45% (EXW)	UK, EU or Chinese

Neste exemplo móstrase como os freos poden conservar a súa orixe chinesa cando se colocan no vehículo:

- Pinza de freo: a materia prima e o procesamento chinés definen a orixe da pinza como chinés.

- O subconxunto de freos na UE agrega un 40% do valor local. Con todo, como a regra 87.08 MaxNOM é do 50%, a orixe segue sendo chinesa.
- A montaxe de freos no Reino Unido agrega outro 40% do valor local. Novamente, a regra 87.08 MaxNOM é do 50%. En conxunto, isto suma un 64% de material da UE / Reino Unido. Con todo, dado que cada paso calcúlase por separado, a orixe continúa sendo chinesa.

A Sociedade de Fabricantes e Comerciantes de Motores do Reino Unido (SMMT polas súas siglas en inglés) estimou que na actualidade o 41% do contido dos automóviles fabricados no Reino Unido provén do país, e entre un 20% e un 50% adicional provén da UE. Para algunhas empresas de automoción, con todo, esta proporción é mesmo maior. Descoñécese a orixe dos vehículos eléctricos, pero, dado o seu alto custo, é probable que a súa orixe veña determinada pola da súa batería.

Agardase que a industria automotriz do Reino Unido comece a buscar pezas con menos do 50% de material procedente da UE / Reino Unido para reducir custos, por exemplo a través de cambios na cadea de subministración. Isto podería ser moi preocupante para os provedores do denominado *tier 2*.

A regra de orixe dos vehículos eléctricos é cada vez máis esixente, o que aumenta a necesidade de pezas procedentes do Reino Unido / UE.

Seis anos pode parecer moito tempo, pero os fabricantes xa están a adquirir as pezas para os vehículos que sairán á venda no 2027.

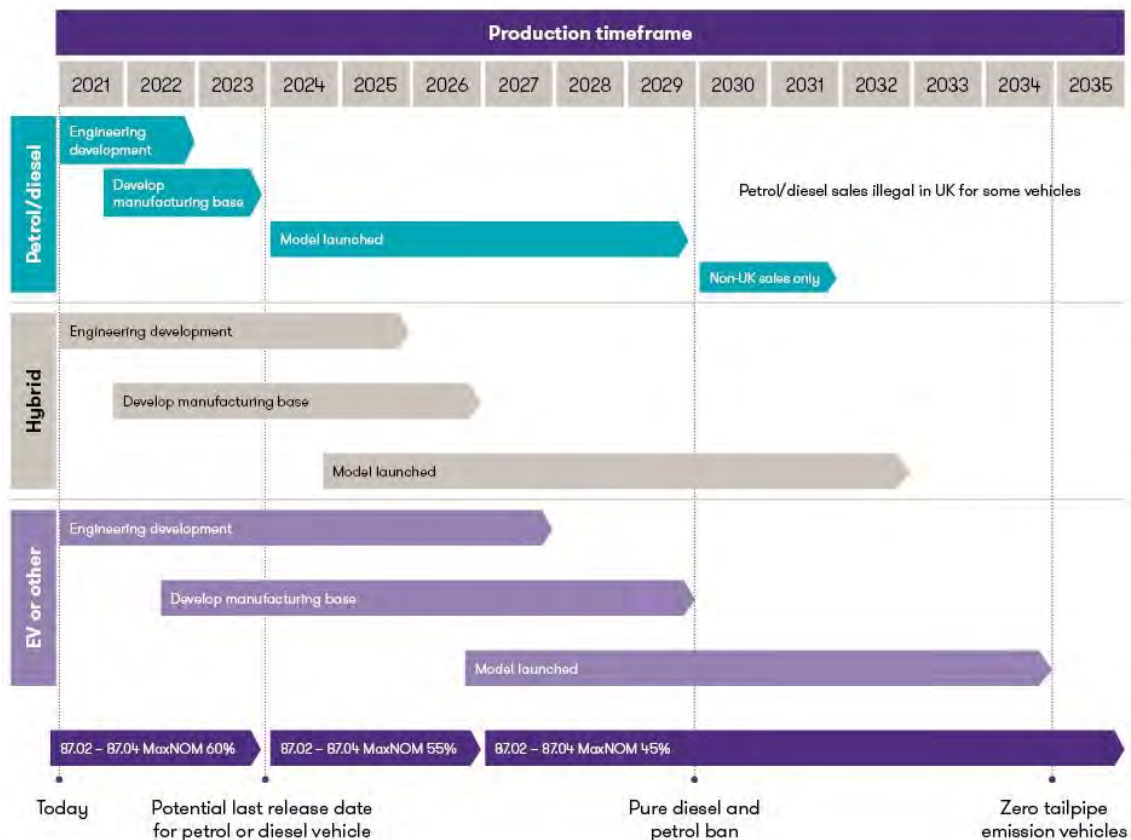
Os coches de gasolina e diésel e as furgonetas lixeiras xa non se venderán no Reino Unido nin en gran parte de Europa a partir do ano 2030. O mesmo sucederá cos híbridos en 2035, cando só estarán á venda os vehículos con cero emisións. Estas mesmas restricións tamén afectarán máis adiante a camións e a outros vehículos.

O ACC expón os criterios de endurecemento dos aranceis de baterías, híbridos e vehículos eléctricos. No 2024 o MaxNOM destes vehículos diminuirá do 60% ao 55%. Así mesmo, este reducirase aínda máis, ata o 45%, a principios do 2027.

Se se combina a prohibición da gasolina e o diésel no 2030 e o endurecemento das normas arancelarias no 2027, pode provocarse unha aceleración no cambio da cadea de subministración.

Neste sentido, o gráfico que se mostra a continuación permite alcanzar as seguintes conclusións:

- Se un modelo de gasolina / diésel se vende durante, aproximadamente, sete anos, entón agora están a desenvolverse os últimos modelos que se fabricarán no Reino Unido.
- Se os modelos híbridos teñen un ciclo de vida máis longo, tal vez de ata oito anos, estes se desenvolverán ata finais do 2021.
- Os modelos eléctricos tenden a ter un ciclo de vida máis longo debido ao investimento, tal vez de nove anos. Os modelos que constituirán a maior parte do volume de produción comezarán a desenvolverse no 2022.



Se asumimos que os fabricantes dos equipamentos orixinais non subcontratan a fabricación de moitas pezas de reposto porque é custoso, os modelos eléctricos adquiridos no 2022 cumprarán co criterio do 45% de MaxNOM. Isto representará unha gran redución para certos sectores da industria.

Ademais, dado que a batería representa ao redor do 50% do custo total dun vehículo, os avances tecnolóxicos para reducir custos e as variacións nos prezos das materias primas poden ser determinantes no futuro da industria automotriz do Reino Unido. Por este motivo, consideramos que os fabricantes de equipamentos orixinais británicos querrán xestionar isto de cerca e buscarán máis pezas procedentes da UE / Reino Unido.

Que podo facer para prepararme para as normas de orixe?

Sen dúbida, aveciñanse grandes cambios na industria automotriz, a medida que esta avanza cara aos vehículos eléctricos e outros métodos de propulsión. Esta tendencia, aínda que xa se iniciou, foi acelerada polo ACC. En particular, consideramos que:

- A produción de vehículos eléctricos seguirá crescendo e supoñerá unha complexidade engadida á xestión dos aranceis.
- O cambio na partida arancelaria pode ser importante para a optimización.
- A porcentaxe que representan as baterías sobre o custo total dun vehículo será cada vez máis relevante.

Hai certos aspectos que poden axudar aos fabricantes de vehículos e pezas respecto a estes cambios, como son:

- Coñecer a orixe das pezas e comprobar se existe oportunidade de consolidar a cadea de subministración maximizando as pezas procedentes da UE / Reino Unido.
- Coñecer o impacto dos aranceis e os custos administrativos individuais das súas pezas.
- Falar co fabricante orixinal das pezas sobre a orixe, xa que é posible que se incorra nalgúns custos adicionais para reducir o contido non orixinario do vehículo.
- Reflexionar sobre como se adaptará a súa empresa ao mercado de vehículos eléctricos, o cal está moito máis preto do que moitos pensan.