

the application of the rule of origin has been amended such that the new NAFTA rule of origin will apply to Canadian automotive exports entering the United States. Canada will continue to administer the automotive duty remission programs as set out in the FTA until they expire on the dates agreed to under the FTA. Canada's right to continue to issue these duty waivers is expressly reserved under paragraph (d) of annex 304.2. Canada will begin to phase out its embargo on originating used vehicles entering from Mexico over a ten-year period, beginning January 1, 2009.

Mexico—Appendix 300-A.2

The Mexican Auto Decree will terminate at the end of the transition period (i.e., by January 1, 2004). Over this period, the restrictions under the Auto Decree will be modified by:

- eliminating immediately the limitation on imports of vehicles based on sales in the Mexican market;
- amending the trade balancing requirements immediately to permit assemblers to reduce gradually the level of exports of vehicles and parts required to import such goods, and eliminating at the end of the transition period, the requirement that only assemblers in Mexico may import vehicles;
- changing the national value-added rules by reducing gradually the percentage of parts required to be purchased from Mexican parts producers; by counting purchases from certain in-bond production facilities (maquiladoras) toward this percentage; by ensuring that Canadian, Mexican and US parts manufacturers may participate in the growing Mexican market on a competitive basis, while requiring assemblers in Mexico during the transition period to continue to purchase parts from Mexican parts producers; and by eliminating at the end of the transition period the national value-added requirement.

The Mexican Auto-Transportation Decree covering trucks (other than light trucks) and buses will be eliminated immediately, and replaced with a transitional system of quotas that will be in effect for five years.

Mexico will phase out its prohibition on imports of originating North American used vehicles over a ten-year transition period, beginning on January 1, 2009.

United States—Appendix 300-A.3

The United States will modify the definition of a domestically manufactured automobile under the Corporate Average Fuel Economy (CAFE) standards in order to include Mexican content as a domestic product for those automobiles exported to the United States. Canadian content in parts or vehicles has been treated as a domestic product since the CAFE requirements came into force in 1975. At

de la règle d'origine a été modifiée de telle sorte que la nouvelle règle d'origine de l'ALENA s'appliquera aux exportations canadiennes d'automobiles vers les États-Unis. Le Canada continuera d'appliquer les programmes de remise de droits au secteur de l'automobile, tel que le prévoit l'ALE, jusqu'à ce qu'ils expirent aux dates convenues dans l'ALE. Le droit du Canada de continuer d'accorder de telles remises est expressément réservé en vertu du paragraphe d) de l'annexe 304.2. Le Canada commencera, à compter du 1^{er} janvier 2009, à éliminer progressivement son embargo sur les véhicules usagés originaires provenant du Mexique, et cela sur une période de dix ans.

Mexique — Appendice 300-A.2

Le Décret mexicain de l'automobile expirera à la fin de la période de transition (c.-à-d. le 1^{er} janvier 2004). Au cours de cette période, les restrictions prévues par le Décret seront modifiées comme il suit :

- élimination immédiate de la limitation imposée sur les importations de véhicules en fonction des ventes sur le marché mexicain;
- modification immédiate des exigences d'équilibre des échanges, pour permettre aux constructeurs de réduire graduellement le niveau des exportations de véhicules et de pièces requis pour importer de tels produits, et élimination, à la fin de la période transitoire, de la règle selon laquelle seuls les constructeurs du Mexique peuvent importer des véhicules;
- modification des règles de la valeur ajoutée nationale, et cela en réduisant graduellement le pourcentage de pièces qui doivent être achetées de producteurs mexicains de pièces; en comptant dans ce pourcentage les achats effectués dans certaines installations de production sous douane (les maquiladoras); en faisant en sorte que les fabricants canadiens, mexicains et américains de pièces puissent profiter de la croissance du marché mexicain, et cela dans un contexte de concurrence, tout en obligeant les constructeurs du Mexique, durant la période transitoire, à continuer d'acheter leurs pièces de producteurs mexicains de pièces; enfin en éliminant, à la fin de la période transitoire, l'exigence de la valeur ajoutée nationale.

Le Décret mexicain sur les véhicules de transport automobile, qui s'applique aux camions (autres que les camions de gamme légère) et aux autobus, sera éliminé immédiatement et remplacé par un système transitoire de contingents qui sera en vigueur pour une durée de cinq ans.

Le Mexique éliminera progressivement, au cours d'une période transitoire de dix ans qui débutera le 1^{er} janvier 2009, son interdiction visant les importations de véhicules usagés nord-américains originaires.

États-Unis — Appendice 300-A.3

Les États-Unis modifieront la définition d'une automobile «fabriquée aux États-Unis», définition prévue par les normes de l'économie industrielle moyenne de carburant (CAFE), afin de considérer comme national le contenu mexicain des automobiles exportées vers les États-Unis. Le contenu canadien en pièces ou véhicules est considéré comme «national» depuis que les exigences CAFE sont entrées en