

North Atlantic Free Trade Agreement (NAFTA)

- [Despre NAFTA](#)
- [Studiu de caz](#)

Despre NAFTA

Acordul de liber schimb din America de Nord (NAFTA) e un acord semnat de Canada, Mexic, și Statele Unite care au format un bloc comercial trilateral în America de Nord. Acordul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1994 și a înlocuit Acordul de Liber Schimb Canada-Statele Unite din 1988[1]. Blocul comercial NAFTA a format unul dintre cele mai mari blocuri comerciale din lume judecând după produsul intern brut. Ideea pentru o zonă de liber schimb nord-americană a început din timpul campaniei electorale a președintele Ronald Reagan, din anul 1980. După semnarea Acordului de Liber Schimb Canada-Statele Unite ale Americii în 1988, administrațiile președintelui american George W. Bush, ale celui mexican Carlos Salinas de Gortari și ale prim-ministrului canadian Brian Mulroney au fost de acord să negocieze ceea ce a devenit NAFTA. Adoptarea NAFTA a dus la eliminarea sau reducerea barierelor în calea comerțului și investițiilor între Statele Unite, Mexic și Canada. Efectele acordului cu privire la aspecte precum ocuparea forței de muncă, mediul și creșterea economică au făcut obiectul unor dispute politice. Majoritatea analizelor economice au indicat că NAFTA a fost benefic pentru economiile nord-americane și pentru oamenii de rând [2], dar a afectat o mică minoritate de lucrători din industriile expuse concurenței comerciale.[3] Economiiștii au susținut că retragerea din NAFTA ar fi afectat negativ economia SUA și ar fi pierdut locuri de muncă.[4] Cu toate acestea, Mexicul ar fi fost mult mai grav afectat de pierderea locurilor de muncă și de reducerea creșterii economice atât pe termen scurt, cât și pe termen lung.[5] După ce președintele american Donald Trump a preluat mandatul în ianuarie 2017, el a căutat să înlocuiască NAFTA cu un nou acord, începând negocierile cu Canada și Mexic. În septembrie 2018, Statele Unite ale Americii, Mexic și Canada au ajuns la un acord de înlocuire a NAFTA cu Acordul SUA-Mexic-Canada (USMCA), iar toate cele trei țări l-au ratificat până în martie 2020. NAFTA a rămas în vigoare până la implementarea USMCA.[6] În aprilie 2020, Canada și Mexic au notificat SUA că sunt gata să pună în aplicare acordul.[7] USMCA a intrat în vigoare la 1 iulie 2020, înlocuind NAFTA. Noua lege a implicat doar mici modificări.

Semnare

În urma negocierilor diplomatice care datează din 1990, liderii celor trei națiuni au semnat acordul în capitalele lor la 17 decembrie 1992[8]. Acordul semnat trebuia apoi ratificat de ramura legislativă sau parlamentară a fiecărei națiuni. Scopul NAFTA a fost eliminarea barierelor în calea comerțului și investițiilor dintre Statele Unite, Canada și Mexic. Implementarea NAFTA la 1 ianuarie 1994 a adus eliminarea imediată a tarifelor la mai mult de jumătate din exporturile Mexicului către SUA și mai mult de o treime din exporturile SUA către Mexic. În 10 ani de la punerea în aplicare a acordului, toate tarifele SUA-Mexic urmau să fie eliminate, cu excepția unor exporturi agricole din SUA către Mexic, care urmau să fie eliminate treptat în 15 ani. Majoritatea schimburilor comerciale dintre SUA și Canada erau deja scutite de taxe vamale. NAFTA a urmărit, de asemenea, să elimine barierele comerciale netarifare și să protejeze drepturile de proprietate intelectuală asupra produselor comercializate. NAFTA este, parțial, implementat de grupurile tehnice de lucru compuse din oficiali guvernamentali din fiecare dintre cele trei țări partenere.

NAFTA are mai multe domenii vizate cum ar fi:

a) Comerțul cu bunuri materiale:

-înlăturarea taxelor vamale aplicabile produselor considerate ca „nord-americane”, și formarea unei piețe libere

b) Comerțul cu servicii:

-serviciile de?in un loc important în comer?ul din zon? - supus tratamentului na?ional.

c) Investi?iile directe de capital - liberalizare.

d) Alte dispozi?ii cum ar fi: regulile de concuren??, proprietatea intelectual?, sejurul temporar al oamenilor de afaceri, anumite aspecte privitoare la protec?ia mediului.

Proprietate intelectual?

Actul de implementare a Acordului de Liber Schimb din America de Nord a adus unele modific?ri în legea drepturilor de autor din Statele Unite, prefigurând Legea privind acordurile Runderi Uruguay din 1994 prin restaurarea drepturilor de autor (în cadrul na?iunilor NAFTA) asupra anumitor filme care au intrat în domeniul public.

Mediu inconjurator

Administra?ia Clinton a negociat un acord secundar privind mediul cu Canada ?i Mexic, Acordul Nord-American de Cooperare pentru Mediu (NAAEC), care a dus la crearea Comisiei pentru Cooperare pentru Mediu (CEC) în 1994. Pentru a atenua preocup?rile legate de NAFTA, primul acord comercial regional între o ?ar? în curs de dezvoltare ?i dou? ??ri dezvoltate, ar avea un impact negativ asupra mediului.NAFTA ar face presiuni asupra guvernelor s? creasc? protec?ia mediului lor. CEC a organizat patru simpozioane pentru a evalua impactul NAFTA asupra mediului ?i a comandat 47 de lucr?ri pe acest subiect de la exper?i independen?i de top.[9]

Fort? de munc?

Sus?in?torii NAFTA din Statele Unite au subliniat c? pactul a fost un acord de liber schimb, nu un acord economic-comunitar. Libertatea de circula?ie pe care o instituie pentru m?rfuri, servicii ?i capital nu s-a extins ?i la munc?. Propunând ceea ce nici-un alt acord comparabil nu încercase – s? deschid? ??rile industrializate c?tre „o ?ar? important? din Lumea a Treia” – NAFTA a evitat crearea unor politici sociale ?i de ocupare a for?ei de munc? comune. Reglementarea pie?ei muncii ?i/sau a locului de munc? a r?mas în sarcina exclusiv? a guvernelor na?ionale.Un „acord secundar” privind aplicarea legisla?iei interne existente a muncii, încheiat în august 1993, Acordul Nord-American de Cooperare în Munc? (NAALC), a fost foarte limitat. Axat? pe standardele de s?n?tate ?i siguran?? ?i pe legisla?ia muncii copiilor, a exclus aspectele negocierilor colective. Angajamentele de aplicare a legisla?iei muncii existente au ridicat, de asemenea, probleme de practic? democratic?.

Agricultur?

Înc? de la primele negocieri, agricultura a fost un subiect controversat în cadrul NAFTA, a?a cum a fost cu aproape toate acordurile de liber schimb semnate în cadrul OMC. Agricultura a fost singura sec?iune care nu a fost negociat? trilateral; în schimb, au fost semnate trei acorduri separate între fiecare pereche de p?r?i. Canada-SUA Acordul con?inea restric?ii semnificative ?i contingente tarifare pentru produsele agricole (în principal zah?r, lactate ?i produse de pas?re), în timp ce Mexic-SUA. pactul a permis o liberalizare mai ampl? într-un cadru de perioade de eliminare treptat? (a fost primul ALS Nord-Sud privind agricultur? care a fost semnat).

Infrastructura de transport

NAFTA a înfiin?at Coridorul CANAMEX pentru transportul rutier între Canada ?i Mexic, propus, de asemenea, pentru utilizare în infrastructura de telecomunica?ii feroviar?, conducte ?i fibr? optic?. Acesta a

devenit un coridor cu prioritate înalt? conform Legii SUA privind eficien?a transportului de suprafa?? intermodal din 1991.

Constat?ri:

NAFTA este un acord de liber schimb de mare amploare.

E un model de cooperare interguvernamental, f?r? s? aib? organisme suprana?ionale.

Nu o organiza?ie politic?.

NAFTA este o form? modern? de colaborare între state înc? din perioada postbelic? a dou? organiza?ii celebre: Autopact ?i FTA

Bibliografie :

[North American Free Trade Agreement \(NAFTA\)](#)

[North American Free Trade Agreement \(NAFTA\) | Definition, Purpose, Members, Replacement, & Provisions | Britannica](#)

[NAFTA Secretariat](#)^[usurped] "*Archived copy*". Archived from the original on April 12, 2013. Retrieved October 29, 2012.. Nafta-sec-alena.org (June 9, 2010). Retrieved on July 12, 2013.

<https://www.cfr.org/background/naftas-economic-impact>

<https://www.latimes.com/business/hiltzik/la-fi-hiltzik-nafta-politics-20170130-story.html>

<https://www.economist.com/graphic-detail/2017/02/06/which-american-producers-would-suffer-from-ending-nafta>

<https://ghostarchive.org/archive/W5C9T>

<https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement>

<https://www.cbc.ca/news/politics/saturday-nafta-notification-1.5522007>

<https://archive.org/details/naftafinaltexts00holb>

[1] [NAFTA Secretariat](#)^[usurped] "*Archived copy*". Archived from the original on April 12, 2013. Retrieved October 29, 2012.. Nafta-sec-alena.org (June 9, 2010). Retrieved on July 12, 2013.

[2] <https://www.cfr.org/background/naftas-economic-impact>

[3] <https://www.latimes.com/business/hiltzik/la-fi-hiltzik-nafta-politics-20170130-story.html>

[4] <https://www.economist.com/graphic-detail/2017/02/06/which-american-producers-would-suffer-from-ending-nafta>

[5] <https://ghostarchive.org/archive/W5C9T>

[6] <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement>

[7] <https://www.cbc.ca/news/politics/saturday-nafta-notification-1.5522007>

[8] <https://archive.org/details/naftafinaltexts00holb>

[9] <https://web.archive.org/web/20141207131504/http://www.cec.org/symposium/>

Studiu de caz

Precursorii NAFTA

NAFTA este o formă modernă de colaborare între state încă din perioada postbelică a două organizații celebre: Autopact și FTA

Autopact a fost semnat în 1965 între SUA și Canada de prim-ministrul Lester B. Pearson și de președintele Lyndon B. Johnson în ianuarie 1965 și, astfel s-au eliminat taxele vamale pentru autoturismele fabricate în una din cele două țări și exportate în cealaltă și a permis producătorilor de autoturisme din ambele țări să-și programeze mai bine producția. Astfel granița dintre SUA și Canada a înregistrat în 1995 un flux reciproc de schimburi cu autovehicule și componente auto de circa 70 mld. USD. Fabricile canadiene au avut șansa de a se specializa în câteva modele de autoturisme, cea mai mare parte a producției lor fiind trimisă în SUA în schimbul unor modele care nu se produceau în Canada. Prin semnarea acordului în anul 1965 s-au eliminat taxele dintre cele două țări și cei mari producători de mașini (General Motors, Ford și Chrysler) și au convenit ca producția de automobile din Canada să nu scadă sub nivelul anului 1964. Obiective declarate au fost reducerea costurilor de producție în Canada și reducerea prețurilor vehiculelor pentru consumatori. După ce s-a semnat pactul, în Canada s-au produs mai puține modele de mașini, dar au fost construite fabrici care produc un singur model pentru toată America de Nord. În 1964, doar șapte la sută din vehiculele fabricate în Canada au fost trimise la sud de graniță, dar până în 1968, cifra era de șizeci la sută. Până la aceeași dată, patruzeci la sută din mașinile achiziționate în Canada au fost fabricate în Statele Unite. Producția de automobile și piese de schimb a depășit curând celuloza și hârtie, devenind cea mai mare industrie din Canada. Din 1965 până în 1982, deficitul comercial total al Canadei cu SUA a fost de 12,1 miliarde de dolari; aceasta a combinat un excedent de aproximativ 28 de miliarde de dolari de vehicule asamblate și un deficit de aproximativ 40,5 miliarde de dolari în piese auto. După semnarea acordului au scăzut prețurile și a crescut producția de autoturisme în Canada, creând foarte multe locuri de muncă și creșterea salariilor dar administrația, cercetarea și dezvoltarea au rămas în Statele Unite. Acest transfer al controlului operațiunilor de producție auto din Canada către corporațiile lor-mamă din SUA a redus în mod substanțial autonomia operațiunilor din Canada în ceea ce privește specificările vehiculului și componentelor, proiectarea și aprovizionarea; producție și producție, branding și marketing și politica corporativă. Acordul a împiedicat, Canada să urmărească comerțul liber cu automobile în alte părți la nivel internațional, Până în ianuarie 1994, noul acord NAFTA a intrat în vigoare, care includea acum comerțul liber cu diverse alte bunuri și produse, nu doar la automobile, și avea ca membru și Mexicul. În ianuarie 1995, aceste trei țări și multe altele din întreaga lume s-au alăturat noii Organizații Mondiale a Comerțului și producători de automobile din întreaga lume s-au plâns Organizației Mondiale a Comerțului că acordul de eliminare a tarifelor doar pentru companiile Trei Mari le-a oferit acestor companii un avantaj nedrept în vânzări în Canada. Prin aderarea la noua OMC cu câțiva ani mai devreme, Canada și SUA ar fi supuse hotărârilor sale și s-ar confrunța cu o potențială expulzare din grup dacă nu s-ar conforma prin închiderea Pactului Auto. Pactul Auto a fost abolit în 2001, după ce o hotărâre a OMC l-a declarat ilegal, deși până atunci Acordul de Liber Schimb din America de Nord îl înlocuise efectiv. Mai mult, fuziunea Chrysler-Daimler din 1998 a fost un semn care a arătat că blocul auto nord-american era deja mai puțin izolat decât înainte și deschis către piața globală. Tranziția de la Auto Pact la NAFTA a decurs fără probleme, Pactul Auto și-a îndeplinit deja scopul prin îmbunătățirea și integrarea industriei auto din America de Nord. Până

astăzi industria din regiune continuă să producă aproximativ 13 milioane de mașini în fiecare an.

FTA (Canada-United States Free Trade agreement) a fost un acord comercial de liber schimb între SUA și Canada care a decis eliminarea totală a taxelor vamale în schimburile reciproce, un acord bilateral încheiat la 4 octombrie 1987 și semnat de liderii ambelor țări la 2 ianuarie 1988. Acordul a eliminat treptat o gamă largă de restricții comerciale în etape, pe o perioadă de zece ani perioada și a dus la o creștere substanțială a comerțului transfrontalier ca o îmbunătățire a ultimului acord comercial înlocuit. Odată cu adăugarea Mexicului în 1994, a fost înlocuit de Acordul de Liber Schimb din America de Nord (NAFTA)

Principalele scopuri ale Acordului de liber schimb dintre Canada și Statele Unite ale Americii au fost:

Eliminarea barierelelor în calea comerțului cu bunuri și servicii între cele două țări.

Condiții de concurență loială în zona de liber schimb.

Liberalizarea condițiilor pentru investiții zona de liber schimb.

Proceduri eficiente pentru administrarea comună a Acordului și soluționarea litigiilor.

Continuarea cooperării bilaterale și multilaterale pentru a extinde și a spori beneficiile acordului

În 1996, taxele vamale au dispărut în comerțul reciproc cu mașini și utilaje, mobilă, calculatoare, hârtie, țigări iar în anul 1998 s-au eliminat și restul taxelor vamale de la o serie de produse considerate mai sensibile ca, de exemplu, confecții, medicamente, produse alimentare. Acordul a inclus și alte prevederi privind facilitarea accesului marfurilor canadiene pe piața SUA, ameliorarea tratamentului investițiilor străine reciproce, reglementarea schimburilor de energie. Astfel, Canada a primit asigurarea că industria americană nu va mai folosi inechitabil legile din SUA pentru a se proteja de marfurile canadiene care au prețuri mai scăzute. O serie de restricții asupra investițiilor americane în Canada au fost înlăturate, investitorii americani nemaivând obligația procurării de inputuri din Canada sau a efectuării unor anumite activități de cercetare utilizând capacitățile din Canada. În comerțul cu energie, SUA a primit asigurări că livrările canadiene de țigări nu vor fi diminuate și că prețul acestora nu va fi mărit în perioada de deficit de energie, în timp ce SUA s-a angajat să nu impună taxe la importul de țigări, gaze și energie electrică importate din Canada.