

ensure that the kinds of problems over rules of origin raised in the GM-CAMI and Honda disputes will not recur.

The three Parties will establish an Automotive Standards Council under chapter nine with the objective of facilitating compatible standards-related measures applicable to automotive goods and other related matters. Recommendations from the Council require unanimous agreement. Where the adoption of a law is not required, each Party will implement the Council's recommendations within a reasonable time in accordance with its legal and procedural requirements and international obligations. Where the adoption of a law is required, each Party will use its best efforts to secure the adoption of the law and its implementation within a reasonable time.

In accordance with chapter eleven (investment), Mexico will immediately allow Canadian and US investors to hold up to 49 percent of the ownership of an autoparts enterprise as defined in appendix 300-A.2. On January 1, 1999, Canadian and US investors may hold 100 percent of the ownership interest of such an enterprise.

2. Canadian Legislation

In order to implement Canada's obligations in relation to appendix 300-A.1, an amendment was required to code 9963 in schedule VII of the *Customs Tariff* to remove the embargo on the importation of originating used motor vehicles from Mexico over a ten-year period commencing in 2009. As part of the FTA, the embargo on all used US motor vehicles was eliminated on January 1, 1993.

3. Intended Government Action

The Government is committed to work closely with the Canadian automotive industry to enhance the industry's international competitiveness and ensure its continued high levels of performance. The NAFTA will foster the integration of North American automotive manufacturing across the three countries and strengthen its global competitive position.

The Government recognizes the critical role played by the Autopact in sustaining automotive investment and output in Canada. The inclusion and protection of the Autopact in the FTA has been carried through in the NAFTA. Accordingly, the Government will carefully monitor the implementation of the NAFTA to ensure that the Autopact and other automotive-related programs continue as agreed between the three Parties.

The Agreement will remove Mexican import and investment barriers which have restricted Canadian and US participation in the Mexican market. This is important for Canadian automotive producers for two reasons. First, the majority of Mexican exports have been able to enter Canada duty-free under the Autopact whereas Canadian exports to Mexico have been restricted by highly protective automotive policies and tariffs. The NAFTA will right this imbalance

production, afin de rendre plus exact le calcul du contenu. Les nouvelles règles d'origine ont été rédigées en partie pour faire en sorte que les règles d'origine ne soulèvent plus des différends comme ceux qui se sont produits dans le cas de GM-CAMI et Honda.

Les trois Parties établiront, aux termes du chapitre 9, un Conseil des normes de l'automobile, dont le rôle sera de faciliter l'instauration de mesures normatives compatibles applicables aux produits de l'automobile et d'examiner d'autres questions connexes. Les recommandations du Conseil nécessitent un accord unanime. Lorsque l'adoption d'une loi n'est pas requise, chacune des Parties mettra à exécution les recommandations du Conseil dans un délai raisonnable, en conformité avec ses exigences de fond et de forme et avec ses obligations internationales. Lorsque l'adoption d'une loi est requise, chacune des Parties s'efforcera de faire en sorte que la loi soit adoptée et mise en œuvre dans un délai raisonnable.

Conformément au chapitre 11 (investissement), le Mexique permettra immédiatement aux investisseurs canadiens et américains de détenir jusqu'à 49 p. cent du capital d'une entreprise de l'industrie des pièces d'automobile, au sens de l'appendice 300-A.2. Le 1^{er} janvier 1999, les investisseurs canadiens et américains pourront détenir la totalité du capital social d'une telle entreprise.

2. Législation canadienne

Pour mettre en œuvre les obligations du Canada prévues par l'appendice 300-A.1, il a fallu modifier le Code 9963 de l'annexe VII du *Tarif des douanes* afin de supprimer, au cours d'une période de dix ans commençant en 2009, l'embargo sur l'importation de véhicules automobiles usagés originaires provenant du Mexique. Dans le cadre de l'ALE, l'embargo sur tous les véhicules automobiles américains usagés a été éliminé le 1^{er} janvier 1993.

3. Plan d'action du gouvernement

Le gouvernement est résolu à travailler en étroite collaboration avec l'industrie canadienne de l'automobile, afin d'accroître la compétitivité internationale de l'industrie et de préserver le niveau élevé de sa performance. L'ALENA favorisera l'intégration de la fabrication nord-américaine d'automobiles dans les trois pays et renforcera la position concurrentielle de l'industrie sur les marchés mondiaux.

Le gouvernement reconnaît le rôle essentiel joué par le Pacte de l'automobile pour ce qui est des investissements et de la production du Canada dans le secteur de l'automobile. Comme il l'a été dans l'ALE, le Pacte de l'automobile est également préservé dans l'ALENA. En conséquence, le gouvernement surveillera minutieusement la mise en œuvre de l'ALENA pour faire en sorte que le Pacte de l'automobile et les autres programmes liés à l'automobile soient maintenus selon l'entente conclue entre les trois Parties.

L'accord supprimera les obstacles mexicains aux importations et à l'investissement qui ont entravé jusqu'à maintenant l'accès du Canada et des États-Unis au marché mexicain. Cette suppression est importante pour les fabricants canadiens d'automobiles, et cela pour deux raisons. D'abord, la majorité des exportations mexicaines peuvent entrer au Canada en franchise de droits, en vertu du Pacte de l'automobile, tandis que les exportations canadiennes