

trade difficulties encountered by Canadian exporters with other NAFTA partners regarding both the marking rules and annex 311 disciplines, in particular to ensure that the marking rules adopted by other Parties do not prohibit or restrict the importation of any good of Canada.

gouvernement relèvera avec soin tous les obstacles au commerce qui seront attribuables à ses partenaires de l'ALENA et que les exportateurs canadiens devront surmonter au chapitre des règles de marquage et des disciplines visées à l'annexe 311, dans le dessein en particulier de voir à ce que les règles de marquage adoptées par les autres Parties n'interdisent ni ne restreignent l'importation de quelque produit canadien.

Annex 300-A

Trade and Investment in the Automotive Sector

1. NAFTA Provisions

For Canada, satisfactory provisions for more liberal trade with Mexico in automotive products that were also sensitive to the requirements of the Autopact were a critical objective in the negotiations. Various Mexican auto decrees have essentially closed the Mexican auto industry to foreign competition. Five major vehicle assemblers (General Motors, Ford, Chrysler, Nissan and Volkswagen) participate in the Mexican market, but have been largely precluded from rationalizing their production along North American lines. Both parts and assemblers produce in Mexico for the US and Canadian markets. Close to 90 percent of Mexican automotive imports already enter Canada duty-free under the Autopact. Until now, little Canadian or US production has been exported to Mexico.

Under the NAFTA, the closed Mexican market is opened to North American competition over the course of a 10-year transition period. At the end of the transition period, parts and vehicles produced in Canada will enjoy the same access to the Mexican market as Mexican parts and vehicles have long enjoyed to the Canadian market. Canadian-based firms will be able to participate fully in the Mexican market on a national treatment basis with "national suppliers" of parts.

Each Party has agreed not to extend more favourable treatment to new vehicle producers than that extended to existing producers in its territory under the terms set out in this annex. No later than December 31, 2003, the three governments will review the status of the North American automotive sector and the effectiveness of the measures referred to in this annex to determine actions that could be taken to strengthen the integration and competitiveness of the sector. Each Party has assumed specific obligations over and above these general provisions outlined above.

Canada—Appendix 300-A.1

The rights and obligations in respect of the Autopact agreed between Canada and the United States under the terms of the FTA are incorporated into the NAFTA. Only

Annexe 300-A

Commerce et investissement dans le secteur de l'automobile

1. Dispositions de l'ALENA

Pour le Canada, les dispositions permettant une libéralisation des échanges avec le Mexique dans les produits de l'automobile qui étaient également stratégiques dans le cadre du Pacte de l'automobile constituaient un objectif essentiel des négociations. Plusieurs décrets mexicains de l'automobile ont essentiellement fermé à la concurrence étrangère l'industrie mexicaine de l'automobile. Cinq grands fabricants de véhicules (General Motors, Ford, Chrysler, Nissan et Volkswagen) participent au marché mexicain, mais sont empêchés le plus souvent de rationaliser leur production selon les critères nord-américains. Les fabricants de pièces et les constructeurs produisent au Mexique pour les marchés américain et canadien. Près de 90 p. cent des importations de véhicules mexicains entrent déjà au Canada en franchise de droits en vertu du Pacte de l'automobile. Jusqu'à maintenant, la production canadienne ou américaine exportée au Mexique est faible.

En vertu de l'ALENA, le marché mexicain va s'ouvrir à la concurrence nord-américaine au cours d'une période transitoire de 10 ans. À la fin de cette période, les pièces et véhicules produits au Canada auront le même accès au marché mexicain que celui dont jouissent depuis longtemps les pièces et véhicules mexicains sur le marché canadien. Les entreprises basées au Canada seront en mesure de participer pleinement au marché mexicain sur la base du traitement national, avec les «fournisseurs nationaux» de pièces.

Chacune des Parties s'est engagée à ne pas accorder un traitement plus favorable aux nouveaux producteurs de véhicules que celui qui est accordé aux producteurs existants sur son territoire en vertu des conditions énoncées dans cette annexe. Au plus tard le 31 décembre 2003, les trois gouvernements examineront l'état du secteur automobile nord-américain et l'efficacité des mesures visées dans cette annexe, afin de définir les mesures qui pourraient être prises pour renforcer l'intégration et la compétitivité du secteur. Chacune des Parties assume des obligations particulières qui s'ajoutent aux dispositions générales décrites ci-dessus.

Canada — Appendice 300-A.1

Les droits et obligations découlant du Pacte de l'automobile conclu entre le Canada et les États-Unis en vertu de l'ALE sont incorporés dans l'ALENA. Seule l'application