

**ORGANISATION MONDIALE  
DU COMMERCE**

**WT/DS339/R  
WT/DS340/R  
WT/DS342/R**  
18 juillet 2008

(08-3275)

---

Original: anglais

**CHINE – MESURES AFFECTANT LES  
IMPORTATIONS DE PIÈCES  
AUTOMOBILES**

*Rapports du Groupe spécial*



## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>I. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
A. PLAINTES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, DES ÉTATS-UNIS ET DU CANADA .....	1
B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL.....	1
C. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL .....	2
<b>II. ASPECTS FACTUELS .....</b>	<b>2</b>
A. MESURES EN CAUSE .....	2
B. TRADUCTION DES MESURES DE LA CHINE .....	3
C. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ADRESSÉE À L'OMD .....	4
D. DEMANDE DES ÉTATS-UNIS TENDANT À CE QUE LES CONSTATATIONS DU GROUPE SPÉCIAL PRENNENT LA FORME DE RAPPORTS DISTINCTS REGROUPÉS DANS UN SEUL DOCUMENT COMPORTANT DES SECTIONS DISTINCTES CONSACRÉES AUX CONCLUSIONS ET AUX RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL POUR CHACUNE DES PARTIES PLAIGNANTES .....	4
<b>III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES .....</b>	<b>4</b>
A. LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES .....	4
B. ÉTATS-UNIS .....	6
C. CANADA .....	7
D. CHINE .....	9
<b>IV. ARGUMENTS DES PARTIES .....</b>	<b>9</b>
A. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES.....	9
<b>1. Introduction.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Les mesures .....</b>	<b>9</b>
a) Critères de fond déterminant l'application d'impositions intérieures au taux applicable aux "véhicules complets" .....	10
b) Exigences administratives imposées aux fabricants de véhicules et de pièces automobiles qui utilisent des pièces importées .....	11
c) Incidence des mesures.....	12
<b>3. Arguments juridiques.....</b>	<b>12</b>
a) Violation de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accession en ce qui concerne l'Accord sur les MIC .....	12
b) Violation de l'article III du GATT de 1994 et du Protocole d'accession de la Chine en ce qui concerne l'article III du GATT de 1994 .....	13
i) <i>Article III:4 du GATT de 1994.....</i>	<i>13</i>
ii) <i>Article III:2 du GATT de 1994.....</i>	<i>13</i>
iii) <i>Article III:5 du GATT de 1994.....</i>	<i>14</i>

iv)	<i>Le Protocole d'accession</i> .....	14
c)	Article II:1 a) et b) du GATT de 1994 .....	14
d)	Article 3 de l'Accord SMC.....	16
B.	PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS.....	16
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>16</b>
<b>2.</b>	<b>Argument.....</b>	<b>17</b>
a)	Les disciplines de l'article III du GATT de 1994 s'appliquent aux mesures.....	17
b)	Les impositions sont incompatibles avec la première phrase de l'article III:2.....	19
i)	<i>Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des produits similaires</i> .....	19
ii)	<i>Les pièces automobiles importées sont frappées d'impositions supérieures à celles qui frappent les pièces automobiles d'origine nationale</i> .....	19
c)	Les obligations en matière d'imposition et de déclaration appliquées à l'utilisation de pièces automobiles importées sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 .....	19
i)	<i>Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des produits similaires</i> .....	20
ii)	<i>Les impositions et les obligations en matière de déclaration sont des lois ou des règlements affectant la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation de pièces automobiles importées</i> .....	20
iii)	<i>En fixant des seuils à l'utilisation de pièces automobiles importées qui entraînent des impositions intérieures additionnelles et des formalités contraignantes, les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces automobiles importées qu'aux pièces automobiles d'origine nationale</i> .....	20
d)	Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 2:1 et le paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC .....	22
e)	Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994 .....	22
f)	Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession .....	23
g)	Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession et avec le paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail .....	23
h)	À titre subsidiaire, les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994 et le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail .....	23
i)	Les mesures de la Chine constituent une subvention au remplacement des importations contraire à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.....	24
C.	PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA.....	25
<b>1.</b>	<b>Introduction et contexte .....</b>	<b>25</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures .....</b>	<b>26</b>
a)	Critères de fond pour déterminer l'application d'impositions intérieures au taux applicable aux "véhicules complets" .....	26

b)	Exigences administratives imposées aux fabricants de véhicules et de pièces automobiles dès lors que <i>des</i> pièces importées sont utilisées .....	27
c)	Incidence des mesures.....	28
<b>3.</b>	<b>Argument juridique .....</b>	<b>28</b>
a)	La Chine est liée par l'Accord sur l'OMC et le Protocole d'accession de la Chine .....	28
b)	Les mesures appliquent des impositions intérieures sur le commerce intérieur en Chine.....	28
c)	Les mesures violent les obligations en matière de traitement national énoncées aux articles III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994 et aux articles 1.2 et 7.2 du <i>Protocole d'accession</i> .....	29
i)	<i>Les mesures violent la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.....</i>	<i>29</i>
ii)	<i>Les mesures violent l'article III:4 du GATT de 1994.....</i>	<i>30</i>
iii)	<i>Les mesures violent la première phrase de l'article III:5 du GATT de 1994.....</i>	<i>30</i>
d)	Les mesures violent l'Accord sur les MIC et les articles 1.2 et 7.3 du Protocole d'accession .....	31
i)	<i>Les mesures violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC.....</i>	<i>31</i>
e)	Même si les mesures sont qualifiées de droits de douane, elles violent l'article II:1 du GATT de 1994 et le Protocole d'accession de la Chine.....	32
i)	<i>Engagements tarifaires de la Chine figurant dans sa liste en ce qui concerne les pièces automobiles et les véhicules complets.....</i>	<i>32</i>
ii)	<i>Les mesures offrent un "traitement moins favorable" que celui qui est présenté dans la Liste de la Chine et sont, de ce fait, incompatibles avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.....</i>	<i>33</i>
f)	Les mesures de la Chine annulent ou compromettent des avantages résultant pour le Canada de l'article XXIII:1 b) du GATT .....	33
D.	PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE.....	34
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>34</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures .....</b>	<b>35</b>
<b>3.</b>	<b>Argument juridique .....</b>	<b>36</b>
a)	Les mesures sont des mesures à la frontières soumises à l'article II du GATT de 1994.....	36
b)	Les mesures sont compatibles avec l'article II du GATT et ne perçoivent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que les engagements consolidés de la Chine .....	37
i)	<i>L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est compatible avec le sens ordinaire des termes de la liste dans le contexte et à la lumière de son objet et de son but .....</i>	<i>37</i>
ii)	<i>L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est compatible avec la pratique des autres Membres s'agissant d'empêcher le contournement des droits.....</i>	<i>39</i>
iii)	<i>L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est fondée sur la condition des marchandises au moment de l'importation .....</i>	<i>40</i>
iv)	<i>Toute ambiguïté concernant les mesures devrait être réglée en faveur de la Chine en vertu du principe in dubio mitius .....</i>	<i>41</i>

<b>4.</b>	<b>Les requérants n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'article III du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession ou de l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession .....</b>	<b>41</b>
<b>5.</b>	<b>Les États-Unis et les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'Accord SMC.....</b>	<b>42</b>
<b>6.</b>	<b>Les allégations des plaignants en ce qui concerne le Protocole d'accession de la Chine et l'article XXIII du GATT de 1994 doivent être rejetées.....</b>	<b>42</b>
<b>7.</b>	<b>Toute incompatibilité avec le GATT de 1994 relève de l'exception générale prévue à l'article XX d) .....</b>	<b>43</b>
<b>8.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>44</b>
<b>E.</b>	<b>DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....</b>	<b>44</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>44</b>
<b>2.</b>	<b>La Chine n'a pas réfuté une allégation <i>prima facie</i> .....</b>	<b>45</b>
<b>3.</b>	<b>L'Accord sur les MIC et l'article III du GATT de 1994.....</b>	<b>45</b>
a)	L'Accord sur les MIC.....	46
b)	Article III du GATT de 1994 .....	46
<b>4.</b>	<b>La "thèse de l'anticonournement" présentée par la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994.....</b>	<b>48</b>
<b>5.</b>	<b>Incompatibilité des mesures chinoises avec l'Accord SMC.....</b>	<b>53</b>
<b>6.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>53</b>
<b>F.</b>	<b>DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL.....</b>	<b>53</b>
<b>G.</b>	<b>DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....</b>	<b>62</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>62</b>
<b>2.</b>	<b>Questions de droit .....</b>	<b>64</b>
a)	La Chine n'a pas répondu à l'argumentation en relation avec l'article III du GATT de 1994 .....	64
b)	Moyens de défense fondés sur l'article XX invoqués par la Chine.....	66
<b>3.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>68</b>
<b>H.</b>	<b>DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....</b>	<b>69</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>69</b>
<b>2.</b>	<b>La question posée en l'espèce .....</b>	<b>69</b>
<b>3.</b>	<b>Les mesures contestées interprètent et appliquent les dispositions tarifaires de la Chine pour les véhicules automobiles.....</b>	<b>71</b>
<b>4.</b>	<b>La question liminaire soumise au Groupe spécial: interpréter la portée de l'article II .....</b>	<b>72</b>
<b>5.</b>	<b>Les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II.....</b>	<b>74</b>

<b>6.</b>	<b>Les mesures contestées n'imposent pas des droits de douane plus élevés.....</b>	<b>76</b>
<b>7.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>77</b>
<b>I.</b>	<b>DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES.....</b>	<b>78</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>78</b>
<b>2.</b>	<b>Contexte factuel.....</b>	<b>78</b>
<b>3.</b>	<b>Arguments juridiques.....</b>	<b>78</b>
a)	La violation de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accèsion de la Chine en ce qui concerne l'Accord sur les MIC.....	78
b)	La violation de l'article III du GATT de 1994 .....	79
i)	<i>Le caractère "intérieur" des mesures .....</i>	<i>79</i>
ii)	<i>La violation de l'article III:4, III:2 et III:5 du GATT de 1994.....</i>	<i>80</i>
iii)	<i>Protocole d'accèsion .....</i>	<i>80</i>
c)	À titre subsidiaire, les mesures sont incompatibles avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.....	80
i)	<i>Le SH dans le contexte du droit de l'OMC.....</i>	<i>80</i>
ii)	<i>RGI 1: véhicules automobiles ou leurs parties .....</i>	<i>81</i>
iii)	<i>Les situations exceptionnelles en l'espèce relevant de la RGI 2 a).....</i>	<i>82</i>
iv)	<i>Conclusion .....</i>	<i>82</i>
d)	Aucune justification au titre de l'article XX d) du GATT de 1994.....	83
e)	Les mesures sont incompatibles avec l'article 3 de l'Accord SMC.....	83
<b>4.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>84</b>
<b>J.</b>	<b>DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS.....</b>	<b>84</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>84</b>
<b>2.</b>	<b>L'analogie établie par la Chine entre l'importation de routine de pièces automobiles à des fins de fabrication et l'hypothèse du kit fractionné en "envois échelonnés" est fondamentalement viciée.....</b>	<b>85</b>
<b>3.</b>	<b>La Chine ne peut pas invoquer la RGI 2 a) pour défendre ses mesures .....</b>	<b>86</b>
a)	La RGI 2 a) se rapporte uniquement à l'interprétation des obligations de la Chine au titre de sa Liste d'engagements tarifaires et non à l'interprétation d'autres obligations contractées dans le cadre de l'OMC .....	86
b)	Les questions déterminantes en l'espèce ne dépendent pas de la RGI 2 a) ni d'aucune autre question de classement tarifaire .....	87
c)	La RGI 2 a) ne fournirait pas à la Chine un moyen de défense au titre de l'article II du GATT de 1994 .....	89
<b>K.</b>	<b>DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA.....</b>	<b>92</b>
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>92</b>
<b>2.</b>	<b>Importation et portée du traitement national .....</b>	<b>93</b>
a)	La Chine fait abstraction du principe de non-discrimination dans le commerce international .....	93

b)	Les droits de douane proprement dits peuvent être imposés uniquement en fonction de l'état physique des produits à leur arrivée à la frontière.....	93
c)	La Chine applique mal le SH et ses notes explicatives en appliquant des impositions sur les pièces automobiles telles qu'elles sont présentées à la frontière.....	94
d)	L'article II du GATT de 1994 n'autorise pas les Membres à frapper les envois distincts de pièces automobiles des droits de douane proprement dits plus élevés en se fondant sur la thèse selon laquelle elles peuvent être classées en tant que véhicule complet.....	96
e)	Indépendamment du classement, la Chine est tenue, en vertu des engagements qu'elle a pris au moment de son accession, de frapper les véhicules non assemblés ou partiellement assemblés d'un taux de droit de 10 pour cent.....	96
f)	Annulation ou réduction d'avantages en situation de non-violation .....	97
<b>3.</b>	<b>Les mesures ne peuvent pas être justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 .....</b>	<b>97</b>
a)	La Chine a fait passer un moyen de défense au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 pour une violation de l'article III pour un moyen de défense au titre de l'article II .....	97
b)	Critère permettant de justifier les mesures au titre de l'article XX d).....	97
c)	Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).....	97
d)	Les mesures ne satisfont pas aux exigences énoncées dans le texte introductif de l'article XX.....	98
L.	DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE.....	98
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>98</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures contestées n'imposent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de concessions de la Chine .....</b>	<b>99</b>
<b>3.</b>	<b>Les mesures contestées sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994 .....</b>	<b>103</b>
<b>4.</b>	<b>Les plaignants ne sont pas parvenus à établir <i>prima facie</i> l'existence d'une violation de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail .....</b>	<b>105</b>
<b>5.</b>	<b>Les plaignants ne sont pas parvenus à établir l'existence d'une violation de l'Accord SMC .....</b>	<b>105</b>
<b>6.</b>	<b>Les mesures contestées seraient justifiées au titre de l'article XX d) si le Groupe spécial venait à mettre en évidence une violation quelconque des accords visés.....</b>	<b>105</b>
<b>7.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>108</b>
M.	DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....	108
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>108</b>
<b>2.</b>	<b>L'industrie automobile .....</b>	<b>108</b>
<b>3.</b>	<b>Les dispositions applicables .....</b>	<b>109</b>
a)	Une question liminaire est-elle posée? Une réponse dans l'Accord sur les MIC.....	109
b)	Article III ou article II du GATT de 1994 .....	109

<b>4.</b>	<b>Article II du GATT de 1994.....</b>	<b>110</b>
<b>5.</b>	<b>Article XX d) du GATT de 1994.....</b>	<b>111</b>
N.	DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL.....	111
<b>1.</b>	<b>L'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC.....</b>	<b>112</b>
<b>2.</b>	<b>Impositions intérieures ou droits de douane.....</b>	<b>113</b>
<b>3.</b>	<b>La RGI 2 a) ne fournirait pas à la Chine un moyen de défense fondé sur l'article II du GATT de 1994.....</b>	<b>114</b>
<b>4.</b>	<b>Moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine.....</b>	<b>115</b>
O.	DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL.....	116
P.	DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL.....	125
<b>1.</b>	<b>La distinction entre les véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles.....</b>	<b>126</b>
<b>2.</b>	<b>La distinction entre la forme et le fond.....</b>	<b>126</b>
a)	Les plaignants n'ont pas présenté une interprétation de l'expression "en l'état".....	127
b)	L'interprétation implicite de la RGI 2 a) faite par les plaignants est dénuée de fondement.....	127
<b>3.</b>	<b>Trois voies pour trancher le différend.....</b>	<b>128</b>
V.	ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES.....	129
A.	COMMUNICATION DE L'ARGENTINE EN TANT QUE TIERCE PARTIE.....	129
<b>1.</b>	<b>Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994.....</b>	<b>129</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticourtage des droits antidumping ou des droits compensateurs.....</b>	<b>130</b>
<b>3.</b>	<b>Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).....</b>	<b>130</b>
B.	COMMUNICATION DU JAPON EN TANT QUE TIERCE PARTIE.....	131
<b>1.</b>	<b>L'article III du GATT de 1994 s'applique aux mesures.....</b>	<b>131</b>
a)	Jurisprudence pertinente du GATT et de l'OMC.....	131
b)	Les mesures de la Chine entraînent des violations de l'article III du GATT de 1994.....	132
c)	La première communication écrite de la Chine ne réfute pas les éléments de preuve montrant que les mesures contestées sont des impositions intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994.....	132
<b>2.</b>	<b>À titre subsidiaire, l'article II du GATT de 1994 s'applique aux mesures.....</b>	<b>133</b>
a)	Les mesures de la Chine entraînent une violation <i>prima facie</i> de ses engagements tarifaires.....	134
b)	La Chine combine de manière inappropriée des marchandises qui ont été importées séparément.....	134
<b>3.</b>	<b>Classement tarifaire des kits CKD et des kits SKD.....</b>	<b>135</b>

a)	Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD en application des mesures contestées viole l'article II du GATT de 1994 .....	135
b)	Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD viole le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail .....	136
<b>4.</b>	<b>L'article XX du GATT de 1994 ne justifie pas les mesures.....</b>	<b>136</b>
C.	COMMUNICATION DU MEXIQUE EN TANT QUE TIERCE PARTIE.....	137
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>137</b>
<b>2.</b>	<b>Le GATT de 1994.....</b>	<b>137</b>
<b>3.</b>	<b>L'Accord sur les MIC .....</b>	<b>138</b>
<b>4.</b>	<b>Le Protocole d'accession de la Chine .....</b>	<b>139</b>
<b>5.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>139</b>
D.	DÉCLARATION ORALE DE L'ARGENTINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL.....	140
<b>1.</b>	<b>Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994.....</b>	<b>140</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticournement des droits antidumping ou des droits compensateurs .....</b>	<b>141</b>
<b>3.</b>	<b>Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).....</b>	<b>142</b>
<b>4.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>143</b>
E.	DÉCLARATION ORALE L'AUSTRALIE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....	144
<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>144</b>
<b>2.</b>	<b>Les mesures contestées sont-elles des mesures à la frontière ou des mesures intérieures? .....</b>	<b>144</b>
<b>3.</b>	<b>Quelle est l'interprétation correcte de la liste tarifaire de la Chine? .....</b>	<b>146</b>
<b>4.</b>	<b>Champ de l'exception générale prévue à l'article XX d) du GATT de 1994? .....</b>	<b>148</b>
F.	DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....	148
G.	DÉCLARATION ORALE DU JAPON À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL .....	150
<b>1.</b>	<b>Argument.....</b>	<b>150</b>
a)	Arguments relatifs au rapport du Groupe spécial du GATT <i>CEE – Pièces détachées et composants</i> .....	150
b)	La mesure contestée viole l'Accord sur les MIC.....	152
<b>2.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>153</b>
<b>VI.</b>	<b>RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE .....</b>	<b>153</b>
A.	SECTION VII.F DES RAPPORTS INTÉRIMAIRES CONCERNANT LES KITS CKD ET LES KITS SKD .....	154
<b>1.</b>	<b>Article II:1 b) du GATT de 1994.....</b>	<b>154</b>

a)	Paragraphes 7.708 et 7.734 – Observations du Canada .....	154
b)	Paragraphes 7.731, 7.733, 7.734 et 7.735 – Observations des États-Unis .....	155
<b>2.</b>	<b>Paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine.....</b>	<b>156</b>
a)	Admission de la pièce CDA-48 .....	156
b)	Analyse du Groupe spécial de la pièce CDA-48 figurant aux paragraphes 7.749 à 7.753 des rapports intérimaires .....	160
i)	<i>Code douanier à dix chiffres – Nouvel argument présenté par la Chine.....</i>	<i>161</i>
ii)	<i>Pratique des plaignants – Nouvel élément de preuve présenté par la Chine .....</i>	<i>163</i>
c)	Clarification de l'expression "ligne tarifaire" dans le contexte du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine .....	164
<b>B.</b>	<b>AUTRES DEMANDES DE RÉEXAMEN .....</b>	<b>165</b>
<b>VII.</b>	<b>CONSTATATIONS.....</b>	<b>165</b>
<b>A.</b>	<b>QUESTIONS PRÉLIMINAIRES .....</b>	<b>165</b>
<b>1.</b>	<b>Mesures en cause.....</b>	<b>165</b>
a)	Indication des mesures en cause .....	165
i)	<i>Ordonnance n° 8.....</i>	<i>166</i>
ii)	<i>Décret n° 125 et Avis n° 4.....</i>	<i>168</i>
b)	Effets des mesures en cause – Imposition et procédures administratives .....	170
i)	<i>Imposition prévue par les mesures .....</i>	<i>171</i>
	Conditions dans lesquelles l'obligation d'acquitter l'imposition s'applique .....	171
	Critères permettant de déterminer s'il convient d'assimiler des pièces automobiles importées à des véhicules complets – <i>Critères en vertu desquels des pièces automobiles sont assimilées à des véhicules automobiles complets .....</i>	<i>173</i>
	Critères permettant de déterminer si les pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets – <i>Pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples .....</i>	<i>175</i>
	Imposition frappant les pièces automobiles importées par des fournisseurs indépendants – Article 29 du Décret n° 125.....	176
ii)	<i>Formalités administratives .....</i>	<i>177</i>
	Évaluation autonome par les fabricants d'automobiles qui assemblent/produisent des véhicules destinés à la vente sur le marché intérieur en utilisant des pièces automobiles importées .....	177
	Enregistrement auprès de la CGA avant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets .....	179
	Versement d'un cautionnement en douane avant l'importation de pièces automobiles .....	180
	Dédouanement par les fabricants d'automobiles concernés au moment de l'importation.....	181
	Vérification de la question de savoir si les pièces automobiles importées doivent être assimilées à des véhicules complets .....	182
	Acquittement de l'imposition par les fabricants d'automobiles concernés.....	183
	Durée des procédures administratives prévues par les mesures .....	184
iii)	<i>Fonctionnement général des mesures .....</i>	<i>185</i>
c)	Exceptions prévues par les mesures.....	186

i)	<i>Exemption des formalités administratives pour les kits CKD et les kits SKD – Article 2.2 du Décret n° 125</i> .....	186
ii)	<i>Pièces automobiles importées ayant subi une transformation substantielle en Chine – Article 24 du Décret n° 125</i> .....	188
<b>2.</b>	<b>Produits en cause</b> .....	<b>189</b>
a)	Gamme de produits en cause .....	189
b)	Termes utilisés pour désigner des produits dans les mesures en cause.....	190
<b>3.</b>	<b>Charge de la preuve</b> .....	<b>191</b>
<b>4.</b>	<b>Ordre de l'analyse du Groupe spécial</b> .....	<b>192</b>
<b>B.</b>	<b>ARTICLE III DU GATT DE 1994</b> .....	<b>193</b>
<b>1.</b>	<b>Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994?</b> .....	<b>193</b>
a)	Imposition prévue par les mesures.....	196
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	196
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	198
b)	L'imposition est-elle une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994?.....	198
i)	<i>Aperçu des arguments des parties</i> .....	198
ii)	<i>"Taxes et autres impositions intérieures" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994</i> .....	202
	Arguments des parties .....	202
	Examen par le Groupe spécial.....	203
	"Droits de douane proprement dits" au sens de l'article II:1 b) du GATT de 1994.....	205
	Sens ordinaire de "droit de douane proprement dit" .....	206
	"Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la première phrase de l'article I:1 b) – "à leur importation" .....	208
	Arguments des parties .....	208
	Examen par le Groupe spécial.....	214
	"Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la deuxième phrase de l'article II:1 b) – "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" .....	218
	Arguments des parties .....	218
	Examen par le Groupe spécial.....	220
	Pratique ultérieurement suivie .....	223
	Conclusion .....	225
	Objet et but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 .....	229
	Arguments des parties .....	229
	Examen par le Groupe spécial.....	230
	L'imposition prévue par les mesures est-elle un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b), première phrase, ou une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2?.....	231
iii)	<i>Conclusion</i> .....	234

c)	Les pièces automobiles importées sont-elles similaires aux pièces automobiles nationales? .....	235
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	235
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	235
d)	Les pièces automobiles importées sont-elles frappées de taxes et impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux? .....	236
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	236
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	236
e)	Conclusion .....	237
<b>2.</b>	<b>Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:2, deuxième phrase, du GATT de 1994? .....</b>	<b>237</b>
a)	Arguments des parties.....	237
b)	Examen par le Groupe de travail .....	237
<b>3.</b>	<b>Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994? .....</b>	<b>237</b>
a)	Les pièces automobiles importées sont-elles similaires aux pièces automobiles nationales? .....	238
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	238
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	239
b)	Les mesures constituent-elles "une loi, un règlement ou une prescription" au sens de l'article III:4?.....	240
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	240
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	240
c)	Les mesures constituent-elles une loi, un règlement ou une prescription "affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation" de pièces automobiles importées "sur le marché intérieur"? .....	241
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	241
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	243
d)	Les mesures ont-elles pour effet de soumettre les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que celui accordé aux pièces automobiles nationales? .....	246
i)	<i>Arguments des parties</i> .....	247
ii)	<i>Examen par le Groupe spécial</i> .....	248
e)	Conclusion .....	250
<b>4.</b>	<b>Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994? .....</b>	<b>250</b>
a)	Arguments des parties.....	250
b)	Examen par le Groupe spécial .....	250
<b>5.</b>	<b>Les mesures sont-elles justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994? .....</b>	<b>252</b>
a)	Quelle est la loi ou le règlement dont les mesures en cause assurent le respect au sens de l'article XX d)? .....	255

i)	<i>Interprétation par la Chine des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles</i> .....	255
ii)	<i>Tarif douanier de la Chine</i> .....	258
b)	Les mesures sont-elles conçues pour assurer le respect de la loi ou du règlement? .....	259
i)	<i>Les mesures sont-elles "conçues" pour assurer le respect de la loi ou du règlement?</i> .....	260
ii)	<i>Les mesures "assurent-elles le respect" de la loi ou du règlement?</i> .....	265
iii)	<i>Conclusion</i> .....	276
c)	Les mesures de la Chine sont-elles "nécessaires" pour assurer le respect de son tarif douanier?.....	276
d)	<i>Conclusion</i> .....	284
C.	ACCORD SUR LES MIC .....	285
D.	ARTICLE II DU GATT DE 1994.....	285
<b>1.</b>	<b>Traitement des pièces automobiles dans la Liste CLII de la Chine</b> .....	<b>286</b>
<b>2.</b>	<b>Traitement des pièces automobiles au titre des mesures de la Chine – envois multiples</b> .....	<b>288</b>
a)	Interprétation de la Liste de concessions de la Chine .....	288
i)	<i>Sens ordinaire des termes "véhicules automobiles" utilisés dans le tarif</i> .....	288
ii)	<i>Contexte dans lequel s'inscrivent les termes "véhicules automobiles" utilisés dans le tarif</i> .....	289
	Autres termes utilisés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et autres positions tarifaires du chapitre 87.....	289
	Système harmonisé.....	290
	Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé: rapport entre les RGI 1 et RGI 2 .....	290
	Application de la RGI 2 a), conjointement avec la RGI 1, aux positions tarifaires se rapportant aux "véhicules automobiles" .....	292
	"En l'état" – Sens ordinaire.....	298
	"En l'état" – Décision du Comité du SH.....	300
	Poids à donner à la décision du Comité du SH.....	300
	Décision du Comité du SH et interprétation des termes "en l'état" figurant dans la RGI 2 a).....	303
	Conclusion.....	315
iii)	<i>Objet et but</i> .....	315
iv)	<i>Pratique ultérieurement suivie</i> .....	319
	Pratique suivie par la Chine.....	319
	Pratique suivie par les autres Membres – <i>En général</i> .....	320
	Pratique des autres Membres – <i>Décision du Canada relative au classement de meubles</i> .....	322
	Pratique des autres Membres – <i>Anticontournement des droits antidumping et des droits compensateurs</i> .....	324
	Droits antidumping et droits de douane proprement dits .....	324

	Mesures anticontournement concernant les droits antidumping.....	328
	Mesures anticontournement: CE – affaire des bicyclettes et États-Unis – affaire des grandes presses à imprimer.....	330
	Pratique des autres Membres – "envois échelonnés".....	333
	Conclusion.....	333
v)	<i>Moyens complémentaires d'interprétation</i> .....	333
b)	Conclusion.....	336
<b>3.</b>	<b>Traitement des importations de pièces automobiles au titre des mesures de la Chine – critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les articles 21 et 22 du Décret n° 125.....</b>	<b>337</b>
a)	Critère des "caractéristiques essentielles" énoncé dans la RGI 2 a).....	337
i)	<i>Circonstances dans lesquelles le critère des caractéristiques essentielles énoncé dans la RGI 2 a) est applicable.....</i>	<i>337</i>
ii)	<i>Tâche du Groupe spécial en ce qui concerne l'allégation des plaignants relative au critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les mesures.....</i>	<i>338</i>
iii)	<i>Question préliminaire: éléments préétablis aux fins de critère des caractéristiques essentiels.....</i>	<i>341</i>
b)	Critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les mesures en cause.....	345
i)	<i>Aperçu des arguments des parties.....</i>	<i>346</i>
ii)	<i>Critères énoncés à l'article 21.2 du Décret n° 125.....</i>	<i>348</i>
iii)	<i>Critère des caractéristiques essentielles énoncé à l'article 21.3 du Décret n° 125.....</i>	<i>355</i>
	La "valeur" comme critère de détermination des caractéristiques essentielles.....	357
	Critères de détermination des caractéristiques essentielles au titre de l'article 21.2 et 21.3 du Décret n° 125.....	359
iv)	<i>Critères des ensembles réputés importés énoncés à l'article 22 du Décret n° 125.....</i>	<i>362</i>
c)	Conclusion.....	363
<b>4.</b>	<b>Justification des mesures par la Chine au titre de l'article XX d).....</b>	<b>363</b>
<b>E.</b>	<b>ACCORD SUR LES SUBVENTIONS.....</b>	<b>365</b>
<b>1.</b>	<b>Arguments des parties.....</b>	<b>365</b>
<b>2.</b>	<b>Examen par le Groupe spécial.....</b>	<b>368</b>
<b>F.</b>	<b>KITS CKD ET KITS SKD.....</b>	<b>370</b>
<b>1.</b>	<b>Allégations des parties plaignantes.....</b>	<b>370</b>
<b>2.</b>	<b>Extension des notions de kits CKD et de kits SKD.....</b>	<b>370</b>
<b>3.</b>	<b>Le traitement auquel la Chine soumet les importations de kits CKD et de kits SKD conformément aux mesures est-il compatible avec l'article II:1 b) du GATT de 1994?.....</b>	<b>373</b>
a)	Traitement prévu par les mesures de la Chine pour les kits CKD et les kits SKD.....	373
b)	Interprétation de la Liste de concessions de la Chine.....	374
i)	<i>Terme du tarif douanier à interpréter.....</i>	<i>375</i>

ii)	<i>Sens ordinaire du terme "véhicules automobiles"</i> .....	376
iii)	<i>Contexte du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier</i> .....	378
	Qu'est-ce qui constitue le contexte aux fins de l'interprétation du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier?.....	378
	Autres termes employés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et les autres positions tarifaires du chapitre 87 .....	380
	Listes d'autres Membres .....	381
	Le Système harmonisé.....	381
	Notes explicatives générales relatives au chapitre 87 et RG1 2 a).....	381
	Note explicative VII) relative à la RGI 2 a).....	384
iv)	<i>Objet et but</i> .....	388
v)	<i>Pratique ultérieurement suivie</i> .....	389
	Pratique de la Chine depuis son accession à l'OMC.....	390
	Pratique des plaignants depuis l'accèsion de la Chine à l'OMC.....	392
	Pratique des autres Membres de l'OMC depuis l'accèsion de la Chine à l'Organisation.....	393
vi)	<i>Moyens complémentaires d'interprétation</i> .....	394
c)	Conclusion .....	399
<b>4.</b>	<b>Le traitement auquel la Chine soumet les importations de kits CKD et de kits SKD conformément aux mesures est-il compatible avec ses engagements aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accèsion de la Chine?</b> .....	<b>399</b>
a)	Quel est l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail?.....	400
b)	La Chine a-t-elle créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD? .....	400
c)	Conclusion .....	406
<b>G.</b>	<b>AUTRES ALLÉGATIONS</b> .....	<b>406</b>
<b>1.</b>	<b>Communautés européennes (DS339)</b> .....	<b>406</b>
<b>2.</b>	<b>États-Unis (DS340)</b> .....	<b>406</b>
<b>3.</b>	<b>Canada (DS342)</b> .....	<b>406</b>
<b>VIII.</b>	<b>CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>407</b>
<b>A.</b>	<b>PLAINTÉ DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (DS339): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL</b> .....	<b>407</b>
<b>B.</b>	<b>PLAINTÉ DES ÉTATS-UNIS (DS340): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL</b> .....	<b>408</b>
<b>C.</b>	<b>PLAINTÉ DU CANADA (DS342): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL</b> .....	<b>410</b>

## ANNEXE A

### RÉPONSES ET OBSERVATIONS DES PARTIES AU SUJET DES QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL ET D'AUTRES PARTIES

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>		<b>PAGE</b>
Annexe A-1	Réponses et observations des Parties au sujet des questions posées par le Groupe spécial à la suite de la première réunion de fond	A-2
Annexe A-2	Réponses et observations des Parties au sujet des questions posées par le Groupe spécial à la suite de la deuxième réunion de fond	A-197
Annexe A-3	Réponses des Parties à une question additionnelle	A-399
Annexe A-4	Réponse de la Chine à une question posée par les États-Unis à la suite de la deuxième réunion de fond	A-411

## ANNEXE B

### RÉPONSES DES TIERCES PARTIES AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL ET LES PARTIES

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>		<b>PAGE</b>
Annexe B-1	Réponses de l'Argentine aux questions posées par le Groupe spécial	B-2
Annexe B-2	Réponses de l'Australie aux questions posées par le Groupe spécial	B-5
Annexe B-3	Réponses du Brésil aux questions posées par le Groupe spécial	B-17
Annexe B-4	Réponses du Japon aux questions posées par le Groupe spécial	B-22
Annexe B-5	Réponses du Mexique aux questions posées par le Groupe spécial	B-32

## ANNEXE C<sup>1</sup>

### ÉCHANGE DE CORRESPONDANCE ENTRE LE GROUPE SPÉCIAL ET L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

TABLE DES MATIÈRES		PAGE
Annexe C-1	Lettre du Groupe spécial au Secrétariat de l'OMD en date du 7 juin 2007	C-2
Annexe C-2	Lettre du Secrétariat de l'OMD au Groupe spécial en date du 20 juin 2007	C-5
Annexe C-3	Lettre du Groupe spécial adressée au Secrétariat de l'OMD en date du 16 juillet 2007	C-11
Annexe C-4	Lettre du Secrétariat de l'OMD au Groupe spécial en date du 30 juillet 2007	C-14
Annexe C-5	Observations de la Chine sur la réponse de l'OMD en date du 30 juillet 2007	C-26
Annexe C-6	Observations des Communautés européennes sur la lettre du Secrétariat de l'OMD du 30 juillet 2007	C-32
Annexe C-7	Observations du Canada sur les réponses de l'OMD	C-38

## ANNEXE D

### ÉCHANGE DE CORRESPONDANCE ENTRE LE GROUPE SPÉCIAL ET L'ONUG

TABLE DES MATIÈRES		PAGE
Annexe D-1	Lettre du Groupe spécial adressée à l'ONUG en date du 15 août 2007	D-2
Annexe D-2	Lettre de l'ONUG adressée au Groupe spécial en date du 16 août 2007	D-3

## ANNEXE E

### TRADUCTIONS COMMUNES DES MESURES

TABLE DES MATIÈRES		PAGE
Annexe E-1	Traduction de l'Ordonnance n° 8 dont il a été convenu par les parties	E-2
Annexe E-2	Traduction du Décret n° 125 dont il a été convenu par les parties	E-21
Annexe E-3	Traduction de l'Avis n° 4 dont il a été convenu par les parties	E-37

---

<sup>1</sup> Les observations formulées par les parties au sujet de la lettre de l'OMD du 20 juin 2007 ont été incluses dans leurs communications ultérieures respectives. Les observations des États-Unis au sujet de la lettre de l'OMD du 30 juillet 2007 ont été incluses dans les observations qu'ils ont formulées au sujet des réponses de la Chine aux questions écrites posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion.

## AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>Argentine – Chaussures, textiles et vêtements</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Argentine – Mesures affectant les importations de chaussures, textiles, vêtements et autres articles</i> , WT/DS56/AB/R et Corr.1, adopté le 22 avril 1998
<i>Argentine – Peaux et cuirs</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Argentine – Mesures visant l'exportation de peaux de bovins et l'importation de cuirs finis</i> , WT/DS155/R et Corr.1, adopté le 16 février 2001
<i>Belgique – Allocations familiales</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Allocations familiales belges</i> , G/32, adopté le 7 novembre 1952, IBDD, S1/63
<i>Brésil – Pneumatiques rechapés</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Brésil – Mesures visant l'importation de pneumatiques rechapés</i> , WT/DS332/R, adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS332/AB/R
<i>Canada – Aéronefs</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils</i> , WT/DS70/AB/R, adopté le 20 août 1999
<i>Canada – Automobiles</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile</i> , WT/DS139/R, WT/DS142/R, adopté le 19 juin 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel
<i>Canada – Exportations de blé et importations de grains</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés</i> , WT/DS276/AB/R, adopté le 27 septembre 2004
<i>Canada – Exportations de blé et importations de grains</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés</i> , WT/DS276/R, adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R
<i>Canada – LEIE</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Canada – Administration de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger</i> , L/5504, adopté le 7 février 1984, IBDD, S30/147
<i>Canada – Périodiques</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Certaines mesures concernant les périodiques</i> , WT/DS31/AB/R, adopté le 30 juillet 1997
<i>Canada – Périodiques</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Certaines mesures concernant les périodiques</i> , WT/DS31/R, adopté le 30 juillet 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS31/AB/R
<i>Canada – Pièces de monnaie en or</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Canada – Mesures affectant la vente des pièces de monnaie en or</i> , L/5863, 17 septembre 1985, non adopté
<i>Canada – Produits laitiers</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Mesures visant l'importation de lait et l'exportation de produits laitiers</i> , WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, adopté le 27 octobre 1999
<i>CE – Amiante</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant</i> , WT/DS135/AB/R, adopté le 5 avril 2001
<i>CE – Amiante</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant</i> , WT/DS135/R et Add.1, adopté le 5 avril 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS135/AB/R
<i>CE – Bananes III</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes</i> , WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>CE – Bananes III (États-Unis)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par les États-Unis</i> , WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
<i>CE – Certaines questions douanières</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Certaines questions douanières</i> , WT/DS315/AB/R, adopté le 11 décembre 2006
<i>CE – Certaines questions douanières</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Certaines questions douanières</i> , WT/DS315/R, adopté le 11 décembre 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS315/AB/R
<i>CE – Hormones</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones)</i> , WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adopté le 13 février 1998
<i>CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance d'Inde – Recours de l'Inde à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS141/AB/RW, adopté le 24 avril 2003
<i>CE – Marques et indications géographiques (États-Unis)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Protection des marques et des indications géographiques pour les produits agricoles et les denrées alimentaires, plainte des États-Unis</i> , WT/DS174/R, adopté le 20 avril 2005
<i>CE – Matériels informatiques</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques</i> , WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adopté le 22 juin 1998
<i>CE – Morceaux de poulet</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés</i> , WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R et Corr.1, adopté le 27 septembre 2005
<i>CE – Morceaux de poulet (Brésil)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés, plainte du Brésil</i> , WT/DS269/R, adopté le 27 septembre 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
<i>CE – Morceaux de poulet (Thaïlande)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés, plainte de la Thaïlande</i> , WT/DS286/R, adopté le 27 septembre 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R
<i>CE – Préférences tarifaires</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement</i> , WT/DS246/R, adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R
<i>CE – Sardines</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Désignation commerciale des sardines</i> , WT/DS231/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
<i>CE – Subventions à l'exportation de sucre</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre</i> , WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adopté le 19 mai 2005
<i>CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de l'Australie</i> , WT/DS265/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte du Brésil</i> , WT/DS266/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
<i>CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de la Thaïlande</i> , WT/DS283/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
<i>CE – Volailles</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures affectant l'importation de certains produits provenant de volailles</i> , WT/DS69/AB/R, adopté le 23 juillet 1998
<i>CEE – Bananes II</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>CEE – Régime d'importation applicable aux bananes</i> , DS38/R, 11 février 1994, non adopté
<i>CEE – Importations de viande de bœuf</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Communauté économique européenne – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada</i> , L/5099, adopté le 10 mars 1981, IBDD, S28/97
<i>CEE – Pièces détachées et composants</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants</i> , L/6657, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142
<i>CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux</i> , L/4599, adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53
<i>Chili – Boissons alcooliques</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Chili – Taxes sur les boissons alcooliques</i> , WT/DS87/R, WT/DS110/R, adopté le 12 janvier 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS87/AB/R, WT/DS110/AB/R
<i>Chili – Système de fourchettes de prix</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles</i> , WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
<i>Chili – Système de fourchettes de prix</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles</i> , WT/DS207/R, adopté le 23 octobre 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS207/AB/R
<i>Corée – Boissons alcooliques</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Corée – Taxes sur les boissons alcooliques</i> , WT/DS75/R, WT/DS84/R, adopté le 17 février 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R
<i>Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée</i> , WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R, adopté le 10 janvier 2001
<i>Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée</i> , WT/DS161/R, WT/DS169/R, adopté le 10 janvier 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R
<i>États-Unis – Acier au carbone</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Droits compensateurs sur certains produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance d'Allemagne</i> , WT/DS213/AB/R, adopté le 19 décembre 2002
<i>États-Unis – Article 337, Loi douanière</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – L'article 337 de la loi douanière de 1930</i> , L/6439, adopté le 7 novembre 1989, IBDD, S36/386

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>États-Unis – Bois de construction résineux IV</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada</i> , WT/DS257/AB/R, adopté le 17 février 2004
<i>États-Unis – Boissons à base de malt</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt</i> , DS23/R, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233
<i>États-Unis – Certains produits en provenance des CE</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures à l'importation de certains produits en provenance des Communautés européennes</i> , WT/DS165/AB/R, adopté le 10 janvier 2001
<i>États-Unis – Chemises et blouses de laine</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde</i> , WT/DS33/AB/R et Corr.1, adopté le 23 mai 1997
<i>États-Unis – Coton upland</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Subventions concernant le coton upland</i> , WT/DS267/AB/R, adopté le 21 mars 2005
<i>États-Unis – Crevettes</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes</i> , WT/DS58/AB/R, adopté le 6 novembre 1998
<i>États-Unis – Essence</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules</i> , WT/DS2/AB/R, adopté le 20 mai 1996
<i>États-Unis – Essence</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules</i> , WT/DS2/R, adopté le 20 mai 1996, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS2/AB/R
<i>États-Unis – Fonds spécial pour l'environnement</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation</i> , L/6175, adopté le 17 juin 1987, IBDD, S34/154
<i>États-Unis – FSC</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"</i> , WT/DS108/AB/R, adopté le 20 mars 2000
<i>États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS108/RW2, adopté le 14 mars 2006, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW2
<i>États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS108/AB/RW, adopté le 29 janvier 2002
<i>États-Unis – Jeux</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris</i> , WT/DS285/AB/R et Corr.1, adopté le 20 avril 2005
<i>États-Unis – Loi de 1916 (CE)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte des Communautés européennes</i> , WT/DS136/R et Corr.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
<i>États-Unis – Loi de 1916 (Japon)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte du Japon</i> , WT/DS162/R et Add.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention</i> , WT/DS217/R, WT/DS234/R, adopté le 27 janvier 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R
<i>États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS212/RW, adopté le 27 septembre 2005
<i>États-Unis – Sucre</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – Restrictions à l'importation de sucre</i> , L/6514, adopté le 22 juin 1989, IBDD, S36/372
<i>États-Unis – Tabac</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>États-Unis – Mesures affectant l'importation, la vente et l'utilisation de tabac sur le marché intérieur</i> , DS44/R, adopté le 4 octobre 1994, IBDD, S41/145
<i>États-Unis – Viande d'agneau</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures de sauvegarde à l'importation de viande d'agneau fraîche, réfrigérée ou congelée en provenance de Nouvelle-Zélande et d'Australie</i> , WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R, adopté le 16 mai 2001
<i>Grèce – Taxes à l'importation</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Taxes spéciales à l'importation instituées par la Grèce</i> , G/25, adopté le 3 novembre 1952, IBDD, S1/51
<i>Inde – Automobiles</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Inde – Mesures concernant le secteur automobile</i> , WT/DS146/R, WT/DS175/R et Corr.1, adopté le 5 avril 2002
<i>Inde – Brevets (États-Unis)</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture</i> , WT/DS50/AB/R, adopté le 16 janvier 1998
<i>Indonésie – Automobiles</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile</i> , WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopté le 23 juillet 1998
<i>Italie – Machines agricoles</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles</i> , L/833, adopté le 23 octobre 1958, IBDD, S7/64
<i>Japon – Boissons alcooliques I</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Japon – Droits de douane, fiscalité et pratiques en matière d'étiquetage concernant les vins et les boissons alcooliques importés</i> , L/6216, adopté le 10 novembre 1987, IBDD, S34/92
<i>Japon – Boissons alcooliques II</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Japon – Taxes sur les boissons alcooliques</i> , WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1 <sup>er</sup> novembre 1996
<i>Japon – Pellicules</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Japon – Mesures affectant les pellicules et papiers photographiques destinés aux consommateurs</i> , WT/DS44/R, adopté le 22 avril 1998
<i>Japon – Semi-conducteurs</i>	Rapport du Groupe spécial du GATT <i>Japon – Commerce des semi-conducteurs</i> , L/6309, adopté le 4 mai 1988, IBDD, S35/126
<i>Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons</i> , WT/DS308/AB/R, adopté le 24 mars 2006

<b>Titre abrégé</b>	<b>Titre complet de l'affaire et référence</b>
<i>Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons</i> , WT/DS308/R, adopté le 24 mars 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS308/AB/R
<i>République dominicaine – Importation et vente de cigarettes</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur</i> , WT/DS302/AB/R, adopté le 19 mai 2005
<i>République dominicaine – Importation et vente de cigarettes</i>	Rapport du Groupe spécial <i>République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur</i> , WT/DS302/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS302/AB/R
<i>Turquie – Riz</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Turquie – Mesures affectant l'importation de riz</i> , WT/DS334/R, adopté le 22 octobre 2007
<i>Turquie – Textiles</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Turquie – Restrictions à l'importation de produits textiles et de vêtements</i> , WT/DS34/R, adopté le 19 novembre 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS34/AB/R

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

Accord SMC	Accord sur les subventions et les mesures compensatoires
Accord sur les MIC	Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce
Centre de vérification	Centre professionnel national de vérification du caractère complet des véhicules
CGA	Administration générale des douanes
CKD	non assemblé
<i>Convention de Vienne</i>	Convention de Vienne sur le droit des traités
GATT de 1947	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1947
GATT de 1994	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
NDRC	Commission nationale pour le développement et la réforme
OMD	Organisation mondiale des douanes
ONUG	Office des Nations Unies à Genève
Protocole d'accession	Protocole d'accession de la Chine à l'OMC
rapport du Groupe de travail	rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine
RGI	Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé
SH	Système harmonisé
SKD	semi-assemblé



## I. INTRODUCTION

### A. PLAINTES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, DES ÉTATS-UNIS ET DU CANADA

1.1 Le 30 mars 2006, les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations avec la République populaire de Chine (ci après dénommée la "Chine"), conformément à l'article 4 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, à l'article XXII:1 du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC et aux articles 4 et 30 de l'Accord SMC, au sujet de l'imposition par la Chine de mesures qui auraient des effets négatifs sur les exportations de pièces automobiles des Communautés européennes vers la Chine.<sup>2</sup>

1.2 Des consultations ont eu lieu entre les Communautés européennes et la Chine les 11 et 12 mai 2006 à Genève au sujet de ces mesures et d'autres mesures. Elles n'ont pas abouti à un règlement satisfaisant de la question.

1.3 Le 30 mars 2006, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec la Chine, conformément aux articles 1<sup>er</sup> et 4 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, à l'article XXII du GATT de 1994, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC (dans la mesure où l'article 8 incorpore par renvoi l'article XXII du GATT de 1994) et aux articles 4 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par renvoi l'article XXII du GATT de 1994), au sujet du traitement accordé par la Chine aux pièces, composants et accessoires de véhicules automobiles importés des États-Unis.<sup>3</sup>

1.4 Des consultations ont eu lieu entre les États-Unis et la Chine les 11 et 12 mai 2006 à Genève. Elles n'ont pourtant pas permis de régler le différend.

1.5 Le 13 avril 2006, le Canada a demandé l'ouverture de consultations avec la Chine, conformément aux articles 1<sup>er</sup> et 4 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, à l'article XXII du GATT de 1994, à l'article 7 de l'Accord sur les règles d'origine, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC et aux articles 4 et 30 de l'Accord SMC, au sujet du traitement accordé par la Chine aux pièces automobiles en provenance du Canada.<sup>4</sup>

1.6 Des consultations ont eu lieu entre le Canada et la Chine les 11 et 12 mai 2006 en vue d'arriver à une solution mutuellement satisfaisante. Elles n'ont malheureusement pas permis de régler le différend.

1.7 Le 15 septembre 2006, les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada ont chacun présenté une demande d'établissement d'un groupe spécial. À sa réunion du 28 septembre 2006, l'Organe de règlement des différends a reporté l'établissement d'un groupe spécial.

### B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL

1.8 À sa réunion du 26 octobre 2006, l'ORD a établi un seul groupe spécial, comme l'avaient demandé les Communautés européennes dans le document WT/DS339/8, les États-Unis dans le

---

<sup>2</sup> Document WT/DS339/1 du 3 avril 2006.

<sup>3</sup> Document WT/DS340/1 du 3 avril 2006.

<sup>4</sup> Document WT/DS342/1 du 19 avril 2006.

document WT/DS340/8 et le Canada dans le document WT/DS342/8, conformément à l'article 9:1 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.<sup>5</sup>

1.9 À cette réunion, les parties au différend sont convenues que le Groupe spécial serait doté du mandat type. Le mandat du Groupe spécial est donc le suivant:

"Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les Communautés européennes dans le document WT/DS339/8, les États-Unis dans le document WT/DS340/8 et le Canada dans le document WT/DS342/8, la question portée devant l'ORD par les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada dans ces documents et faire des constatations propres à aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans lesdits accords."

1.10 Le 19 janvier 2007, les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada ont demandé au Directeur général, en vertu du paragraphe 7 de l'article 8 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, de déterminer la composition du Groupe spécial.

1.11 En conséquence, le 29 janvier 2007, le Directeur général a donné au Groupe spécial la composition suivante<sup>6</sup>:

Président: M. Julio Lacarte-Muró

Membres: M. Ujal Singh Bhatia  
M. Wilhelm Meier

1.12 L'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Japon, le Mexique, le Taipei chinois et la Thaïlande ont réservé leurs droits de participer aux travaux du Groupe spécial en qualité de tierces parties.

## C. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL

1.13 Le Groupe spécial a tenu sa première réunion de fond avec les parties les 22 et 24 mai 2007. La séance avec les tierces parties s'est tenue le 23 mai 2007. La deuxième réunion de fond du Groupe spécial avec les parties a eu lieu les 12 et 13 juillet 2007.

1.14 Le 20 septembre 2007, le Groupe spécial a remis la partie descriptive de son rapport. Il a présenté ses rapports intérimaires aux parties le 13 février 2008. Il a présenté ses rapports finals aux parties le 20 mars 2008.

## II. ASPECTS FACTUELS

### A. MESURES EN CAUSE

2.1 La présente affaire concerne les mesures de la Chine régissant les importations de pièces automobiles. Les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada ont indiqué que les mesures suivantes étaient les mesures en cause dans la présente affaire<sup>7</sup>:

---

<sup>5</sup> Document WT/DSB/M/221, paragraphe 54.

<sup>6</sup> Document WT/DS339/9, WT/DS340/9 et WT/DS342/9 du 30 janvier 2007.

- a) la Politique concernant le développement de l'industrie automobile (Ordonnance n° 8 de la Commission nationale pour le développement et la réforme) (l'Ordonnance n° 8), entrée en vigueur le 21 mai 2004;
- b) les Règles administratives régissant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets (Décret n° 125 de la République populaire de Chine) (le "Décret n° 125"), entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2005; et
- c) les Règles régissant la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets (Avis public n° 4 de 2005 de l'Administration générale des douanes de la République populaire de Chine) (l'"Avis n° 4"), entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2005.

## B. TRADUCTION DES MESURES DE LA CHINE

2.2 S'agissant des mesures de la Chine qui sont en cause, les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada (également dénommés ci-après les "coplaignants") ont communiqué leurs traductions officieuses des mesures vers l'anglais avec les pièces communes jointes à leurs premières communications écrites.<sup>8</sup> La Chine a également communiqué ses propres traductions officieuses du chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4 avec les pièces jointes à sa première communication écrite.<sup>9</sup>

2.3 Lors de la deuxième réunion de fond avec les parties, le Groupe spécial a invité celles-ci à se mettre d'accord sur une traduction commune des mesures de la Chine. En conséquence, le 2 août 2007, les parties ont communiqué des traductions communes de l'ensemble des dispositions des mesures de la Chine, à l'exception de l'article 28 du Décret n° 125.<sup>10</sup>

2.4 Comme les plaignants avaient demandé au Groupe spécial de confier la traduction de l'article 28 du Décret n° 125 à un traducteur indépendant, le Groupe spécial a adressé une lettre à l'ONUG pour lui demander de faire traduire la disposition concernée par la Division des services de conférence de l'ONUG.<sup>11</sup> Le 23 août 2007, le Groupe spécial a transmis aux parties la traduction réalisée par l'UNOG afin de leur donner la possibilité de présenter des observations.

---

<sup>7</sup> Les titres et termes concernant les mesures de la Chine qui ont été utilisés dans les présents rapports sont ceux figurant dans les textes des traductions communes des mesures dont il a été convenu par les parties, joints à l'annexe E des présents rapports. Voir les paragraphes 2.2 à 2.4 en ce qui concerne les aspects procéduraux des traductions communes des mesures de la Chine.

<sup>8</sup> Pièce JE-18 (Ordonnance n° 8); pièce JE-27 (Décret n° 125); et pièce JE-28 (Avis n° 4).

<sup>9</sup> Pièce CHI-2 (chapitre XI de l'Ordonnance n° 8), pièce CHI-3 (Décret n° 125); et pièce CHI-4 (Avis n° 4).

<sup>10</sup> Les textes des traductions communes des mesures de la Chine figurent à l'annexe E des présents rapports. En ce qui concerne l'article 28 du Décret n° 125, c'est la traduction réalisée par l'ONUG qui a été insérée, pour ce qui est de la version anglaise.

<sup>11</sup> L'anglais et le chinois font partie des langues officielles de l'ONU. La lettre adressée par le Groupe spécial à l'ONUG, datée du 15 août 2007, ainsi que la réponse de l'ONUG au Groupe spécial sont reproduites à l'annexe D des présents rapports.

C. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ADRESSÉE À L'OMD

2.5 Le 7 juin 2007, le Groupe spécial a adressé une lettre à l'OMD pour lui demander son aide à propos de questions ayant trait au Système harmonisé.<sup>12</sup> Lors de la deuxième réunion de fond avec les parties, celles-ci ont été invitées à présenter des observations sur la réponse de l'OMD.

2.6 Le Groupe spécial a adressé le 16 juillet 2007 une deuxième lettre à l'OMD, afin de lui demander de nouveau son assistance au sujet de la même question.<sup>13</sup> Les parties se sont vu ménager la possibilité de présenter des observations sur la deuxième réponse de l'OMD.

D. DEMANDE DES ÉTATS-UNIS TENDANT À CE QUE LES CONSTATATIONS DU GROUPE SPÉCIAL PRENNENT LA FORME DE RAPPORTS DISTINCTS REGROUPÉS DANS UN SEUL DOCUMENT COMPORTANT DES SECTIONS DISTINCTES CONSACRÉES AUX CONCLUSIONS ET AUX RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL POUR CHACUNE DES PARTIES PLAIGNANTES

2.7 Lors de la deuxième réunion de fond, les États-Unis ont demandé, conformément au paragraphe 18 des Procédures de travail du Groupe spécial, que le Groupe spécial publie ses constatations sous la forme d'un seul document regroupant trois rapports distincts qui comporteraient des sections communes consacrées aux conclusions et aux recommandations du Groupe spécial pour chacune des parties plaignantes.

### III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

A. LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

3.1 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec<sup>14</sup>:

- a) l'article 2:1 et l'article 2:2 de l'Accord sur les MIC pris conjointement avec l'alinéa 1 a) de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC en appliquant des mesures concernant les investissements et liées au commerce des marchandises qui sont incompatibles avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994 et en appliquant des mesures concernant les investissements et liées au commerce des marchandises, auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage et qui prescrivent qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale. En outre, la Chine a agi d'une manière incompatible avec l'article 2:1 et l'article 2:2 de l'Accord sur les MIC pris conjointement avec l'alinéa 2 a) de la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC en appliquant des mesures concernant les investissements et liées au commerce des marchandises qui sont incompatibles avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994 et en appliquant des mesures concernant les investissements et liées au commerce des marchandises, auxquelles il

---

<sup>12</sup> La lettre adressée par le Groupe spécial à l'OMD, datée du 7 juin 2007, ainsi que la réponse de l'OMD au Groupe spécial, datée du 20 juin 2007, sont reproduites à l'annexe C des présents rapports.

<sup>13</sup> La deuxième lettre adressée par le Groupe spécial à l'OMD et la réponse de l'OMD au Groupe spécial, datée du 30 juillet 2007, sont reproduites à l'annexe C des présents rapports.

<sup>14</sup> Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS339/8, et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 300 à 303.

est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui restreignent l'importation, par une entreprise, de produits servant ou liés à sa production locale, d'une manière générale ou en la limitant à un montant lié au volume ou à la valeur de la production locale qu'elle exporte;

- b) ses obligations au titre de l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession de la République populaire de Chine à l'OMC, en particulier la Partie I, section 7.3, du Protocole d'accession de la Chine, et au paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine pris conjointement avec la Partie I, section 1.2, du Protocole d'accession de la Chine, au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine en ne se conformant pas pleinement, dès l'accession, à l'Accord sur les MIC, sans recourir à l'article 5 de celui-ci, et en n'éliminant pas les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux et en omettant de s'abstenir d'appliquer les modalités de contrats contenant de telles prescriptions;
- c) l'article III:4 du GATT de 1994 en imposant pour les pièces importées incorporées dans un véhicule assemblé des seuils spécifiés au-dessus desquels une imposition additionnelle s'applique à chaque pièce importée incluse dans le véhicule. De plus, dans le cadre de ces mesures, la Chine impose aussi des prescriptions administratives additionnelles aux importateurs et fabricants qui peuvent ne pas respecter le seuil requis pour la teneur en produits nationaux. Ce faisant, la Chine n'a pas soumis les produits du territoire des Communautés européennes importés sur le territoire de la Chine à un traitement non moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur;
- d) l'article III:2 du GATT de 1994 en frappant les produits du territoire d'autres Membres importés sur le territoire de la Chine, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires. La Chine a aussi appliqué des taxes ou autres impositions intérieures aux produits importés ou nationaux d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe 1 de l'article III;
- e) l'article III:5 du GATT de 1994 en établissant et en maintenant des réglementations quantitatives intérieures concernant le mélange, la transformation ou l'utilisation, en quantités ou en proportions déterminées, de certains produits, qui exigeraient, directement ou indirectement, qu'une quantité ou une proportion déterminée d'un produit visé par la réglementation provienne de sources nationales de production. En outre, la Chine a appliqué des réglementations quantitatives intérieures d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe 1 de l'article III; et
- f) ses obligations au titre de l'Accord sur l'OMC, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession, en particulier la Partie I, section 7.2, du Protocole d'accession, en adoptant des mesures qui sont incompatibles avec les dispositions du GATT de 1994, en particulier l'article III.

3.2 À titre subsidiaire, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec:

- g) l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994 en n'accordant pas au commerce d'un autre Membre un traitement non moins favorable que celui qui est prévu dans la partie appropriée de la Liste annexée au GATT de 1994. La Chine n'a pas exempté des produits, qui sont les produits du territoire d'un autre Membre, à leur importation sur le territoire de la Chine, de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de la Chine. La Chine n'a pas exempté ces produits d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation, qui seraient plus élevés que ceux qui étaient imposés à la date de cet accord, ou que ceux qui, comme conséquence directe et obligatoire de la législation en vigueur à cette date dans le territoire importateur, seraient imposés ultérieurement; et
- h) l'article 3:1 b) pris conjointement avec l'article 3.2 de l'Accord SMC en accordant ou en maintenant des subventions subordonnées, en droit ou en fait, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

3.3 En outre, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de recommander, conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC, que la Chine retire ses subventions prohibées dans un délai de 90 jours à compter de l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD en l'espèce.<sup>15</sup>

## B. ÉTATS-UNIS

3.4 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec<sup>16</sup>:

- a) l'article III:2 du GATT de 1994, en frappant d'une imposition les pièces automobiles importées mais pas les pièces automobiles d'origine nationale, et en appliquant par ailleurs des impositions intérieures de manière à protéger la production nationale;
- b) l'article III:4 du GATT de 1994, en traitant les pièces automobiles importées d'une manière moins favorable que les pièces automobiles d'origine nationale similaires, en imposant des charges administratives additionnelles et des impositions additionnelles aux constructeurs qui utilisent des pièces importées en quantités supérieures à des seuils spécifiés, ce qui affecte la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation des pièces automobiles importées;
- c) l'article 2:1 et les alinéas 1 a) et 2 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC, en exigeant des constructeurs de véhicules automobiles établis en Chine qu'ils achètent ou utilisent des pièces automobiles d'origine nationale afin d'obtenir des avantages tels que d'échapper à des charges administratives et au paiement d'impositions additionnelles et en imposant des restrictions ayant généralement pour effet de restreindre l'importation, par un constructeur, de pièces automobiles utilisées dans sa production locale ou liées à celle-ci;
- d) l'article III:5 du GATT de 1994, en exigeant qu'une quantité ou une proportion spécifiée des pièces automobiles assemblées en un véhicule automobile complet

---

<sup>15</sup> Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 303.

<sup>16</sup> Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, WT/DS340/8, et première communication écrite des États-Unis, paragraphes 128 et 129.

proviennent de sources nationales, et en appliquant par ailleurs des réglementations quantitatives intérieures de manière à protéger la production nationale;

- e) le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession, en introduisant des mesures qui ne peuvent pas être justifiées en vertu des dispositions de l'Accord sur l'OMC, particulièrement en ce qui concerne les articles III et XI du GATT de 1994;
- f) le paragraphe 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession et le paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail, en ne se conformant pas à l'Accord sur les MIC et en maintenant des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux rendues effectives par les mesures;
- g) les articles 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC, en exemptant les pièces automobiles d'origine nationale des impositions imposées par les mesures, ainsi qu'en exemptant les pièces importées des impositions si le constructeur du véhicule automobile utilise des pièces d'origine nationale de préférence à des pièces importées afin de satisfaire aux seuils spécifiés; et

3.5 Dans la mesure où les mesures imposent une imposition à l'importation ou à l'occasion de l'importation de pièces automobiles,

- h) l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, en accordant aux pièces automobiles importées un traitement moins favorable que celui qui est prévu dans sa Liste de concessions et d'engagements annexée au GATT de 1994 et en imposant des impositions plus élevées que celles qui y sont prévues;
- i) le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, en identifiant spécifiquement les ensembles entièrement en pièces détachées (CKD) et partiellement en pièces détachées (SKD) pour véhicules automobiles et en leur appliquant le droit de douane applicable aux véhicules complets; et
- j) l'article XI:1 du GATT de 1994, en constituant des prohibitions ou des restrictions à l'importation de pièces automobiles autres que sous la forme de droits, taxes ou autres impositions.

3.6 Les États-Unis demandent également au Groupe spécial de formuler les recommandations prévues par l'article 4.7 de l'Accord SMC.<sup>17</sup>

C. CANADA

3.7 Le Canada demande au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec<sup>18</sup>:

- a) l'article III:2 du GATT de 1994 parce que les mesures se traduisent par des impositions frappant les pièces importées liées à leur utilisation dans la fabrication en Chine, tandis que les pièces produites sur le marché intérieur ne sont pas soumises à

---

<sup>17</sup> Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 128.

<sup>18</sup> Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Canada, WT/DS342/8, et première communication écrite du Canada, paragraphes 159 et 160.

ces impositions. La Chine frappe également les produits importés de taxes intérieures ou autres impositions d'une manière contraire à l'article III:1;

- b) l'article III:4 du GATT de 1994 parce que les mesures se traduisent par un traitement moins favorable pour les pièces importées que pour les pièces d'origine nationale. Ce traitement moins favorable inclut l'effet des impositions additionnelles sur l'utilisation des pièces importées, une réglementation plus contraignante de cette utilisation et des seuils spécifiés pour cette utilisation;
- c) l'article III:5 (et également l'article III:1) du GATT de 1994 parce que les mesures constituent une réglementation quantitative intérieure qui prescrit certaines teneurs en produits nationaux;
- d) l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, conjointement avec l'alinéa 1 a) de la Liste exemplative annexée à l'Accord, parce que les mesures constituent des mesures prescrivant l'achat ou l'utilisation de produits d'origine nationale par les entreprises nationales;
- e) le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession, du fait de mesures incompatibles avec les dispositions du GATT de 1994, en particulier l'article III; et
- f) les paragraphes 1.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole, et les paragraphes 203 et 342 du rapport du Groupe de travail, du fait de mesures qui établissent et maintiennent des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux.

3.8 À titre subsidiaire, le Canada demande au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec:

- g) l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, parce que les impositions frappant les pièces importées, si elles sont qualifiées à juste titre de droits de douane, sont plus élevées que les droits qui sont énoncés dans la Liste de concessions et d'engagements de la Chine, et donc contraires aux engagements contractés par la Chine lors de son accession à l'OMC.

3.9 Le Canada demande également au Groupe spécial de constater que les mesures de la Chine annulent ou compromettent des avantages, au sens de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994, qui résultent pour le Canada en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD pour des véhicules automobiles. En particulier, la Chine a annulé ou compromis des avantages liés aux paragraphes 93 et 342 du rapport du Groupe de travail, pris conjointement avec le paragraphe 1.2 de la Partie I du Protocole d'accession, en appliquant des droits de douane supérieurs à 10 pour cent aux importations de kits CKD et de kits SKD pour des véhicules automobiles.

3.10 En outre, le Canada demande au Groupe spécial de recommander à la Chine de rendre ses mesures conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC, y compris en supprimant les seuils relatifs à la teneur en produits nationaux et en supprimant l'imposition intérieure discriminatoire appliquée au-delà des engagements inscrits dans sa liste.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Première communication écrite du Canada, paragraphe 160.

D. CHINE

3.11 La Chine demande<sup>20</sup>:

- a) que le Groupe spécial rejette les allégations des Communautés européennes, des États-Unis et du Canada; et
- b) dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait qu'un ou plusieurs aspects des mesures contestées sont incompatibles avec l'article II ou l'article III du GATT, la Chine a démontré à titre provisoire que toute incompatibilité entre les mesures contestées et les obligations de la Chine dans le cadre du GATT relève de l'exception générale prévue à l'article XX d).

**IV. ARGUMENTS DES PARTIES**

4.1 Il est rendu compte ci-après des arguments présentés par les parties dans leurs communications écrites et leurs déclarations orales.<sup>21</sup> Les réponses des parties aux questions et leurs observations sur leurs réponses respectives figurent à l'annexe C.

A. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

**1. Introduction**

4.2 En tant que Membre de l'OMC, la Chine s'est engagée à se conformer aux obligations énoncées dans l'Accord sur l'OMC. Elle s'est engagée à ouvrir ses marchés, en partie par la réduction des droits de douane sur les pièces automobiles et par la suppression de ses prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. En dépit des engagements qu'elle a pris au cours de son accession à l'OMC, la Chine a adopté des mesures instituant des impositions intérieures discriminatoires sur les pièces automobiles importées, lorsque la quantité de pièces automobiles importées contenue dans les véhicules fabriqués en Chine dépasse certains seuils maximaux. Les mesures comportent également des prescriptions contraignantes en matière de tenue de registres, de déclaration et de vérification qui concernent uniquement les pièces automobiles importées. Les mesures rendent les pièces automobiles importées plus coûteuses et moins concurrentielles que les pièces automobiles similaires d'origine nationale et encouragent donc les investissements dans la fabrication locale de pièces.

**2. Les mesures**

4.3 Les mesures figurent dans trois documents:

- l'Ordonnance n° 8;
- le Décret n° 125; et
- l'Avis n° 4.

4.4 L'Ordonnance n° 8 a été publiée le 21 mai 2004 par la Commission nationale pour le développement et la réforme. Le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, tous deux entrés en vigueur le

---

<sup>20</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 214 et 215.

<sup>21</sup> Les résumés des arguments des parties sont basés sur les résumés analytiques communiqués au Groupe spécial par les parties. Les notes de bas de page reprises dans la présente section sont celles des parties.

1<sup>er</sup> avril 2005, portent application de l'Ordonnance sur la politique dans le domaine de l'industrie automobile.

a) Critères de fond déterminant l'application d'impositions intérieures au taux applicable aux "véhicules complets"

4.5 Si un modèle de véhicule est fabriqué en utilisant des pièces importées au-delà des seuils spécifiés en termes de quantité ou de valeur, toutes les pièces importées sont considérées comme des "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" et sont frappées d'une imposition basée sur le taux applicable aux véhicules complets, qui correspond généralement à 25 pour cent de la valeur des pièces importées. Les pièces importées seront des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets si l'un des trois critères suivants se trouve rempli (article 21 du Décret n° 125):

- Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005, lorsque des kits CKD ou SKD complets sont importés afin d'assembler un véhicule.
- Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005, si une quantité suffisante d'ensembles réputés importés est utilisée pour la fabrication du véhicule. Les pièces importées seront assimilées à des véhicules complets si les combinaisons suivantes d'ensembles "sont réputées importées":
  - o les deux principaux ensembles (la carrosserie et le moteur du véhicule);
  - o l'un des deux principaux ensembles, ainsi qu'au moins trois autres ensembles;  
ou
  - o au moins cinq ensembles, autres que les principaux ensembles.
- Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006, lorsque le prix global des pièces importées équivaut au moins à 60 pour cent du prix de toutes les pièces utilisées dans un véhicule. Cependant, cet aspect des mesures a été suspendu jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2008 par le Bulletin commun des douanes n° 38 du 5 juillet 2006.

4.6 Un ensemble est "réputé importé" et imputé sur les seuils si le prix global des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble, ou si ce dernier comporte un nombre de "pièces essentielles" plus élevé que le nombre prescrit, ou s'il est assemblé à partir d'un jeu complet de pièces importées (article 22 du Décret n° 125).

4.7 Si le fabricant de véhicules produit un véhicule en utilisant des pièces importées qui sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, il sera tenu d'acquitter une imposition sur toutes les pièces importées qui ont été incorporées dans le véhicule (c'est-à-dire pas seulement sur les pièces importées utilisées dans l'ensemble réputé importé). Cette imposition représente généralement un droit de 10 pour cent sur les pièces automobiles et une imposition intérieure additionnelle de 15 pour cent. Les impositions prévues par les mesures ne sont pas perçues à la frontière, mais à une date ultérieure, après que les marchandises ont été incorporées dans les véhicules fabriqués et, comme il est indiqué plus haut, en fonction de l'utilisation qui est faite des pièces en Chine.

- b) Exigences administratives imposées aux fabricants de véhicules et de pièces automobiles qui utilisent des pièces importées

4.8 Toute utilisation de pièces importées lors de la fabrication d'un véhicule placera le fabricant sous le régime administratif contraignant prévu par les mesures. Les prescriptions administratives ne s'appliquent pas aux fabricants de véhicules qui n'utilisent que des pièces nationales. Cela peut avoir pour effet de retarder sensiblement la réception et l'utilisation des pièces automobiles importées et affecte la possibilité pour un fabricant de se procurer des pièces importées qui ne figurent pas dans le plan d'exécution d'un véhicule enregistré.

4.9 En raison des contraintes administratives, les fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées sont tenus, entre autres choses:

- a) de procéder à une évaluation autonome des modèles de véhicule proposés pour déterminer si, en raison de la quantité ou de la valeur des pièces importées qui seront utilisées lors de la fabrication du véhicule, il convient d'assimiler ces pièces à des véhicules complets;
- b) de produire auprès des douanes des documents établissant la quantité et la valeur des pièces importées qui ont réellement été utilisées lors de la fabrication d'un modèle de véhicule;
- c) de demander aux douanes de procéder à une vérification de l'évaluation autonome (si les pièces importées ne sont pas assimilées à des véhicules complets) ou du premier lot de véhicules produits (si les pièces importées sont assimilées à des véhicules complets);
- d) de fournir avant l'importation au bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi un cautionnement général à titre de garantie, lorsqu'un modèle de véhicule est fabriqué avec des pièces assimilées à des véhicules complets.

4.10 Une autre contrainte administrative résulte du fait que les pièces importées sont réputées "sous douane" au titre des mesures. Jusqu'à présent, il s'agit d'une fiction. Les pièces automobiles importées n'ont pas été visées jusqu'à présent par l'obligation de verser un cautionnement et elles sont librement utilisées sur les sites de production des fabricants de véhicules et de pièces automobiles. Néanmoins, si cela devait se produire, cela donnerait lieu à des complications importantes (telles que la tenue de registres spéciaux, des restrictions à l'entrée et à la sortie comprenant des laissez-passer spéciaux pour le personnel, l'approbation par les douanes du déplacement de pièces en dehors des zones franches ...).

4.11 Les mesures comportent également des exigences administratives particulières lorsque des modifications sont apportées au modèle de véhicule du fait de l'utilisation de pièces importées plutôt que de pièces nationales. Cela va de l'obligation de faire une déclaration aux douanes, lorsque des pièces optionnelles importées sont montées sur le modèle de véhicule, au nouvel accomplissement de toutes les formalités administratives liées à l'enregistrement et à l'importation des pièces. Cela a pour effet de limiter la possibilité pour les fabricants de véhicules de s'approvisionner librement en pièces automobiles importées.

4.12 Les mesures obligent également les fabricants à remonter la chaîne d'approvisionnement pour déterminer si certains ensembles et pièces essentielles doivent être traités comme importés aux fins des mesures. En conséquence, les fabricants et les fournisseurs de pièces qui utilisent des pièces

importées doivent tenir des registres en ce qui concerne la quantité, le type et le coût des pièces importées entrant dans toutes les pièces incorporées dans un véhicule fabriqué. Ce faisant, les fabricants et les fournisseurs de pièces exécutent leurs obligations contractuelles envers les fabricants de véhicules et leur garantissent qu'ils respectent les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux prévues par les mesures.

c) Incidence des mesures

4.13 D'une manière générale, les mesures ont pour effet d'exercer une discrimination à l'encontre des pièces automobiles importées parce qu'elles encouragent l'utilisation de pièces d'origine nationale dans la fabrication de véhicules et de pièces automobiles en Chine. En raison de la sensibilité du marché chinois aux prix, les fabricants de véhicules et de pièces automobiles seraient "évincés" du marché chinois s'ils répercutaient sur leurs clients l'imposition intérieure additionnelle de 15 pour cent, et ils subiraient une perte s'ils en absorbaient le coût. En conséquence, les fabricants sont forcés de respecter les seuils relatifs à la teneur en produits nationaux prévus par les mesures. Cela a également pour effet de dévaluer les investissements des fabricants étrangers de véhicules et de pièces automobiles qui ont investi en Chine en partant du principe qu'ils pourraient importer des pièces automobiles au taux de 10 pour cent que la Chine a consolidé dans sa Liste de concessions.

### 3. Arguments juridiques

a) Violation de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accession en ce qui concerne l'Accord sur les MIC

4.14 Les Communautés européennes considèrent que les mesures sont incompatibles avec l'article 2 de l'*Accord sur les MIC*, pris conjointement avec les alinéas 1 a) et 2 a) de la Liste exemplative.

4.15 Les mesures sont des "mesures concernant les investissements" parce qu'elles visent à encourager la mise en place d'une capacité de production de véhicules automobiles finis et de pièces de véhicules automobiles en Chine. Cet objectif implique que ces mesures ont nécessairement une incidence notable sur l'investissement dans ces secteurs. Toute la stratégie d'investissement des fabricants locaux et des fabricants étrangers de véhicules et de pièces est définie en fonction des contraintes instituées par ces mesures.

4.16 Les mesures sont "liées au commerce" parce qu'elles ne s'appliquent qu'aux pièces importées et ne visent que ces dernières. En outre, les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux sont nécessairement "liées au commerce" parce que ce genre de prescriptions, par définition, encouragent toujours l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés et qu'elles ont donc une incidence sur les échanges.

4.17 Les mesures tombent carrément sous le coup des alinéas 1 a) et 2 a) de la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC i) parce qu'elles subordonnent l'obtention d'un certain nombre d'avantages (impositions moins élevées et avantages procéduraux) au respect des seuils relatifs à la teneur en produits nationaux et ii) que ces prescriptions ont par définition une incidence considérable sur l'importation de produits servant ou liés à la production locale.

4.18 Étant donné que la Chine s'est engagée expressément dans son Protocole d'accession à se conformer à l'Accord sur les MIC, les mesures sont donc également incompatibles avec ses obligations au titre de l'*Accord sur l'OMC*, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession

(partie I, article 7.3, et paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail, pris conjointement avec la partie I, article 1.2, et le paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail).

b) Violation de l'article III du GATT de 1994 et du Protocole d'accession de la Chine en ce qui concerne l'article III du GATT de 1994

4.19 L'application des mesures est liée au processus de fabrication qui a effectivement lieu en Chine. Les mesures sont donc des mesures "intérieures". L'imposition intérieure n'est en effet appliquée qu'une fois que les pièces importées ont été assemblées et transformées en un véhicule complet, si la teneur en produits nationaux est insuffisante.

*i) Article III:4 du GATT de 1994*

4.20 Les mesures sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994 parce que les trois éléments permettant de constater l'existence d'une incompatibilité sont réunis.

4.21 Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des "produits similaires" parce que les mesures elles-mêmes traitent les pièces d'origine nationale et les pièces importées comme étant "similaires". La seule distinction est opérée en fonction de l'origine des produits.

4.22 Les mesures constituent des "lois, règlements ou prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation" des produits importés similaires, puisqu'elles imposent des règles procédurales et administratives très strictes et éventuellement une imposition intérieure de 15 pour cent et qu'elles modifient ainsi d'une manière défavorable les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits importés sur le marché intérieur.

4.23 Enfin, les pièces et composants automobiles importés sont soumis à un traitement "moins favorable" que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale, puisque les fabricants d'automobiles n'ont pas la possibilité d'acheter des pièces importées au-delà d'une certaine proportion sans encourir de lourdes conséquences. Ces conséquences consistent en une imposition additionnelle et dans l'obligation de se conformer à des prescriptions de forme additionnelles.

*ii) Article III:2 du GATT de 1994*

4.24 Les mesures contreviennent également à l'article III:2, première phrase. Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont des "produits similaires", parce que les mesures ne s'appliquent qu'aux pièces automobiles importées, et non pas aux pièces automobiles nationales. Les pièces automobiles importées qui sont identiques en tous points aux pièces automobiles nationales, hormis leur origine, seront frappées d'impositions intérieures en fonction de la teneur en produits nationaux du véhicule assemblé. Étant donné que ces impositions intérieures ne s'appliquent pas aux pièces automobiles nationales, les impositions qui frappent les pièces automobiles importées sont nécessairement "supérieures" à celles qui frappent les produits similaires d'origine nationale.

4.25 À titre subsidiaire, les mesures sont incompatibles avec l'article III:2, deuxième phrase, pris conjointement avec la note additionnelle pertinente relative à cet article. Étant donné que les mesures établissent une discrimination entre les pièces automobiles en fonction de leur origine, les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont nécessairement "directement concurrentes ou substituables". Elles ne sont pas "frappées d'une taxe semblable" puisque les impositions intérieures ne frappent que les pièces automobiles importées. L'application protectrice au

sens de l'article III:1 découle du fait que la différence entre les impositions se situe largement au-dessus du niveau *de minimis*, ainsi que de la structure discriminatoire des mesures et de l'objectif déclaré de celles-ci, qui est de protéger la production nationale.

*iii) Article III:5 du GATT de 1994*

4.26 En outre, les mesures contreviennent à l'article III:5, première phrase. Premièrement, elles constituent une "réglementation intérieure" puisqu'elles sont des règles impératives des autorités chinoises concernant le traitement administratif et fiscal des pièces automobiles importées. Deuxièmement, il s'agit d'une réglementation "quantitative ... concernant le mélange, la transformation ou l'utilisation, en quantités ou en proportions déterminées", parce qu'elle traite des quantités et des proportions de pièces automobiles nationales ou de pièces automobiles importées dans les véhicules assemblés et leurs ensembles. Les mesures fixent des quantités et des proportions maximales de pièces automobiles importées qui ne doivent pas être dépassées lorsque celles-ci sont utilisées pour assembler des véhicules. Troisièmement, les mesures "exige[nt], directement ou indirectement, qu'une quantité ou une proportion déterminée d'un produit visé par la réglementation provienne de sources nationales de production". Si les fabricants de véhicules n'utilisent pas suffisamment de pièces nationales pour rester en deçà des seuils maximaux de pièces importées fixés par les mesures, toutes les pièces importées entrant dans l'assemblage de ce véhicule sont considérées comme des "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" et sont frappées du taux de droit applicable aux véhicules complets.

4.27 À titre subsidiaire, les Communautés européennes démontrent que les mesures sont incompatibles avec l'article III:5, deuxième phrase, parce qu'elles sont appliquées "de manière à protéger la production nationale". Les facteurs révélateurs d'une application protectrice au sens de l'article III:2, deuxième phrase, dont il est fait état plus haut, permettent également de conclure à une incompatibilité avec l'article III:5, deuxième phrase.

*iv) Le Protocole d'accession*

4.28 Comme il a été démontré plus haut, les mesures sont incompatibles avec l'article III, paragraphes 2, 4 et 5 du GATT de 1994; la Chine s'est engagée dans son Protocole d'accession à mettre en œuvre l'article III, entre autres, sans introduire, rétablir ou appliquer des mesures non tarifaires qui ne peuvent pas être justifiées au titre de l'Accord sur l'OMC. En adoptant les mesures, la Chine a introduit des mesures non tarifaires qui ne peuvent pas être justifiées au regard des dispositions de l'Accord sur l'OMC. À l'évidence, la Chine ne peut pas mettre en œuvre l'article III du GATT de 1994 en introduisant des mesures qui sont incompatibles avec cette disposition sans enfreindre les engagements qu'elle a pris aux termes de son Protocole d'accession à l'OMC. En conséquence, la Chine a agi d'une manière incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'Accord sur l'OMC, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession (Partie I, paragraphe 7.2).

*c) Article II:1 a) et b) du GATT de 1994*

4.29 À titre subsidiaire, les Communautés européennes considèrent que les mesures sont incompatibles avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994. Conformément à l'article II, la Chine s'est engagée à traiter les importations d'une manière non moins favorable que celle qui est prévue dans sa liste. En particulier, les droits de douane proprement dits ne doivent pas être plus élevés que les taux consolidés inscrits dans la Liste de la Chine.

4.30 Il existe dans la nomenclature de la liste tarifaire de la Chine quatre grandes catégories de produits automobiles qui sont pertinentes en l'espèce, à savoir:

1. les véhicules complets (positions 87.01 à 87.05, les positions 87.02 à 87.04 étant les plus pertinentes, compte tenu de la portée des mesures: taux de droit consolidé de 25 pour cent généralement;
2. les produits intermédiaires tels que la carrosserie et le châssis équipé de son moteur (combinaison d'éléments et/ou de pièces automobiles installés et/ou assemblés sans constituer des véhicules complets (positions 87.06, 87.07): taux de droit consolidé de 10 pour cent généralement;
3. les parties et accessoires relevant du chapitre 87 (position 87.08): taux de droit consolidé égal ou inférieur à 10 pour cent généralement;
4. les parties et accessoires des véhicules automobiles ne relevant pas du chapitre 87 (pneumatiques, moteurs, accumulateurs): taux de droit consolidé égal ou inférieur à 10 pour cent généralement.

4.31 La liste tarifaire chinoise comporte des lignes tarifaires distinctes pour les véhicules automobiles complets d'une part, et pour les parties et accessoires de ces véhicules automobiles d'autre part. Cependant, les mesures ne cadrent ni avec ces lignes tarifaires ni avec les taux de droits consolidés inscrits dans la Liste de la Chine.

4.32 En vertu des mesures, les pièces automobiles sont classées (ou "considérées") comme des véhicules complets ou entiers et sont frappées de droits en conséquence. Or, il ressort du sens ordinaire des termes véhicule automobile "complet" ou "entier", par rapport au terme "pièce" de véhicule automobile, qu'il s'agit ici non seulement d'une erreur manifeste, mais également d'une expression antinomique.

4.33 Même en examinant dans leur contexte le sens ordinaire de "véhicules automobiles entiers ou complets" par rapport à celui de "parties" de ces véhicules, rien n'étaye la thèse selon laquelle les pièces ou certaines pièces de véhicules automobiles pourraient être classées sous les positions dont relèvent les véhicules automobiles complets. En particulier, les mesures ont pour effet de classer des parties de produits avec les produits complets, alors que les listes tarifaires de la Chine prévoient une séparation nette entre les produits et leurs parties:

- un "châssis équipé de son moteur" est réputé constituer un "véhicule complet" et est soumis au droit de douane de 25 pour cent généralement applicable aux véhicules complets, en dépit de la position (87.06) et du taux de droit consolidé final de 10 pour cent généralement;
- la carrosserie et le moteur de véhicule importés sont réputés constituer un "véhicule complet" et sont soumis au droit de douane de 25 pour cent généralement applicable aux véhicules complets, en dépit des positions (87.07, 84.07 et 84.08) et du taux de droit consolidé final qui est en général égal ou inférieur à 10 pour cent;
- les kits CKD et les kits SKD sont frappés du droit applicable aux véhicules complets au lieu du droit moins élevé prévu pour les pièces et composants automobiles concernés;
- les pièces importées d'une manière aléatoire sont classées en tant que véhicules complets ou entiers dès lors que leur prix global représente au moins 60 pour cent du prix du véhicule complet.

4.34 Les mesures sont également fort imprévisibles lorsqu'il s'agit de savoir à quel moment une partie d'un produit sera "réputée" constituer un produit complet et soumise à un droit beaucoup plus élevé. Les mesures compromettent donc sérieusement l'objet et le but de l'Accord sur l'OMC et du GATT, à savoir "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".

d) Article 3 de l'Accord SMC

4.35 Si le Groupe spécial constatait que les mesures de la Chine constituent des impositions à la frontière et, en deuxième lieu, que la Chine est habilitée à accorder aux importations de pièces automobiles le traitement prévu pour les véhicules dans sa liste, ce qui n'est pas le cas, les mesures constitueraient de toute façon une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.

4.36 Premièrement, les mesures constituent une contribution financière puisque "des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues" (article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC). Le point de référence approprié à des fins de comparaison correspond aux recettes que la Chine obtient en percevant des droits sur les importations de pièces automobiles qui sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets. La Chine a fixé un taux de droit qui correspond généralement à 25 pour cent de la valeur des pièces. S'il n'est pas satisfait aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux prévues par les mesures, ce droit est perçu sur les importations de pièces automobiles. En revanche, si les importations satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produit nationaux, la Chine renonce au droit d'obtenir des recettes qu'elle aurait "normalement" pu se procurer. En frappant cette deuxième catégorie d'importations de pièces de droits de 10 pour cent seulement en général, la Chine a fait abstraction du point de référence normatif qu'elle a établi pour la première catégorie d'importations de pièces et a donc renoncé à des "recettes publiques qui [étaient] normalement exigibles".

4.37 Deuxièmement, les mesures confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les fabricants de véhicules qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux prévues par les mesures sont "mieux lotis" financièrement que ceux qui n'y satisfont pas. Ils n'ont pas à acquitter pour les pièces les droits d'importation plus élevés, généralement de 25 pour cent, et sont plutôt soumis à des droits de 10 pour cent seulement.

4.38 Troisièmement, les mesures sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. L'avantage lié au taux de droit moins élevé, en général de 10 pour cent, n'est conféré que si les fabricants de véhicules satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux prévues par les mesures. Par conséquent, elles sont réputées être spécifiques au sens de l'article 2.3 de l'Accord SMC.

B. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS

**1. Introduction**

4.39 La Chine a adopté des mesures qui favorisent les pièces automobiles d'origine nationale de préférence aux pièces importées de manière à protéger la production nationale. Ces mesures comprennent l'application par la Chine d'une imposition intérieure de 25 pour cent aux pièces importées, sans application d'une imposition comparable aux pièces d'origine nationale. L'imposition n'est appliquée que si les véhicules automobiles fabriqués localement comprennent une quantité (volume ou valeur) de pièces automobiles importées qui dépasse certains seuils. Les mesures

contiennent aussi de nombreuses obligations en matière de tenue des registres, de déclaration et de vérification qui s'appliquent si et seulement si les fabricants nationaux de véhicules automobiles utilisent des pièces automobiles importées.

4.40 Ces mesures sont clairement et directement incompatibles avec l'obligation de traitement national qui incombe à la Chine en vertu de l'article III du GATT de 1994. En particulier, elles entraînent, d'une manière qui est inadmissible, l'application aux pièces importées d'impositions intérieures supérieures à celles qui sont appliquées aux pièces d'origine nationale (article III:2); elles accordent un traitement moins favorable aux pièces importées en ce qui concerne les prescriptions affectant la vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur (article III:4); et elles exigent, directement ou indirectement, qu'une quantité ou une proportion déterminée des pièces automobiles utilisées pour la fabrication des véhicules provienne de sources nationales de production (article III:5).

4.41 Avant de passer à l'analyse factuelle et juridique détaillée, les États-Unis voudraient insister sur les deux points suivants. Premièrement, les mesures relèvent de l'article III, même si la Chine les a appelées "droits de douane". Les mesures chinoises ne sont pas appliquées à la frontière; il s'agit plutôt de mesures intérieures qui appliquent des impositions et imposent des formalités sur la base des spécificités des procédés de fabrication automobile en vigueur à l'intérieur de la Chine. Ce n'est pas le nom qu'un Membre donne à une mesure qui détermine l'application d'une obligation découlant d'un accord visé; c'est plutôt le fond de la mesure qui compte. Autrement, les obligations de base relatives au traitement national au titre de l'article III du GATT de 1994 seraient vidées de toute leur substance. Deuxièmement, bien que dans le détail le fonctionnement des mesures chinoises visant les pièces automobiles soit extrêmement complexe, leur analyse au titre de l'article III n'est ni ambigu ni compliqué. En effet, malgré la complexité du régime chinois applicable aux pièces automobiles, les résultats d'une analyse effectuée au titre des dispositions de l'article III, précisée par les rapports de groupes spéciaux antérieurs du GATT et de l'OMC et de l'Organe d'appel, sont clairs – les mesures prises par la Chine sont incompatibles avec les obligations qui lui incombent au titre de l'article III.

## **2. Argument**

### **a) Les disciplines de l'article III du GATT de 1994 s'appliquent aux mesures**

4.42 L'article III du GATT de 1994 garantit que "les taxes et autres impositions intérieures ... affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation de produits sur le marché intérieur" ne sont pas appliquées de manière à protéger la production nationale. Pris ensemble, l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 adoptés par la Chine établissent des impositions intérieures et des formalités contraignantes qui s'appliquent seulement aux marchandises étrangères et qui, de fait, confèrent une protection à la production nationale.

4.43 Bien que les mesures chinoises appellent "droit d'importation" l'imposition de 25 pour cent, le nom donné à cette imposition n'est pas déterminant pour décider s'il s'agit d'une imposition intérieure – donc assujettie aux disciplines de l'article III – ou d'un droit d'importation soumis aux consolidations tarifaires en application de l'article II du GATT de 1994. Il convient plutôt d'examiner si l'imposition est fondée sur l'utilisation et/ou la vente du produit sur le marché intérieur, ou s'il s'agit d'une mesure à la frontière. En l'espèce, les mesures chinoises sont appliquées après l'importation du produit et ne peuvent pas être considérées comme des mesures à la frontière.

4.44 La distinction entre imposition intérieure et droit de douane a été examinée par des groupes spéciaux antérieurs dans le cadre du GATT de 1947. Dans l'un des premiers rapports concernant le GATT de 1947, *Allocations familiales belges*, le Groupe spécial a examiné si une imposition

particulière devait être considérée comme une "taxe intérieure" relevant de l'article III:2 du GATT de 1994 ou comme un "droit à l'importation" relevant de l'article II. La Belgique appliquait l'imposition en cause sur des produits importés achetés par les pouvoirs publics, lorsque ces produits étaient originaires d'un pays dont le système d'allocations familiales ne remplissait pas certaines conditions. Le Groupe spécial a conclu que comme a) l'imposition "n[était] perçue que sur des produits achetés par les pouvoirs publics, pour leur propre usage, et non pas sur des importations en tant que telles" et b) "que la perception a[vait] lieu non pas au moment de l'importation, mais lorsque le prix d'achat [était] acquitté par les pouvoirs publics intéressés", elle constituait une imposition intérieure. Autrement dit, comme l'imposition dépendait de l'utilisation du produit sur le marché intérieur, elle ne pouvait pas être considérée comme une imposition à la frontière.

4.45 La question a été examinée à nouveau dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Dans cette affaire, le Groupe spécial du GATT de 1947 a examiné si les impositions dont il avait été allégué qu'elles avaient été appliquées pour empêcher le contournement des droits antidumping devaient être considérées comme des droits de douane ou des impositions intérieures. Pour établir cette détermination, le Groupe spécial s'est intéressé surtout à "la question de savoir si l'imposition [était] exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle [était] perçue dans le pays". Le Groupe spécial a noté que les droits étaient perçus sur les produits finis assemblés ou fabriqués dans la CEE et n'étaient pas imposés "en fonction de l'importation d'un produit ou au moment ou au stade de l'importation". En conséquence, le Groupe spécial a conclu que les impositions de la CEE constituaient des "impositions intérieures" au titre de l'article III.

4.46 Comme dans les affaires *Allocations familiales belges* et *CEE – Pièces détachées et composants*, les mesures chinoises en cause en l'espèce sont des mesures intérieures, et non des mesures à la frontière. Les impositions chinoises ne sont pas appliquées au moment ou en fonction de l'importation des pièces en Chine. En effet, les mesures en cause n'appliquent pas d'impositions sur toutes les pièces importées, seulement sur les pièces qui sont utilisées par les fabricants dans l'assemblage de nouveaux véhicules qui dépassent les seuils établis par le Décret n° 125.

4.47 Les mesures chinoises en cause en l'espèce ne sont pas des mesures à la frontière mais des mesures intérieures dont l'application est liée au détail des opérations de fabrication menées à l'intérieur de la Chine. Les facteurs ci-après concourent tous à cette conclusion:

- La détermination de la question de savoir si les pièces importées présentent les "caractéristiques d'une automobile complète" est établie au moment où les pièces sont utilisées dans le processus d'assemblage plutôt qu'au moment où elles entrent sur le territoire visé par la Liste la Chine.
- Dans le cadre des mesures, toutes les pièces d'un véhicule automobile complet sont combinées pour déterminer si l'imposition de 25 pour cent s'applique, indépendamment de l'origine des pièces, du moment ou du lieu de leur entrée sur le territoire chinois, ou indépendamment de l'importateur. Même si une pièce a été importée par un fournisseur et que celui-ci a déjà acquitté la redevance douanière et les droits de douane, la pièce n'en est pas moins regroupée avec les pièces importées par le fabricant au moment où la détermination est établie.
- L'imposition de 25 pour cent est appliquée non à l'importateur mais au fabricant, qu'il soit ou non effectivement l'importateur de la pièce en question.
- Les autorités chinoises procèdent à une vérification officielle au lieu de fabrication, et non à la frontière. Qui plus est, cette détermination n'est pas établie par les autorités

douanières chinoises selon les procédures douanières normales mais par un organisme administratif spécial conformément à des mesures élaborées par des agences dotées d'attributions en matière de politique industrielle.

4.48 En bref, les mesures ne sont pas axées sur les importations, mais plutôt sur l'utilisation intérieure de pièces importées dans la fabrication de nouveaux véhicules automobiles. Les mesures chinoises sont donc des mesures intérieures et sont soumises aux disciplines de l'article III du GATT de 1994.

b) Les impositions sont incompatibles avec la première phrase de l'article III:2

4.49 Les impositions appliquées au titre des mesures chinoises sont incompatibles avec la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Comme l'Organe d'appel l'a confirmé dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques*, la détermination de l'incompatibilité d'une imposition intérieure avec la première phrase de l'article III:2 est un processus en deux étapes: premièrement, les produits importés et les produits nationaux en cause doivent être "similaires". Deuxièmement, l'imposition intérieure appliquée aux produits importés doit être "supérieure" à celles qui frappent les produits nationaux similaires. "Si les produits importés et les produits nationaux sont des "produits similaires" et si les impositions appliquées aux produits importés sont "supérieures à" celles appliquées aux produits nationaux similaires, alors la mesure est incompatible avec la première phrase de l'article III:2."

i) *Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des produits similaires*

4.50 Lorsque le nombre ou la valeur des pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule en Chine dépassent les seuils spécifiés, les mesures prescrivent une imposition intérieure de 25 pour cent sur toutes les pièces importées du véhicule. Cette imposition intérieure s'applique uniquement aux pièces d'origine étrangère – les pièces d'origine nationale en sont exemptées.

4.51 Dès lors qu'un Membre de l'OMC établit une distinction fondée sur l'origine en ce qui concerne les impositions intérieures, la détermination au cas par cas du caractère "similaire" du produit étranger et du produit national est superflue. Cela étant, en l'espèce, il est facilement satisfait à l'obligation d'établir que les produits sont des "produits similaires".

ii) *Les pièces automobiles importées sont frappées d'impositions supérieures à celles qui frappent les pièces automobiles d'origine nationale*

4.52 Lorsque le nombre ou la valeur des pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule en Chine dépassent les seuils établis dans les mesures, celles-ci prescrivent une imposition intérieure sur toutes les pièces importées du véhicule. Les pièces d'origine nationale en sont exemptées. Cette différence de traitement entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale est contraire aux dispositions de l'article III:2. En effet, toute imposition frappant des produits importés supérieure à celles qui frappent des produits nationaux similaires, quel qu'en soit le montant, est incompatible avec la première phrase de l'article III:2.

c) Les obligations en matière d'imposition et de déclaration appliquées à l'utilisation de pièces automobiles importées sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994

4.53 Lors de l'examen d'une allégation au titre de l'article III:4, l'Organe d'appel a identifié trois éléments distincts requis pour établir l'existence d'une violation: 1) les produits importé et national sont des "produits similaires"; 2) la mesure est une loi, un règlement ou une prescription affectant la

vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation du produit importé et du produit national similaire sur le marché intérieur; 3) le produit importé est soumis à un traitement moins favorable que le produit national similaire.

i) *Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des produits similaires*

4.54 Comme dans l'analyse au titre de l'article III:2 présentée plus haut, la détermination de l'existence de "produits similaires" aux fins des dispositions de l'article III:4 est établie lorsque les mesures en cause introduisent des distinctions entre les produits sur la seule base de l'origine. Ainsi qu'il est noté plus haut, les mesures chinoises en cause appliquent une imposition intérieure et des formalités administratives contraignantes aux fabricants d'automobiles, sur la seule base d'une distinction fondée sur l'origine. À ce titre, les pièces automobiles étrangères et nationales satisfont à la prescription relative aux "produits similaires" de l'article III:4.

ii) *Les impositions et les obligations en matière de déclaration sont des lois ou des règlements affectant la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation de pièces automobiles importées*

4.55 Le deuxième élément d'une analyse au titre de l'article III:4 est que les mesures "affect[ent] la vente, la mise en vente, l'achat, ... la distribution [ou] l'utilisation" des produits similaires. L'Organe d'appel a noté que le terme "affectant" qui figure à l'article III:4 devrait être interprété comme ayant un "vaste champ d'application". En outre, les Groupes spéciaux chargés d'examiner les affaires *CE – Bananes III* et *Inde – Automobiles* ont conclu l'un et l'autre que le terme "affectant" ne s'appliquait pas seulement aux mesures qui réglementaient ou régissaient directement la vente des produits nationaux et des produits importés similaires. En fait, le terme "affectant" était suffisamment large pour s'appliquer à des mesures susceptibles d'"altérer les conditions de la concurrence ... entre les produits nationaux et les produits importés". Ainsi dans l'affaire *Inde – Automobiles*, le Groupe spécial a constaté qu'une mesure "affect[ait]" la vente, la mise en vente, l'achat et l'utilisation d'un produit d'importation parce qu'elle incitait à acheter des produits locaux. Dans l'affaire *Canada – Exportations de blé*, le Groupe spécial a constaté qu'une mesure canadienne "affect[ait]" la distribution de produits similaires sur le marché intérieur parce qu'elle dissuadait d'accepter et de distribuer des grains importés.

4.56 En l'espèce, l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 adoptés par la Chine se conjuguent pour inciter à acheter des pièces automobiles d'origine nationale. En instaurant un régime qui 1) perçoit une imposition intérieure égale à 25 pour cent de la valeur totale des pièces importées utilisées dans une automobile, et 2) impose des obligations administratives contraignantes en matière de déclaration dès lors qu'une quantité donnée de pièces importées est utilisée dans la fabrication des véhicules, la Chine a découragé l'achat, l'utilisation et la distribution de pièces automobiles importées. Ainsi, la mesure en cause "affecte" la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation internationaux de pièces automobiles importées.

iii) *En fixant des seuils à l'utilisation de pièces automobiles importées qui entraînent des impositions intérieures additionnelles et des formalités contraignantes, les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces automobiles importées qu'aux pièces automobiles d'origine nationale*

4.57 Le dernier élément pour la détermination de l'existence d'une violation de l'article III:4 est l'évaluation de la question de savoir si les mesures accordent un traitement moins favorable aux produits importés qu'aux produits nationaux. Des groupes spéciaux antérieurs ont constaté que des

mesures répondaient aux critères de cette analyse si elles imposaient sur les produits étrangers des prescriptions qui n'étaient pas imposées sur les produits nationaux, si elles créaient une incitation à acheter et utiliser des produits nationaux ou dissuader d'utiliser des produits importés, ou si elles "affect[aient] de façon négative l'égalité des possibilités de concurrence des produits importés par rapport aux produits nationaux similaires". Fait significatif, l'Organe d'appel a relevé dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5)* qu'une mesure pourrait être incompatible avec l'article III:4 quand bien même elle ne donnerait pas lieu à un traitement défavorable dans tous les cas.

4.58 En l'espèce, les mesures appliquent aux pièces étrangères un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux pièces d'origine nationale en créant des conditions de concurrence différentes qui confèrent une protection aux produits nationaux, et cela de deux manières.

4.59 Considérons la première, à savoir l'application d'une imposition additionnelle: lorsqu'un fabricant assemble un véhicule, il peut choisir d'y incorporer soit une pièce importée soit, si elle est disponible, une pièce d'origine nationale. Ainsi qu'il est expliqué plus haut, les mesures établissent des seuils (à savoir ce qui constitue les "caractéristiques d'une automobile complète") quant au nombre de pièces importées qui peuvent être incorporées dans un véhicule fini; dès lors que le seuil est dépassé, une imposition égale à 25 pour cent de la valeur de chaque pièce importée (au lieu du droit d'importation sur la pièce importée) est appliquée sur chaque pièce importée incorporée dans le véhicule. Les mesures altèrent donc les conditions de la concurrence en créant une forte incitation à incorporer des pièces d'origine nationale de préférence à des pièces importées.

4.60 Une deuxième manière d'appliquer aux pièces étrangères un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux pièces d'origine nationale est d'imposer des obligations administratives contraignantes en matière de déclaration à tout fabricant qui choisit d'utiliser des pièces automobiles importées pour fabriquer une automobile en Chine. Ces obligations créent aussi des conditions de concurrence différentes pour les pièces importées, conférant une protection aux produits nationaux.

4.61 En vertu du Décret n° 125, les fabricants sont tenus de procéder à une "évaluation autonome" pour déterminer le nombre de pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un modèle particulier de véhicules. Pour procéder à cette évaluation autonome, le fabricant doit dresser un catalogue complet de pièces pour chacun des modèles qu'il fabrique, déterminer si, au regard des mesures, les pièces sont d'origine étrangère ou nationale, et calculer les seuils pour chaque ensemble et le pourcentage du prix total représenté par le prix des pièces importées contenues dans le modèle. S'il ressort de cette évaluation autonome que les pièces importées présentent les "caractéristiques d'une automobile complète", telles qu'elles sont définies dans le décret, le fabricant doit enregistrer le modèle de véhicule auprès de la CGA. Rien de tout cela n'est exigé si le fabricant n'utilise que des pièces automobiles d'origine nationale.

4.62 Pour enregistrer un modèle de véhicule auprès de la CGA, le fabricant doit présenter les pièces suivantes:

- une présentation du fabricant;
- le plan de production annuel du modèle de véhicule;
- une liste complète des fournisseurs nationaux et étrangers;
- une liste complète détaillée des pièces importées et des pièces d'origine nationale utilisées dans le modèle de véhicule pour lequel la demande d'enregistrement est déposée.

4.63 Ces renseignements doivent ensuite être mis à jour de façon continue compte tenu des sources nouvelles et de l'évolution des prix relatifs des différentes pièces de chaque modèle de véhicule ainsi que des modifications apportées à des véhicules individuels (par exemple le montage en option de pièces importées).

4.64 Par ailleurs, si des pièces importées sont utilisées, le régime spécial de recouvrement des impositions intérieures de la Chine exige que les pièces importées – si elles entrent en Chine par un bureau qui n'est pas administré par le bureau de douane du district où le fabricant est établi – soient "transférées" au bureau de douane du district où le fabricant est tenu de fournir un cautionnement général d'un montant qui ne sera pas inférieur à la moyenne totale des droits exigibles de l'entreprise sur ses importations mensuelles moyennes de pièces et composants. Le fabricant doit effectuer ces paiements sur une base mensuelle, accompagnés des renseignements ci-après: rapport de vérification, chiffres relatifs à la production totale du mois précédent, et liste des pièces et composants utilisés par le fabricant dans l'assemblage de véhicules complets au cours du mois précédent.

4.65 Dès lors qu'un fabricant utilise des pièces importées qu'il n'a pas importées lui-même, il est dans l'obligation de tenir des registres sur les importateurs effectifs et de conserver toute pièce attestant l'acquiescement des droits et de la taxe sur la valeur ajoutée.

4.66 Les fabricants qui choisissent de n'utiliser que des pièces d'origine nationale pour fabriquer des automobiles en Chine ne sont soumis à aucune de ces obligations contraignantes en matière de déclaration. Les exigences administratives de ce type créent donc des conditions de concurrence différentes pour les pièces importées, conférant une protection aux produits d'origine nationale. En somme, l'application d'impositions intérieures et de formalités contraignantes aux fabricants qui utilisent des pièces importées de préférence aux pièces d'origine nationale constitue une violation de l'article III:4 du GATT de 1994.

d) Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 2:1 et le paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC

4.67 Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Premièrement, ces mesures font partie des types de mesures visées par la Liste exemplative figurant à l'Annexe de l'Accord sur les MIC. Les mesures chinoises en cause confèrent un avantage – une exemption de l'imposition intérieure et des exigences administratives contraignantes s'y rapportant – aux fabricants de véhicules automobiles qui décident d'acheter ou d'utiliser des pièces automobiles d'origine nationale. Elles exigent donc "qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toutes sources nationales" "pour obtenir un avantage"; elles relèvent bel et bien de la Liste exemplative de mesures visées par l'Accord sur les MIC.

4.68 Par ailleurs, au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, une MIC qui est incompatible avec l'article III du GATT de 1994 est également incompatible avec l'Accord sur les MIC. Comme il est déjà déterminé des mesures en cause qu'il s'agit de "mesures concernant les investissements et liées au commerce" en ce sens qu'elles relèvent bel et bien du paragraphe 1 a) de la Liste exemplative de l'Accord sur les MIC et qu'elles sont aussi incompatibles avec les obligations de la Chine au regard de l'article III:4 (ainsi qu'il est indiqué plus haut), ces mesures sont donc également incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

e) Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994

4.69 Les mesures chinoises sont aussi incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994. Les mesures chinoises en cause appliquent des impositions intérieures additionnelles et des exigences

administratives contraignantes dans les cas où, entre autres choses, les pièces et composants importés utilisés par un fabricant de véhicules automobiles 1) dépassent les limites spécifiées fixées sur le nombre d'ensembles importés, ou 2) s'élèvent à un prix total qui représente au moins 60 pour cent du prix total des pièces et composants du véhicule fini. Ces dispositions étant exprimées en termes quantitatifs, il s'agit par nature de "réglementations quantitatives". De plus, comme elles précisent la quantité de pièces importées qui rendrait applicable les impositions intérieures et les prescriptions en matière de déclaration, les mesures sont aussi des réglementations quantitatives qui se rapportent au "mélange, [à] la transformation ou [à] l'utilisation en quantités ou en proportions déterminées de certains produits", et exigent qu'une quantité ou une proportion déterminée du véhicule automobile provienne de sources nationales, à défaut de quoi une pénalité est imposée sous forme d'imposition additionnelle. En conséquence, les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994.

- f) Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession

4.70 La partie pertinente de l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine est libellée ainsi: "Pour mettre en œuvre les dispositions des articles III et XI du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'agriculture, la Chine éliminera et n'introduira, ne rétablira ni n'appliquera de mesures non tarifaires qui ne peuvent pas être justifiées au regard des dispositions de l'Accord sur l'OMC". Ainsi, en introduisant des mesures qui sont incompatibles avec l'article III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994 et qui ne peuvent donc pas être justifiées au regard des dispositions de l'Accord sur l'OMC, les mesures chinoises en cause sont contraires à l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine.

- g) Les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession et avec le paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail

4.71 La partie pertinente de l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine est libellée ainsi: "Dès son accession, la Chine se conformera à l'Accord sur les MIC, sans recourir aux dispositions de l'article 5 dudit accord. Elle éliminera et cessera d'appliquer ... les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine nationale ... auxquelles donnent effet des lois, règlements ou autres mesures". Le paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail réaffirme cette obligation.

4.72 À la lumière de l'analyse antérieure selon laquelle les mesures chinoises sont incompatibles avec les obligations au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et compte tenu du fait qu'elles maintiennent effectivement la prescription relative à la teneur en produits nationaux initialement énoncée dans la *Politique concernant le développement de l'industrie automobile* de la Chine du 3 juillet 1994, les mesures en cause sont donc incompatibles avec les obligations de la Chine au titre de l'article 7.3 de la Partie I de son Protocole d'accession et du paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail.

- h) À titre subsidiaire, les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994 et le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail

4.73 Comme les États-Unis l'ont expliqué plus haut, les mesures chinoises en cause sont des impositions intérieures et d'autres obligations intérieures, et non pas des mesures à la frontière. En conséquence, les États-Unis estiment que ces mesures doivent être analysées au regard des obligations énoncées à l'article III du GATT de 1994 (avec lesquelles elles sont incompatibles).

4.74 Cela étant, même si les mesures étaient considérées comme des mesures à la frontière, elles seraient incompatibles avec l'article II du GATT de 1994 et le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

4.75 Premièrement, s'il est considéré que les mesures chinoises donnent lieu à l'application de droits de douane soumis aux obligations au titre de l'article II, elles donneraient lieu à l'application de droits de douane d'un montant supérieur à celui autorisé au titre dudit article. Selon la Liste de concessions et d'engagements de la Chine, la plupart des véhicules à moteur sont classés sous les positions tarifaires 87.02 à 87.04, tandis que les pièces et composants automobiles sont classés sous plusieurs positions différentes, à savoir 84.07-84.09 (moteurs et pièces de moteurs), 87.07 (carrosseries des véhicules automobiles) et 87.08 (parties et accessoires des véhicules automobiles). Le taux de droit consolidé final appliqué par la Chine aux véhicules complets est de 25 pour cent, tandis que son taux consolidé pour les pièces et composants automobiles est de 10 pour cent (voire moins encore dans certains cas). En conséquence, dès lors que l'imposition de 25 pour cent appliquée au titre des mesures serait considérée comme un droit de douane sur les pièces automobiles, elle serait contraire à la consolidation tarifaire de la Chine (de 10 pour cent ou moins) sur ces pièces.

4.76 Deuxièmement, si les mesures chinoises devaient être considérées comme des mesures à la frontière plutôt que comme des mesures intérieures soumises à l'article III, l'imposition de 25 pour cent sur les kits CKD et les kits SKD importés serait incompatible avec les engagements pris par la Chine dans le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. Selon l'article 1.2 de la Partie I du Protocole d'accession, le Protocole, qui comprend les engagements auxquels il est fait référence au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC. Le paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail comprend l'engagement de la Chine qui est repris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. En conséquence, l'engagement de la Chine figurant au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.

4.77 Le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail dispose ce qui suit:

Certains membres du Groupe de travail se sont dits particulièrement préoccupés par le régime tarifaire applicable au secteur automobile. En réponse aux questions concernant le régime tarifaire applicable aux éléments de véhicules automobiles destinés au montage, le représentant de la Chine a confirmé que celle-ci ne disposait pas de lignes tarifaires pour les éléments de véhicules automobiles entièrement démontés ou semi-montés. Si la Chine créait de telles lignes tarifaires, les taux de droits de douane ne dépasseraient pas 10 pour cent. Le Groupe de travail a pris note de cet engagement.

4.78 Dès lors que les impositions appliquées au titre des mesures sont considérées comme des droits de douane, les mesures désigneraient en fait une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD assortie d'un droit de douane de 25 pour cent, et non de 10 pour cent comme l'exige le rapport du Groupe de travail.

i) Les mesures de la Chine constituent une subvention au remplacement des importations contraire à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC

4.79 Les mesures chinoises imposent des droits additionnels et d'autres prescriptions sur les pièces automobiles importées, entraînant une violation des obligations de la Chine au titre de l'article III du GATT de 1994. On peut aussi considérer que les mesures exemptent les fabricants d'impositions normalement exigibles s'ils utilisent des pièces automobiles nationales de préférence à des pièces

automobiles importées. Vues sous cet angle, elles constituent une subvention au remplacement des importations contraire à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.

4.80 La réduction résultant de l'utilisation de pièces nationales est une subvention selon l'article 1.1 de l'Accord SMC. Premièrement, conformément au texte introductif de l'article 1.1 a) 1), la réduction est une "contribution financière" du gouvernement chinois, dans les cas où "des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues". Au titre des mesures chinoises, quand il s'agit des pièces nationales, le gouvernement abandonne la différence entre l'imposition générale de 25 pour cent sur les pièces automobiles et les droits de douane (10 pour cent ou moins) perçus sur les pièces importées. De la même manière, s'agissant de certaines pièces importées, le gouvernement abandonne la différence entre l'imposition générale de 25 pour cent et le droit de douane (10 pour cent ou moins) lorsque les seuils d'utilisation de pièces nationales dans un véhicule fini sont respectés. Deuxièmement, cette contribution financière donne lieu à un "avantage ... conféré", conformément à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que le fabricant automobile peut conserver le montant équivalent aux recettes abandonnées par le gouvernement.

4.81 L'article 2.3 de l'Accord SMC précise en outre qu'une subvention sera réputée "spécifique" dans le cas où elle relève des dispositions de l'article 3 de l'Accord SMC relatif aux subventions "prohibées". Comme il est montré ci-après, les mesures chinoises sont "prohibées" et donc réputées "spécifiques" au sens de l'article 2.3 de l'Accord SMC.

4.82 Les mesures chinoises sont "prohibées" au sens de l'article 3.1 b) parce qu'elles sont "subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". Ces mesures sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, en ce sens que la subvention accordée en vertu de ces mesures n'est accordée à un fabricant de véhicules automobiles que si 1) la quantité de pièces et composants nationaux utilisés par le fabricant dépasse un certain seuil sur le nombre d'ensembles nationaux, ou si 2) les pièces et composants nationaux utilisés par le fabricant s'élèvent à un prix total qui représente plus de 40 pour cent du prix total de toutes les pièces et composants du véhicule fini. En conséquence, les mesures sont contraires à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC, qui prévoit qu'un Membre n'accordera ni ne maintiendra les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

4.83 Comme les mesures chinoises équivalent à une subvention prohibée, les dispositions de l'article 4.7 de l'Accord SMC s'appliquent. En vertu de ces dispositions, le Groupe spécial recommandera que le Membre qui accorde la subvention la retire sans retard, et spécifiera dans sa recommandation le délai dans lequel la mesure doit être retirée.

## C. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA

### 1. Introduction et contexte

4.84 En 2005, la Chine a introduit des mesures incompatibles avec ses obligations dans le cadre de l'OMC et son Protocole d'accession en appliquant des impositions intérieures discriminatoires et en imposant des charges administratives sur les pièces automobiles importées. Les impositions intérieures découlant des mesures s'appliquent lorsque des pièces automobiles importées sont utilisées pour fabriquer un véhicule et que les quantités ou la valeur des pièces importées dépassent des seuils déterminés. Les charges administratives s'appliquent dès lors que des pièces automobiles importées sont utilisées dans la fabrication d'automobiles. Ni les impositions intérieures ni les charges administratives ne s'appliquent aux pièces nationales.

4.85 Avant son accession, la Chine appliquait des impositions différentes sur les pièces automobiles importées en fonction de la teneur en produits nationaux des véhicules auxquels ces pièces étaient incorporées. Comme elle s'était engagée à le faire dans son Protocole d'accession, elle a éliminé ces impositions différenciées et a ramené ses taux de droits consolidés à 10 pour cent sur la plupart des pièces automobiles, à 25 pour cent sur la plupart des véhicules au 1<sup>er</sup> juillet 2006. Elle a aussi accepté expressément que les droits de douane imposés sur les kits importés pour construire des véhicules (qualifiés soit de kits CKD soit de kits SKD) ne représentent pas plus de 10 pour cent.

## 2. Les mesures

4.86 Les mesures figurent dans trois documents:

- l'Ordonnance n° 8;
- le Décret n° 125; et
- l'Avis n° 4.

4.87 Le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, qui ont pris effet l'un et l'autre le 1<sup>er</sup> avril 2005, sont des instruments juridiquement contraignants visant à mettre en œuvre et administrer l'Ordonnance n° 8.

a) Critères de fond pour déterminer l'application d'impositions intérieures au taux applicable aux "véhicules complets"

4.88 Si un modèle de véhicule est fabriqué en utilisant des pièces importées qui dépassent des seuils quantitatifs ou des seuils de valeur déterminés, toutes les pièces importées sont considérées comme étant des "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" et sont assujetties à une imposition de 25 pour cent de la valeur des pièces importées. Cette imposition de 25 pour cent équivaut à un droit de douane de 10 pour cent sur les pièces automobiles et une imposition intérieure additionnelle de 15 pour cent. Les impositions découlant des mesures sont perçues, non pas à la frontière mais *après* que les marchandises sont entrées en libre pratique sur le marché chinois et ont été incorporées dans les véhicules fabriqués. Les pièces importées seront des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets s'il est satisfait à l'un des trois critères suivants:

- à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, lorsque des kits CKD ou SKD complets sont importés pour assembler un véhicule;
- à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, si un nombre suffisant d'ensembles assimilés à des ensembles importés est utilisé dans la fabrication du véhicule. Les pièces importées seront des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets si les combinaisons d'ensembles suivantes sont assimilées à des ensembles importés:
  - les deux ensembles principaux (la carrosserie et le moteur du véhicule);
  - l'un des deux ensembles principaux, ainsi qu'au moins trois autres ensembles; ou
  - au moins cinq ensembles autres que les ensembles principaux;
- à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006, lorsque le prix total des pièces importées atteint au moins 60 pour cent du prix de toutes les pièces utilisées dans un véhicule. Toutefois,

le Bulletin n° 38 des Douanes daté du 5 juillet 2006 a suspendu l'application de ce volet des mesures jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2008.

4.89 Un ensemble sera assimilé à un ensemble importé et donc imputé sur les seuils si la valeur des pièces importées représente 60 pour cent ou plus du prix de toutes les pièces utilisées dans l'ensemble, ou s'il utilise plus d'un nombre déterminé de "pièces essentielles".

4.90 Si le fabricant produit un véhicule utilisant des pièces importées qui sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, il sera tenu d'acquitter une imposition sur *toutes* les pièces importées incorporées dans le véhicule (c'est-à-dire pas seulement les pièces importées utilisées dans les pièces automobiles assimilées à des ensembles importés).

b) Exigences administratives imposées aux fabricants de véhicules et de pièces automobiles dès lors que *des* pièces importées sont utilisées

4.91 *Toute* utilisation de pièces importées dans la fabrication d'un véhicule aura pour effet de soumettre le fabricant au régime administratif contraignant prévu par les mesures. Les exigences administratives ne s'appliquent pas aux fabricants de véhicules qui utilisent exclusivement des pièces nationales. La réception et l'utilisation des pièces automobiles importées peuvent s'en trouver retardées notablement et la capacité du fabricant à se procurer des pièces importées ne figurant pas sur un plan de véhicule enregistré est affectée.

4.92 Les charges administratives obligent tout fabricant de véhicule utilisant des pièces importées, entre autres choses, à:

- a) effectuer une évaluation autonome des modèles de véhicules proposés afin de déterminer si la quantité ou la valeur des pièces importées en vue de leur utilisation dans la fabrication du véhicule font que ces pièces sont assimilées à des véhicules complets;
- b) fournir au bureau de douane local un cautionnement sur l'obligation fiscale générale lorsqu'un modèle de véhicule utilise des pièces qui sont assimilées à des véhicules complets;
- c) faire enregistrer au bureau des douanes des documents indiquant la quantité et la valeur des pièces importées effectivement utilisées dans la fabrication d'un modèle de véhicule. Cette déclaration doit ensuite être réévaluée par le Centre de vérification du gouvernement chinois et un rapport de vérification doit être établi; et
- d) acquitter des impositions intérieures établies sur la base du rapport de vérification.

4.93 Une autre charge administrative découlant des mesures est la présomption que les pièces importées sont "admisses sous douane". Toutefois, cette présomption relève de la fiction. Les pièces automobiles importées ne sont pas soumises à l'obligation chinoise de verser un cautionnement et sont utilisées librement sur les sites de fabrication des fabricants de véhicules et de pièces automobiles.

4.94 En raison des exigences administratives, il est difficile de se procurer des pièces importées non incluses dans un modèle de véhicule enregistré auprès de la CGA. De telles modifications peuvent imposer de franchir à nouveau tous les obstacles administratifs afin d'enregistrer et d'importer les pièces. Cela a pour effet de limiter la capacité des fabricants de véhicules à s'approvisionner librement en pièces automobiles importées.

4.95 Les mesures obligent aussi les fabricants à surveiller la chaîne d'approvisionnement afin de déterminer s'il convient de traiter des ensembles donnés et des pièces essentielles comme étant importés aux fins desdites mesures. Par suite, les fabricants de pièces et les fournisseurs de pièces qui utilisent des pièces importées doivent tenir des registres indiquant la quantité, le type et le coût des pièces importées utilisées dans toute pièce incorporée dans un véhicule fabriqué. Ils le font pour remplir leurs obligations contractuelles envers les fabricants d'automobiles et garantir à ceux-ci qu'ils satisferont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux imposées par les mesures.

c) Incidence des mesures

4.96 L'incidence globale des mesures est d'établir une discrimination à l'encontre des pièces automobiles importées en encourageant l'utilisation de pièces nationales dans la fabrication de pièces automobiles et de véhicules en Chine. En raison de la sensibilité aux prix du marché chinois, les fabricants de véhicules et de pièces automobiles seraient "exclus" du marché chinois s'ils répercutaient l'imposition intérieure additionnelle de 15 pour cent sur leurs clients, et ils subiraient une perte s'ils absorbaient ce coût eux-mêmes. Ils sont donc obligés de respecter les seuils relatifs à la teneur en produits nationaux prévus par les mesures. Cela a aussi pour effet de dévaloriser les investissements des fabricants étrangers de véhicules et de pièces automobiles qui avaient investi en Chine en partant du principe qu'ils pourraient importer les pièces automobiles au taux de 10 pour cent auquel la Chine s'était engagée dans sa Liste de concessions.

### 3. Argument juridique

4.97 Les mesures sont incompatibles avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC, y compris les modalités de son Protocole d'accession. En particulier, les mesures entraînent les violations suivantes:

- articles III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994, et articles 1.2 et 7.2 du Protocole d'accession;
- article 2 de l'Accord sur les MIC et articles 1.2 et 7.3 du Protocole d'accession;
- article II du GATT de 1994 et, partant, article 1.2 du Protocole d'accession; et
- article XXIII:1 b) du GATT de 1994, s'agissant, sans que la liste soit exhaustive, des engagements contractés par la Chine conformément à l'article 1.2 du Protocole d'accession et des paragraphes 93 et 342 du rapport du Groupe de travail.

a) La Chine est liée par l'Accord sur l'OMC et le Protocole d'accession de la Chine

4.98 La Chine a accepté lors de son accession d'être liée par toutes les obligations contenues dans l'Accord sur l'OMC et les accords visés, et toutes les modalités énoncées dans son Protocole d'accession. Ces modalités incluent les engagements spécifiques contenus dans le rapport du Groupe de travail chargé de son accession et les engagements tarifaires figurant dans sa liste.

b) Les mesures appliquent des impositions intérieures sur le commerce intérieur en Chine

4.99 Les mesures réglementent le commerce intérieur, non le processus d'importation. Elles sont donc soumises aux obligations liées aux mesures intérieures imposées par l'article III du GATT de 1994, et non aux obligations liées aux mesures à la frontière prévues à l'article II du GATT de 1994.

4.100 Les impositions intérieures et les impositions à la frontière peuvent être distinguées aisément. Premièrement, les Membres ont une plus grande latitude s'agissant de modifier les impositions intérieures et les droits intérieurs qu'ils n'ont avec les droits de douane. Un Membre de l'OMC n'a pas besoin de spécifier les impositions intérieures et, sous réserve des restrictions prévues à l'article III du GATT de 1994 et ailleurs, il peut les augmenter à volonté. En revanche, toutes les impositions à la frontière, tant les "droits de douane proprement dits" que les "autres droits ou impositions", doivent être limitées à celles qui sont inscrites dans la liste du Membre en regard de la position tarifaire à laquelle elles s'appliquent. Deuxièmement, les impositions intérieures sont appliquées en ce qui concerne les activités menées sur le territoire d'un Membre en relation avec le commerce normal d'un produit sur le marché intérieur, tandis que les impositions à la frontière sont appliquées "au moment ou au lieu de l'importation". Un Membre ne peut pas, à sa discrétion, "considérer" que des produits importés n'ont pas pénétré son commerce intérieur. Permettre qu'il en soit autrement autoriserait les Membres à déterminer de façon subjective *après coup* si les articles II ou III s'appliquent à leurs impositions.

4.101 La Chine tente de déplacer la frontière vers l'intérieur en réputant "sous douane" les pièces importées alors qu'elles sont utilisées dans la fabrication. Toutefois, cette présomption n'est pas pertinente: les mesures appliquent des impositions et imposent des charges administratives après que les pièces importées sont entrées dans le commerce en Chine. En tant que telles, les mesures sont à juste titre qualifiées de mesures intérieures assujetties aux disciplines de l'article III.

c) Les mesures violent les obligations en matière de traitement national énoncées aux articles III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994 et aux articles 1.2 et 7.2 du *Protocole d'accession*

4.102 Conformément aux articles 1.2 et 7.2 de son Protocole d'accession, la Chine s'engage à éliminer et à ne pas introduire de mesures contraires à l'article III du GATT de 1994. Par voie de conséquence, les violations de l'article III du GATT de 1994 par la Chine indiquées ci-dessous constituent aussi des violations du Protocole d'accession.

i) *Les mesures violent la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994*

4.103 Les mesures violent la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, parce qu'elles frappent les pièces automobiles importées d'une imposition intérieure supérieure à celle qui frappe les pièces nationales similaires. Une mesure est incompatible avec la première phrase dès lors que: 1) les produits importés et les produits nationaux en cause sont des "produits similaires"; et 2) les produits importés sont frappés d'impositions intérieures qui sont "supérieures à" celles qui frappent les produits nationaux similaires.

4.104 La jurisprudence de l'OMC a établi que la seule origine ne permettait pas d'établir une distinction entre un produit importé et un produit national par ailleurs similaire. La seule distinction faite par les mesures entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales est fondée sur l'origine et, par conséquent, les pièces sont similaires aux fins de l'article III:2.

4.105 En outre, *toute* taxation susmentionnée qui est "supérieure" à celle qui frappe le produit national similaire est incompatible avec la première phrase de l'article III:2. La Chine a frappé les pièces automobiles importées d'une imposition intérieure de 15 pour cent, imposant ainsi une taxe sur les pièces automobiles importées "supérieure à" celle qui frappe les pièces nationales similaires.

4.106 Les mesures remplissent par conséquent les conditions requises pour montrer l'existence d'une violation de la première phrase de l'article III:2.

ii) *Les mesures violent l'article III:4 du GATT de 1994*

4.107 Les mesures violent l'article III:4 du GATT de 1994 du fait qu'elles accordent un traitement moins favorable aux pièces automobiles importées que le traitement accordé aux pièces automobiles nationales. Il doit être satisfait à trois éléments pour qu'une mesure viole l'article III:4: 1) il y a des produits importés qui sont similaires aux produits nationaux; 2) la mesure constitue une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation; et 3) cette mesure accorde un traitement moins favorable aux produits importés du fait qu'elle modifie les conditions de concurrence sur le marché concerné au détriment des produits importés.

4.108 Dans les circonstances présentes, la seule distinction entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales est leur origine qui, à elle seule, ne permet pas d'établir une distinction entre un produit importé et un produit national par ailleurs similaire. Les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont, par conséquent, similaires aux fins de l'article III:4.

4.109 Les mesures constituent des "lois, règlements et prescriptions" affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation des pièces automobiles importées. Cette condition est d'application générale et inclut à la fois les obligations qu'une entreprise est "juridiquement contrainte de respecter" et celles qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage. Les mesures satisfont au deuxième élément puisqu'elles sont juridiquement contraignantes et qu'elles affectent les conditions de concurrence concernant les pièces automobiles importées.

4.110 Les mesures modifient les conditions de concurrence, comme cela est exigé par le troisième élément, de deux manières.

- a) Elles créent un encouragement économique incitant les fabricants à utiliser des pièces nationales. Si un fabricant dépasse le niveau spécifié dans les mesures pour les pièces importées, même si le dépassement correspond à une valeur ou une quantité insignifiante, ce fabricant est assujéti à des impositions additionnelles égales à 15 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées.
- b) Un fabricant de véhicules utilisant *des* pièces automobiles importées est soumis à des exigences administratives contraignantes. La seule façon pour un fabricant de véhicules d'échapper aux exigences administratives imposées par les mesures est d'utiliser *exclusivement* des pièces automobiles nationales.

4.111 Les mesures de la Chine violent l'article III:4 puisqu'il est satisfait aux trois éléments.

iii) *Les mesures violent la première phrase de l'article III:5 du GATT de 1994*

4.112 Les mesures sont incompatibles avec la première phrase de l'article III:5 du GATT de 1994 du fait qu'elles prescrivent l'utilisation de pièces automobiles nationales en quantités ou valeurs déterminées. Pour que l'on constate l'existence d'une violation de la première phrase de l'article III:5, la mesure doit être: 1) une réglementation intérieure; 2) qui est quantitative, concernant le mélange, la transformation ou l'utilisation de certains produits, en quantités déterminées; et 3) qui exige, directement ou indirectement, d'utiliser les produits qui proviennent de sources nationales de production.

4.113 Les mesures constituent des "réglementations intérieures" car elles sont juridiquement contraignantes et régissent le comportement relativement à l'achat, la vente ou l'utilisation de pièces automobiles importées en Chine.

4.114 Les mesures sont quantitatives et concernent l'utilisation de pièces automobiles en quantités déterminées. Elles "concernent" l'utilisation des pièces nationales et sont "quantitatives" car elles déterminent des seuils quantitatifs et des seuils de valeur pour l'utilisation des pièces nationales. Elles "concernent" donc l'utilisation de pièces automobiles en quantités déterminées.

4.115 Les mesures "exigent" l'utilisation de pièces automobiles nationales. Si des mesures offrent des avantages subordonnés à l'achat d'une quantité déterminée de marchandises provenant de sources nationales, elles "exigent" donc un tel achat. Les mesures "exigent" que les fabricants de véhicules satisfassent à ces seuils relatifs à la teneur en produits nationaux parce que le fait de ne pas satisfaire à ces seuils entraîne l'application des impositions additionnelles à toutes les pièces automobiles importées.

4.116 En résumé, les mesures violent la première phrase de l'article III:5 parce que ce sont des réglementations intérieures quantitatives concernant l'utilisation de pièces automobiles nationales en quantités et valeurs déterminées, qui imposent des peines pécuniaires si ces quantités et valeurs déterminées de pièces nationales ne sont pas respectées.

d) Les mesures violent l'Accord sur les MIC et les articles 1.2 et 7.3 du Protocole d'accession

i) *Les mesures violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC*

4.117 Les mesures sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC parce que ce sont des mesures concernant les investissements et liées au commerce ("MIC") qui établissent des seuils relatifs à la teneur en produits nationaux qui affectent défavorablement les importations de pièces automobiles. De surcroît, les mesures violent aussi les articles 1.2 et 7.3 du Protocole d'accession, qui lie la Chine à toutes les obligations contenues dans l'Accord sur les MIC.

4.118 L'Accord sur les MIC s'applique dès lors que: 1) une mesure contestée est une MIC, c'est-à-dire une "mesure concernant les investissements" qui est "liée au commerce"; et 2) la mesure est incompatible avec les articles III ou XI du GATT de 1994. L'incompatibilité exigée pour le deuxième élément est apparente si la mesure figure dans la Liste exemplative.

4.119 Les mesures constituent une MIC. Une "mesure concernant les investissements" inclut le fait de recevoir un avantage en satisfaisant à des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux, telles que choisir l'utilisation de marchandises nationales plutôt qu'importées. Elle inclut aussi une mesure visant à créer une capacité de production nationale. Les mesures constituent une "mesure concernant les investissements" parce qu'elles imposent des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux visant à améliorer la capacité de production nationale de pièces automobiles. Les mesures concernant les investissements "liées au commerce" sont celles qui affectent défavorablement les conditions de concurrence entre les Membres de l'OMC qui respectent le commerce des marchandises, et elles incluent nécessairement celles qui imposent des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Comme les mesures spécifient des seuils relatifs à la teneur en produits nationaux et s'appliquent au commerce des pièces automobiles, elles sont "liées au commerce".

4.120 Les mesures violent l'article III du GATT de 1994, à la fois pour les raisons indiquées ci-dessus s'agissant de l'article III en général et parce qu'elles relèvent du paragraphe 1 a) de la Liste exemplative mentionnée à l'article 2:2 de l'Accord sur les MIC, et elles violent donc nécessairement

l'article III du GATT de 1994. Une mesure doit satisfaire à deux éléments pour relever du paragraphe 1 a) de la Liste exemplative: 1) elle doit être obligatoire ou avoir force exécutoire, ou il faut s'y conformer pour obtenir un avantage; et 2) elle doit prescrire l'achat du produit national.

4.121 L'existence d'un simple avantage subordonné à l'utilisation de marchandises nationales satisfait à la prescription pour ce qui est du premier élément. Les mesures offrent deux avantages distincts subordonnés à l'utilisation de pièces automobiles nationales: éviter des impositions intérieures additionnelles et éviter des exigences administratives additionnelles.

4.122 Il est satisfait au deuxième élément parce que les mesures "prescrivent" que les fabricants de véhicules doivent respecter des quantités ou des valeurs déterminées en ce qui concerne les pièces automobiles nationales. S'ils ne se conforment pas à cette prescription, toutes les pièces importées utilisées seront frappées d'une imposition intérieure de 15 pour cent. Par conséquent, les mesures "prescrivent" une quantité ou une valeur déterminée s'agissant de la teneur en produits nationaux pour pouvoir éviter ces impositions intérieures.

4.123 En somme, les mesures sont une MIC qui est incompatible avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC et le Protocole d'accession de la Chine.

e) Même si les mesures sont qualifiées de droits de douane, elles violent l'article II:1 du GATT de 1994 et le Protocole d'accession de la Chine

4.124 Le Canada a fait observer que les mesures appliquaient une imposition intérieure. Toutefois, si le Groupe spécial détermine, contrairement à la position du Canada, que l'imposition additionnelle prévue par les mesures constitue un droit de douane frappant l'importation de pièces automobiles, alors l'imposition viole l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, l'article 1.2 du Protocole d'accession et la Liste de la Chine, du fait qu'elle frappe les pièces automobiles d'un taux de droit supérieur à 10 pour cent.

i) *Engagements tarifaires de la Chine figurant dans sa liste en ce qui concerne les pièces automobiles et les véhicules complets*

4.125 Les taux de droits consolidés pertinents figurant dans la Liste de la Chine se répartissent en trois catégories:

- **les véhicules complets**, dont le taux de droit consolidé est généralement 25 pour cent;
- **les châssis des véhicules automobiles équipés de leur moteur et de leur carrosserie**, dont le taux de droit consolidé est généralement 10 pour cent; et
- **les pièces automobiles**, dont le taux de droit consolidé est généralement 10 pour cent.

4.126 Il n'y a pas actuellement de ligne tarifaire explicite dans la Liste de la Chine pour les kits CKD et les kits SKD mais, dans le rapport du Groupe de travail, la Chine s'est engagée expressément à leur appliquer un droit de douane ne dépassant pas 10 pour cent, engagement qui est incorporé dans le Protocole d'accession à l'article 1.2.

4.127 Le seul facteur pertinent pour ce qui est de percevoir un droit de douane est le classement du produit fondé sur sa condition au moment de l'importation à la frontière. Contrairement à ce principe bien établi, les mesures frappent les pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets d'une imposition de 25 pour cent *après* l'importation sur la base de leur utilisation dans la fabrication.

La Chine a donc violé ses obligations dans le cadre du GATT et du Protocole d'accèsion consistant à appliquer un taux de droit de 10 pour cent sur les pièces automobiles importées.

ii) *Les mesures offrent un "traitement moins favorable" que celui qui est présenté dans la Liste de la Chine et sont, de ce fait, incompatibles avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994*

4.128 L'article II:1 b) du GATT de 1994 comporte deux engagements distincts. Un Membre ne peut pas, sinon comme cela est indiqué dans sa liste, percevoir à l'occasion de l'importation des produits d'autres Membres: 1) un droit de douane proprement dit; ou 2) tout autre droit ou imposition.

4.129 Le Canada a fait observer que, si le Groupe spécial détermine, contrairement à la position du Canada selon laquelle les mesures appliquent des impositions intérieures, que l'imposition de 25 pour cent prévue par les mesures dans son entier constitue un droit de douane frappant l'importation de pièces automobiles, cette imposition est donc un droit de douane proprement dit "plus élevé" que celui de la Liste de la Chine. Les pièces importées ne sont pas des véhicules complets. La Chine, en considérant arbitrairement que les pièces automobiles importées sont des véhicules complets et en les frappant ainsi d'un taux de droit de 25 pour cent, fournit un traitement moins favorable pour les pièces automobiles importées que celui qui est prévu dans sa liste, ce qui est contraire à la première phrase de l'article II:1 b).

4.130 Si l'imposition prévue par les mesures n'est pas un "droit de douane proprement dit", il doit s'agir d'"autre droit ou imposition". La Chine n'a pas inscrit les mesures dans sa liste en tant qu'"autre droit ou imposition". Par conséquent, l'imposition additionnelle de 15 pour cent frappant les pièces automobiles, même si elle constitue un "autre droit ou imposition", viole la deuxième phrase de l'article II:1 b) du fait qu'elle applique des impositions non indiquées dans la Liste de la Chine, et l'article II:1 a) du fait qu'elle offre pour les pièces automobiles en provenance du Canada un traitement qui est moins favorable que ne le permet la Liste de la Chine.

4.131 En outre, dans le rapport du Groupe de travail, la Chine s'est engagée à ne pas percevoir plus de 10 pour cent pour les pièces importées sous forme de kits CKD et de kits SKD. L'application par la Chine d'une imposition de 25 pour cent sur les kits CKD et les kits SKD viole par conséquent les obligations contractées par elle dans le cadre des Accords de l'OMC.

f) *Les mesures de la Chine annulent ou compromettent des avantages résultant pour le Canada de l'article XXIII:1 b) du GATT*

4.132 Même si le Groupe spécial constate, contrairement à la position du Canada, que la Chine est en droit d'imposer un taux de droit supérieur à 10 pour cent sur les kits CKD et les kits SKD, la Chine a néanmoins annulé ou compromis des avantages dus au Canada au sens de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994. Une partie plaignante doit établir l'existence de trois éléments pour une allégation au titre de l'article XXIII:1 b): 1) l'application d'une mesure par un Membre de l'OMC; 2) l'existence d'un avantage résultant de l'accord applicable, y compris l'attente légitime de possibilités d'accès au marché accrues découlant des concessions tarifaires pertinentes; et 3) l'annulation ou la réduction de cet avantage du fait de l'application de la mesure.

4.133 Les mesures sont des mesures qui ont force exécutoire appliquées aux pièces automobiles importées en provenance des autres Membres. En tant que telles, ce sont des "mesures" au sens de l'article XXIII:1 b).

4.134 Il existait un avantage revenant au Canada: une attente légitime de possibilités d'accès au marché accrues pour les pièces automobiles importées, notamment le fait que les kits CKD et les

kits SKD ne seraient pas frappés de droits supérieurs à 10 pour cent. Cette attente découle de la Liste de la Chine, dans laquelle les lignes tarifaires concernant les pièces automobiles sont consolidées à 10 pour cent. Elle découle aussi de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, incorporé en tant qu'obligation dans l'article 1.2 du Protocole d'accession, de percevoir des droits ne dépassant pas 10 pour cent sur les kits CKD et les kits SKD.

4.135 La Chine a annulé ou compromis cet avantage en bouleversant le rapport de concurrence entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales du fait qu'elle perçoit sur les pièces automobiles importées une imposition intérieure additionnelle de 15 pour cent qui n'est pas perçue sur les pièces automobiles nationales.

4.136 Ainsi, il est satisfait aux trois éléments nécessaires pour établir que la Chine a annulé ou compromis une concession revenant au Canada au sens de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994.

#### D. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE

##### 1. Introduction

4.137 La présente affaire concerne la relation entre le fond et la forme dans l'administration des lois douanières nationales. Les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada estiment que le GATT de 1994 ne permet pas à la Chine d'aller au-delà de la *forme* s'agissant de la manière dont un fabricant d'automobiles importe et assemble des pièces automobiles pour en faire des véhicules automobiles complets. La Chine considère au contraire que son pouvoir de donner effet au *fond* s'agissant de savoir comment un fabricant d'automobiles importe et assemble des pièces automobiles est entièrement étayé par l'article II du GATT de 1994.

4.138 Conformément à la RGI 2 a), les autorités douanières devraient classer comme article complet tout groupe de pièces et composants qui présente les caractéristiques essentielles de cet article, indépendamment de l'état de montage ou de démontage des pièces et composants au moment de l'importation. La question qui est posée dans le présent différend est celle de savoir si la manière dont un importateur choisit de structurer ses importations de pièces et de composants devrait modifier ce classement. En particulier, la question posée est de savoir si les autorités douanières doivent assigner un classement différent à un groupe de pièces et de composants importés simplement parce que les pièces et composants entrent sur le territoire douanier sous forme d'envois multiples.

4.139 Les mesures contestées dans la présente procédure donnent effet aux dispositions tarifaires de la Chine applicables aux "véhicules automobiles" en définissant les circonstances dans lesquelles la Chine classera les pièces automobiles et ensembles importés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Ces mesures visent à obtenir la même détermination en matière de classement que les pièces automobiles et ensembles importés entrent en Chine dans le cadre d'un seul envoi ou d'envois multiples. Partant, elles font en sorte que le fond l'emporte sur la forme en ce qui concerne les opérations d'importation d'un fabricant d'automobiles et empêchent le contournement des dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles.

4.140 La Chine démontrera que les mesures en cause sont des mesures à la frontière soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994. Elle démontrera ensuite que ces mesures donnent effet à une interprétation correcte des termes "véhicules automobiles" dans sa Liste de concessions et n'entraînent donc pas l'imposition de droits de douane proprement dits supérieurs à ses engagements consolidés. Les allégations avancées par les plaignants en partant de l'hypothèse contraire selon laquelle les mesures contestées constituent des mesures intérieures soumises à l'article III du GATT de 1994 sont sans fondement, et le Groupe spécial devrait les rejeter.

## 2. Les mesures

4.141 Les engagements tarifaires de la Chine en ce qui concerne les véhicules automobiles sont exposés au chapitre 87 de sa Liste de concessions. Avec des exceptions limitées, le taux de droit consolidé de la Chine pour les véhicules automobiles est de 25 pour cent. Différentes positions tarifaires dans les chapitres 84, 85, et 87 indiquent les engagements de la Chine en ce qui concerne les pièces et ensembles de véhicules automobiles. Dans presque tous les cas, le taux de droit consolidé pour les pièces et ensembles de véhicules automobiles est de 10 pour cent.

4.142 La différence entre les taux de droits plus élevés des véhicules automobiles et les taux de droits moins élevés des pièces et ensembles de véhicules automobiles incite les fabricants à prendre un ensemble de pièces et ensembles automobiles présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile conformément à la RGI 2 a), à exporter ces pièces et ensembles vers la Chine sous forme d'envois multiples et à les assembler à l'intérieur du pays pour en faire un véhicule automobile complet. Les fabricants peuvent ainsi importer un groupe de pièces et d'ensembles automobiles qui aurait été classé comme un véhicule automobile complet s'il était entré en Chine sous forme d'envoi unique et se soustraire au taux de droit plus élevé applicable aux véhicules automobiles. Ce type d'évasion fiscale prive la Chine de recettes qui lui reviennent dûment et amoindrit l'efficacité des concessions tarifaires qu'elle a négociées au moment de son accession à l'OMC.

4.143 Comme d'autres Membres de l'OMC l'ont fait dans des circonstances similaires, la Chine a adopté des mesures visant à tracer la frontière entre les véhicules automobiles complets et les pièces et ensembles de véhicules automobiles, et à empêcher le contournement des droits de douane. Les principales mesures qu'elle a adoptées dans ce but et qui sont contestées dans la présente procédure sont les *Règles administratives concernant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets*, qui ont pris effet le 1<sup>er</sup> avril 2005. Ces mesures sont connues sous le nom de "Décret n° 125". Le Décret n° 125 est par ailleurs mis en œuvre dans l'Avis n° 4, "Règles régissant la vérification de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets".

4.144 L'objectif essentiel du Décret n° 125 est d'établir une méthode uniforme pour déterminer si un groupe de pièces automobiles importées présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet, et d'appliquer cette méthode, que les pièces automobiles en question entrent en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. Le Décret n° 125 oblige tout fabricant d'automobiles en Chine, quelle que soit l'importance de la participation chinoise ou étrangère, à procéder à l'évaluation de chaque modèle de véhicule qu'il produit. L'objet de cette évaluation est de déterminer s'il faut considérer que les pièces et ensembles importés que le fabricant utilise pour assembler ce modèle de véhicule présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet, sur la base d'une série de seuils indiqués dans la mesure.

4.145 Si le fabricant d'automobiles détermine, à l'issue de l'évaluation, qu'un modèle de véhicule donné est assemblé à partir de pièces et ensembles présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, il doit faire enregistrer ce modèle auprès de la CGA. Après quoi, lorsque des pièces automobiles sont importées pour être utilisées dans l'assemblage de ce modèle, l'importateur doit les déclarer au moment de l'importation en tant que pièces d'un véhicule automobile complet. Il est tenu de fournir un cautionnement douanier pour ces entrées, et les pièces restent sous le contrôle de la douane après avoir franchi la frontière.

4.146 Lorsque le fabricant d'automobiles assemble les pièces et composants importés conformément à la déclaration effectuée au moment de l'importation, c'est-à-dire comme faisant partie d'un groupe plus grand de pièces et composants importés présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, la CGA impose les pièces et composants importés au taux de droit applicable aux

véhicules automobiles. Ce taux de droit s'applique uniquement aux pièces et ensembles importés dans le véhicule assemblé. La CGA calcule le montant de l'obligation fiscale applicable aux pièces et ensembles importés conformément aux lois et réglementations douanières ordinaires de la Chine.

4.147 L'effet global de ce système est de fonder le classement tarifaire des pièces automobiles et composants importés sur la réalité commerciale de ce que le fabricant d'automobiles importe et assemble. Si le fabricant prévoit d'importer et d'assembler des pièces qui, en raison de leur quantité et de leur nature, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, il doit donc indiquer préalablement cette intention et déclarer les importations en conséquence. Les pièces automobiles importées dans ce but entrent sous douane en Chine et la CGA perçoit les droits appropriés lorsqu'elles sont assemblées conformément aux déclarations effectuées à la frontière. Ces mesures font en sorte qu'il n'y ait pas de différence dans le classement tarifaire ou l'obligation fiscale qui repose exclusivement sur la manière dont le fabricant d'automobiles structure ses importations.

### **3. Argument juridique**

a) Les mesures sont des mesures à la frontières soumises à l'article II du GATT de 1994

4.148 La question liminaire dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si les mesures contestées constituent une mesure à la frontière assujettie à l'article II du GATT de 1994, ou s'il s'agit de mesures intérieures assujetties à l'article III du GATT de 1994. Le Groupe spécial doit régler cette question d'emblée pour déterminer quelles dispositions des accords visés sont pertinentes pour son évaluation de la conformité des mesures contestées.

4.149 Les mesures contestées rendent effectives les dispositions de la Liste de concessions de la Chine relatives aux "véhicules automobiles" en définissant les circonstances dans lesquelles la Chine classera les pièces automobiles et ensembles importés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

4.150 Les mesures reposent sur une détermination préalable indiquant qu'un fabricant d'automobiles a l'intention d'assembler un modèle de véhicule donné à partir de pièces et d'ensembles importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Lorsque ensuite un importateur importe en Chine des pièces automobiles et ensembles dans le but d'assembler l'un de ces modèles de véhicules, la déclaration qu'il est tenu de faire au moment de l'importation impose une condition à l'entrée des marchandises sur le territoire. Cette condition est que la CGA imposera les pièces automobiles et ensembles importés au taux de droit applicable aux véhicules automobiles lorsqu'ils seront utilisés dans l'assemblage du modèle de véhicule désigné. Elle est garantie par le dépôt d'un cautionnement, et les pièces automobiles et ensembles importés restent entreposés sous douane jusqu'à ce qu'ils soient utilisés conformément à la déclaration.

4.151 Ces caractéristiques des mesures contestées entraînent l'imposition de droits de douane proprement dits sur les pièces automobiles et ensembles "à leur importation" sur le territoire douanier chinois, au sens de l'article II:1 b) du GATT de 1994. Conformément à une interprétation correcte de l'article II:1 b) en vertu de la *Convention de Vienne*, et conformément aux interprétations antérieures de cette disposition, une mesure relève de l'article II si elle applique des impositions en fonction de l'importation d'un produit sur le territoire douanier d'un Membre.

4.152 Contrairement aux arguments des États-Unis et du Canada, la conclusion selon laquelle les mesures contestées relèvent de l'article II est étayée, et non réduite à néant, par le rapport adopté du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*. Ce rapport a interprété le champ d'application de l'article II comme incluant les droits qui sont "imposés en fonction de l'importation

d'un produit ou au moment ou au stade de l'importation".<sup>22</sup> Comme les pratiques douanières très courantes des Membres de l'OMC le démontrent, cela inclut les impositions qui sont appliquées après le stade auquel les marchandises franchissent matériellement la frontière, pour autant que ces impositions soient objectivement liées à une obligation fiscale qui a pris naissance comme une condition de l'importation. Les mesures contestées fonctionnent précisément de cette façon.

4.153 En outre, les mesures anticcontournement que le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* a jugées incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 étaient très différentes des mesures en cause dans la présente procédure. Par suite de l'adoption du rapport du Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants*, les Communautés européennes ont substantiellement révisé leurs mesures anticcontournement afin de répondre aux préoccupations identifiées par ce groupe spécial et d'inscrire clairement les mesures dans le cadre de l'article II. Les CE ont adopté la position selon laquelle leurs mesures révisées n'imposaient pas de taxes ou impositions intérieures soumises à l'article III du GATT de 1994. Les mesures que la Chine a adoptées pour empêcher le contournement de ses dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles fonctionnent sur le même principe que les mesures révisées des CE et ne présentent pas le défaut qui formait le fondement des constatations du Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants*.

4.154 Pour les raisons qui précèdent, les mesures contestées sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994, et c'est sur ce fondement que le Groupe spécial doit évaluer leur conformité avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC.

- b) Les mesures sont compatibles avec l'article II du GATT et ne perçoivent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que les engagements consolidés de la Chine
- i) *L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est compatible avec le sens ordinaire des termes de la liste dans le contexte et à la lumière de son objet et de son but*

4.155 La question centrale dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si les mesures contestées donnent effet à une interprétation correcte de l'expression "véhicules automobiles" telle qu'elle est utilisée dans la Liste de concessions de la Chine. En particulier, la question d'interprétation est de savoir si l'expression "véhicules automobiles" peut inclure l'importation sous forme d'envois multiples de pièces automobiles et ensembles qui, une fois assemblés, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Conformément à l'avis de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, le Groupe spécial doit régler cette question d'interprétation conformément aux "règles générales d'interprétation des traités énoncées dans la *Convention de Vienne*".<sup>23</sup>

4.156 Le contexte décisif pour le règlement de cette question d'interprétation est fourni par la RGI 2 a) du SH, qui dispose ce qui suit:

Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté.

4.157 L'application de la RGI 2 a) dans l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" fait apparaître diverses circonstances dans lesquelles les autorités douanières devraient classer les pièces

---

<sup>22</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5.

<sup>23</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84.

automobiles et ensembles avec les "véhicules automobiles", et non avec les pièces et ensembles de véhicules automobiles:

- Premièrement, l'importation d'un véhicule automobile complètement assemblé constitue manifestement l'importation d'un "véhicule automobile", bien qu'elle soit nécessairement constituée des pièces et composants d'un véhicule automobile.
- Deuxièmement, l'importation de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile constitue l'importation d'un "véhicule automobile", et non des pièces d'un véhicule automobile, indépendamment de leur état de montage ou de démontage. Ainsi, par exemple, un kit entièrement démonté ("CKD") est classé en tant que véhicule automobile, et non en tant que pièces d'un véhicule automobile.
- Enfin, l'importation de *moins* de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile complet constitue l'importation d'un "véhicule automobile", et non des pièces d'un véhicule automobile, pour autant que les pièces importées, une fois assemblées, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

4.158 Comme il ressort à l'évidence de la RGI 2 a) et de ces exemples, il n'y a pas de ligne de démarcation claire entre les dispositions tarifaires applicables à un article complet (tel que des véhicules automobiles) et les dispositions tarifaires distinctes applicables aux pièces et composants de cet article (tels que les pièces et ensembles de véhicules automobiles). Il existe nécessairement une série de circonstances dans lesquelles les pièces et composants d'un article seront classés comme étant l'article complet.

4.159 La Note VII des notes explicatives de la RGI 2 a), qui dispose que "les éléments non montés d'un article, qui sont en nombre excédant celui requis pour la constitution d'un article complet, suivent leur régime propre", fournit un contexte supplémentaire pour l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" dans la Liste de concessions de la Chine. Comme d'autres autorités douanières l'ont reconnu, l'effet de cette règle est qu'un ensemble de pièces est classé au premier chef comme étant le nombre total d'articles complets qui peuvent être assemblés à partir de ces pièces (y compris les articles présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet). Des dispositions tarifaires distinctes applicables aux pièces et composants incluent donc l'importation de pièces dans un autre but que d'assembler un article complet à partir des pièces importées.

4.160 Les mesures contestées appliquent la RGI 2 a), y compris la Note VII, sous deux rapports fondamentaux.

4.161 Premièrement, les mesures contestées définissent les seuils auxquels la Chine classera un ensemble de pièces automobiles comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. Du fait que la RGI 2 a) prévoit que quelque chose qui est moins que 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler l'article complet peut présenter les caractéristiques essentielles de l'article complet, indépendamment de leur état de montage ou de démontage, il est avantageux pour les autorités douanières tout autant que pour les importateurs d'avoir une certitude en ce qui concerne la frontière entre les véhicules automobiles et les pièces et ensembles de véhicules automobiles.

4.162 Deuxièmement, les mesures contestées appliquent la RGI 2 a) pour faire en sorte que le fond prime sur la forme des activités d'importation d'un fabricant d'automobiles. Les États-Unis ont déclaré, et la Chine est d'accord, que c'était "[u]n principe général de la pratique douanière

internationale [] que le fond prime la forme d'une transaction".<sup>24</sup> Conformément à ce principe, les mesures contestées appliquent la RGI 2 a), que les pièces automobiles et composants importés utilisés pour assembler un véhicule automobile entrent en Chine sous forme d'un seul envoi ou d'envois multiples. Cela permet de faire en sorte que les classements tarifaires ne changent pas uniquement en fonction de la manière dont un fabricant d'automobiles choisit de structurer ses importations.

4.163 L'application de la RGI 2 a) aux envois multiples de pièces automobiles et ensembles est compatible avec l'objet et le but de la Liste de concessions de la Chine et de l'article II du GATT de 1994. L'Organe d'appel a fait observer que l'objet et le but de l'article II du GATT de 1994 étaient, entre autres, le "maintien de la sécurité et de la prévisibilité des arrangements réciproques en matière d'accès aux marchés exprimés dans les concessions tarifaires ...".<sup>25</sup> Il a indiqué que l'interprétation d'une Liste de concessions devait reconnaître que les accords tarifaires négociés par les Membres étaient censés l'être "sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels".<sup>26</sup>

4.164 La différence entre les taux de droits applicables aux véhicules automobiles et ceux qui sont applicables aux pièces et ensembles de véhicules automobiles fait partie de ces arrangements en matière d'accès aux marchés "sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels" que la Chine a négociés avec les autres Membres de l'OMC. Il est donc conforme à "la sécurité et la prévisibilité des arrangements réciproques en matière d'accès aux marchés" d'interpréter la Liste de concessions de la Chine comme visant à empêcher le contournement de cette différence dans les taux de droits au moyen de l'importation et l'assemblage des pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En même temps, la Chine continue de donner effet à ses dispositions tarifaires distinctes applicables aux pièces automobiles et ensembles en classant les pièces et ensembles sous ces positions dès lors qu'ils ne sont pas utilisés pour contourner les taux de droits plus élevés frappant les véhicules automobiles. Cela permet de faire en sorte que l'équilibre global des arrangements en matière d'accès aux marchés concernant les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles soit maintenu.

ii) *L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est compatible avec la pratique des autres Membres s'agissant d'empêcher le contournement des droits*

4.165 Nombre de Membres de l'OMC, y compris les trois plaignants dans la présente procédure, ont adopté des mesures qui interdisent les opérations d'assemblage à l'intérieur du pays visant à contourner les droits applicables aux articles complets, qu'il s'agisse de droits de douane proprement dits ou de droits antidumping/compensateurs. En vertu de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, cette pratique "constitue une preuve objective de l'accord des parties" sur la distinction entre l'imposition de droits sur des articles complets et l'imposition de droits sur les pièces et composants de ces articles.<sup>27</sup>

4.166 Cette pratique démontre que les Membres ont appliqué la RGI 2 a) pour classer les envois multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet et ce, dès lors que c'était nécessaire pour empêcher le contournement des droits applicables à l'article complet. L'objectif commun de ces mesures est d'établir ce que le Canada a appelé la "réalité commerciale" sous-tendant les importations multiples de parties et composants.

---

<sup>24</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT CEE – *Pièces détachées et composants*, paragraphe 4.37 (exposant l'argument des États-Unis).

<sup>25</sup> Rapport de l'Organe d'appel CE – *Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

<sup>26</sup> Rapport de l'Organe d'appel CE – *Morceaux de poulet*, paragraphe 243 (citant le rapport CE – *Matériels informatiques*, paragraphe 82).

<sup>27</sup> Rapport de l'Organe d'appel CE – *Morceaux de poulet*, paragraphe 255.

4.167 En appliquant des mesures anticcontournement, les Membres ont fait dépendre l'obligation fiscale qui naît au moment de l'importation de la question de savoir si les pièces et composants importés sont utilisés pour assembler des articles complets. Ils ont aussi adopté de mesures visant à confirmer l'utilisation finale des pièces et composants importés afin de déterminer s'ils ont été importés dans le but d'éviter d'acquitter le droit frappant l'article complet. Dans le cadre de ces mesures, ils ont imposé l'obligation de verser un cautionnement ou une autre garantie pour garantir le recouvrement des droits frappant l'article complet.

4.168 Les mesures adoptées par la Chine pour empêcher le contournement des taux de droits qu'elle applique aux véhicules automobiles sont entièrement compatibles avec la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires. En vertu de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, cette pratique démontre que la Chine a correctement interprété les dispositions tarifaires dont elle frappe les "véhicules automobiles" comme incluant l'importation, sous forme d'envois multiples, de pièces automobiles et ensembles qui présentent, une fois assemblés, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

4.169 En outre, du fait que ces pratiques anticcontournement existaient au moment de l'accession de la Chine à l'OMC, elles constituent des circonstances entourant la conclusion de la Liste de concessions de la Chine et, par conséquent, concernent l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" en vertu de l'article 32 de la *Convention de Vienne*.

iii) *L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est fondée sur la condition des marchandises au moment de l'importation*

4.170 Les mesures que la Chine a adoptées pour empêcher le contournement des taux de droits applicables aux véhicules automobiles sont fondées sur l'intention démontrée et déclarée du fabricant d'assembler des véhicules automobiles complets à partir d'envois multiples de pièces automobiles et ensembles. Comme les pratiques douanières d'autres Membres de l'OMC le démontrent, ce type de mesure est compatible avec le principe général selon lequel les marchandises sont habituellement classées selon leur condition au moment de l'importation.

4.171 La pratique des trois plaignants dans la présente procédure démontre qu'il y a des circonstances dans lesquelles les Membres détermineront l'obligation fiscale en se fondant sur la combinaison d'envois multiples de pièces. Cela constitue nécessairement un élément de prévention du contournement des droits frappant les articles complets, comme il ressort des mesures que les Membres ont adoptées à cette fin.

4.172 Les Membres ont aussi combiné des envois multiples de pièces et composants à des fins de classement en traitant ce qu'il est convenu d'appeler des "envois échelonnés". En vertu de ces mesures, telles la réglementation des envois échelonnés adoptée récemment par les États-Unis, les autorités douanières peuvent faire reposer un classement tarifaire sur la combinaison d'envois multiples. Par exemple, elles classeront des envois échelonnés sur cette base dans le cas où l'importateur a l'intention d'assembler des pièces et composants pour en faire un article complet. Ce type de mesure est nécessairement fondé sur une interprétation de la règle "condition à l'importation" qui ne s'arrête pas à la teneur de l'importation unique, mais qui repose plutôt sur l'intention déclarée de l'importateur d'assembler les envois distincts de pièces et composants pour constituer un article complet.

4.173 Ces types de mesures sont compatibles avec la décision de l'OMD selon laquelle "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les

éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".<sup>28</sup> Sur cette base, les Membres ont adopté des pratiques en application de la RGI 2 a) qui permettent de faire reposer le classement des importations sur la combinaison d'entrées multiples, y compris dans les circonstances dans lesquelles l'importateur a l'intention d'assembler des pièces et composants pour constituer un article complet.

iv) *Toute ambiguïté concernant les mesures devrait être réglée en faveur de la Chine en vertu du principe in dubio mitius*

4.174 La Chine ne croit pas qu'il y ait d'ambiguïté concernant l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" puisque celle-ci a trait à la Liste de concessions de la Chine. Elle considère que l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" à laquelle les mesures contestées donnent effet est compatible avec le sens ordinaire de cette expression dans le contexte et à la lumière de l'objet et du but du GATT et est également compatible avec la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires.

4.175 Toutefois, si le Groupe spécial identifiait une ambiguïté concernant le sens de l'expression "véhicules automobiles" ou une ambiguïté concernant le pouvoir qui appartient à la Chine en vertu de l'article II du GATT de 1994 d'adopter les mesures contestées, il devrait appliquer le principe *in dubio mitius* de manière à réduire au minimum toute contrainte exercée sur le pouvoir souverain que la Chine a de faire appliquer ses lois douanières.

4.176 L'Organe d'appel a affirmé ce qui suit: "[s]i le sens d'un terme est ambigu, il faut privilégier le sens qui est le moins contraignant pour la partie qui assume une obligation, ou qui porte le moins atteinte à la souveraineté territoriale et personnelle d'une partie ou encore qui impose aux parties des restrictions de nature moins générale".<sup>29</sup> L'application de ce principe en l'espèce devrait amener le Groupe spécial à interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme préservant pour la Chine la même latitude de pouvoir souverain que celui que les autres Membres de l'OMC ont exercé pour interpréter et faire respecter leurs lois douanières, et empêchant de procéder à l'intérieur du pays à des opérations d'assemblage visant à contourner les droits frappant les articles complets.

#### **4. Les requérants n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'article III du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession ou de l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession**

4.177 La Chine a démontré plus haut que les mesures contestées dans la présente procédure étaient des mesures à la frontière assujetties aux disciplines de l'article II du GATT de 1994. Le Groupe spécial devrait donc évaluer les mesures contestées dans le cadre de l'article II.

4.178 Du fait que les mesures contestées sont des mesures à la frontière, les allégations spécifiques des plaignants au titre de l'article III du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de la Partie I.7.2 du Protocole d'accession et la Partie I.7.3 du Protocole d'accession, sont toutes sans fondement. Toutes ces allégations reposent sur l'affirmation erronée selon laquelle les mesures contestées sont des mesures intérieures.

---

<sup>28</sup> Organisation mondiale des douanes, décisions du Comité du Système harmonisé, *Interprétation de la Règle générale interprétative 2 a*), CSH/16/Nov. 95, document 39.600 (CHI-29).

<sup>29</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 165, note 154.

**5. Les États-Unis et les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'Accord SMC**

4.179 Les États-Unis et les Communautés européennes soutiennent que la Chine abandonne des recettes au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC en n'imposant pas à *toutes* les importations de pièces et composants automobiles les taux de droits qu'elle applique aux véhicules automobiles. Ils soutiennent en outre que ces "recettes abandonnées" sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés et constituent donc une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.

4.180 L'allégation des États-Unis et des Communautés européennes au titre de l'Accord SMC met simplement en évidence leur présentation erronée des mesures contestées. Que la Chine ait adopté des mesures pour empêcher le contournement de ses dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles ne signifie pas qu'elle doive imposer à toutes les pièces automobiles importées les taux de droits qu'elle applique aux véhicules automobiles. Au contraire, la Chine doit continuer de donner effet aux dispositions tarifaires distinctes applicables aux pièces automobiles et imposer les pièces automobiles importées à ces taux lorsque leur utilisation ne vise pas à contourner les droits applicables aux articles complets. Les allégations des États-Unis et des Communautés européennes au titre de l'Accord SMC sont donc sans fondement.

**6. Les allégations des plaignants en ce qui concerne le Protocole d'accession de la Chine et l'article XXIII du GATT de 1994 doivent être rejetées**

4.181 Par des moyens qui ne sont pas entièrement compatibles entre eux, les plaignants allèguent que les mesures contestées violent l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, incorporé par référence dans le Protocole d'accession et l'Accord sur l'OMC, en ce qui concerne les lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. En outre, le Canada allègue une annulation ou réduction d'avantages tarifaires au titre de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994, également fondée sur son interprétation du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

4.182 Le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail dispose ce qui suit:

Certains membres du Groupe de travail se sont dits particulièrement préoccupés par le régime tarifaire applicable au secteur automobile. En réponse aux questions concernant le régime tarifaire applicable aux éléments de véhicules automobiles destinés au montage, le représentant de la Chine a confirmé que celle-ci ne disposait pas de lignes tarifaires pour les éléments de véhicules automobiles entièrement démontés ou semi-montés. Si la Chine créait de telles lignes tarifaires, les taux de droits de douane ne dépasseraient pas 10 pour cent. Le Groupe de travail a pris note de cet engagement.<sup>30</sup>

4.183 Les plaignants n'ont pas démontré *prima facie* l'existence d'une violation de cet engagement limité et conditionnel. Ils n'ont ni allégué ni démontré que la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD/SKD. En fait, il est évident au vu du Décret n° 125 que la Chine continue d'adhérer à la règle établie par la RGI 2 a) selon laquelle les kits CKD/SKD sont classés avec les véhicules automobiles complets. L'article 2 du Décret n° 125 dispose que "[l]es fabricants d'automobiles qui importent des kits [CKD ou SKD] peuvent déclarer ces importations aux douanes chargées de la région où le fabricant est établi et acquitter les droits, *auquel cas les présentes règles ne s'appliquent pas*". Cette disposition existe précisément parce que le classement tarifaire correct des

---

<sup>30</sup> Rapport du Groupe de travail, paragraphe 93.

kits CKD/SKD importés ne fait pas de doute – ils sont classés avec les véhicules complets en toutes circonstances, comme les plaignants l'ont reconnu en d'autres circonstances et comme leurs propres pratiques douanières le démontrent.

4.184 Le fondement apparent des allégations des États-Unis et du Canada au titre du paragraphe 93 est leur affirmation selon laquelle la Chine avait pour pratique, avant son accession à l'OMC, de classer les kits CKD/SKD avec les "pièces". Même s'il était possible d'interpréter le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail comme obligeant la Chine à poursuivre cette pratique alléguée, l'unique source d'éléments de preuves sur laquelle ils se fondent pour établir l'existence de ladite pratique n'étaye pas leur allégation. En fait, le propre examen fait par les plaignants des politiques chinoises antérieures à l'accession montre clairement qu'avant d'accéder à l'OMC la Chine interdisait généralement l'assemblage de véhicules automobiles à partir de kits CKD/SKD. En outre, pendant la seule période durant laquelle la Chine a maintenu des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD/SKD (1992 à 1995), les taux de droits applicables aux importations de kits CKD/SKD étaient les mêmes que les taux de droits applicables aux véhicules automobiles – et non pas les taux de droits moins élevés frappant les pièces et ensembles de véhicules automobiles.

4.185 Pour les raisons qui viennent d'être exposées, les diverses allégations avancées par les plaignants sur la base de leurs interprétations du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sont sans fondement.

#### **7. Toute incompatibilité avec le GATT de 1994 relève de l'exception générale prévue à l'article XX d)**

4.186 Le Groupe spécial peut constater, contrairement aux arguments de la Chine, que les mesures contestées sont incompatibles avec une ou plusieurs dispositions du GATT de 1994, ou que des aspects particuliers des mesures contestées sont incompatibles avec le GATT de 1994. S'il faisait une telle constatation, la Chine estime que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de ses lois douanières.

4.187 Les mesures contestées assurent le respect des lois et réglementations douanières de la Chine en empêchant l'importation et l'assemblage de pièces automobiles visant à contourner les dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles. Elles relèvent donc de l'article XX d).

4.188 En appliquant le critère de la mise en balance élaboré récemment par l'Organe d'appel dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, les mesures contestées sont "nécessaires" parce que, entre autres choses, elles contribuent à l'intérêt fondamental de la Chine s'agissant de percevoir les recettes douanières et de préserver l'effectivité de ses concessions tarifaires négociées. Elles contribuent à la réalisation de ces intérêts en faisant en sorte que ces classements tarifaires reposent sur le fond, s'agissant de ce qu'un fabricant d'automobiles importe et assemble, et non pas sur la forme des envois. En outre, elles ont peu ou n'ont pas d'incidence restrictive sur le commerce international, car leur seule finalité est de faire en sorte que les taux de droits corrects soient perçus. Le fait que les mesures contestées n'avaient pas eu d'incidence sur le commerce et les investissements a été noté par plusieurs des plus grands fabricants d'automobiles et fournisseurs de pièces automobiles du monde.

4.189 Pour les raisons qui viennent d'être exposées, et au cas où le Groupe spécial constaterait qu'un aspect ou que plusieurs aspects des mesures contestées sont incompatibles avec le GATT de 1994, la Chine a provisoirement démontré que toute incompatibilité entre les mesures contestées et les

obligations contractées par elle dans le cadre du GATT relève de l'exception générale prévue à l'article XX d).

## **8. Conclusion**

4.190 Pour les raisons exposées dans sa première communication écrite, telle qu'elle est résumée ici, la Chine demande au Groupe spécial de rejeter les allégations formulées par les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada.

E. DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

### **1. Introduction**

4.191 Les coplaignants ont déjà coordonné leurs positions dans leurs communications écrites pour faciliter le bon déroulement des travaux du présent Groupe spécial. Ils en ont fait autant aujourd'hui, aussi serons-nous relativement brefs afin d'éviter les redites. Dans la présente déclaration liminaire, les Communautés européennes présenteront leurs principales allégations. Elles démontreront que les mesures contestées violent l'*Accord sur les MIC* et l'article III du GATT de 1994. Elles examineront ensuite les éléments clés de la première communication écrite de la Chine concernant l'article II du GATT de 1994 et l'Accord SMC. Les Communautés européennes réservent naturellement l'exposé complet de leur position sur la première communication écrite de la Chine à la communication formelle qu'elles présenteront à titre de réfutation. En particulier, les Communautés européennes y traiteront du moyen de défense subsidiaire de la Chine fondé sur l'article XX d) du GATT de 1994, même si elles s'associent aux observations que les États-Unis et le Canada formuleront dans un moment.

4.192 Toutefois, avant de passer aux détails de l'affaire et pour bien situer les questions dans leur contexte, les Communautés européennes doivent d'abord dire quelques mots de la politique industrielle chinoise dans le secteur automobile.

4.193 Ce n'est pas la première fois que la Chine, pour promouvoir la production locale de véhicules et de pièces automobiles, applique aux pièces automobiles importées des impositions dépendant de la teneur en produits nationaux des véhicules complets. Avant son accession à l'OMC, les impositions frappant les pièces automobiles importées utilisées dans la production nationale de véhicules étaient plus élevées lorsque le fabricant qui importait ces pièces ne respectait pas une certaine teneur en produits nationaux dans le véhicule final produit. Cette pratique reposait sur la politique concernant le développement de l'industrie automobile promulguée en 1994 et que la Chine a dû abolir dans le cadre de son Protocole d'accession à l'OMC.

4.194 Aujourd'hui, la Chine a décidé de renouer avec cette ancienne pratique malgré l'engagement explicite qu'elle a pris de s'en abstenir. Elle a adopté les mesures contestées qui imposent à nouveau des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux aux véhicules fabriqués en Chine.

4.195 La présente affaire repose sur des faits simples et dans une large mesure incontestés.

4.196 Dans sa Liste de concessions, la Chine s'est engagée à appliquer un taux de droit de 25 pour cent aux véhicules complets et de 10 pour cent aux pièces automobiles. Dans le passé, cette différence était encore plus importante. Or, en 2004, la Chine a décidé de stimuler à nouveau la production locale de pièces automobiles. Selon l'article 4 de l'Ordonnance n° 8, elle a pour objectif de:

"Favoriser le développement d'un groupe de fabricants de pièces automobiles relativement solide pour assurer une production à grande échelle, de telle sorte qu'ils puissent participer à la chaîne d'approvisionnement mondiale en pièces automobiles et être compétitifs sur le plan international."

4.197 À l'appui de cet objectif, la Chine a adopté des mesures qui, dans bien des cas, frappent les pièces automobiles importées d'impositions égales à l'intégralité du taux de droit appliqué aux véhicules complets, à savoir 25 pour cent au lieu de 10 pour cent. Il en résulte une imposition additionnelle égale à la différence entre le taux appliqué aux véhicules et le taux appliqué aux pièces, normalement 15 pour cent. Ces impositions sont appliquées après l'assemblage des pièces en véhicules et à condition que ceux-ci ne présentent pas une teneur suffisante en produits nationaux. Les pièces automobiles d'origine nationale sont exemptes de ces impositions. Les mesures ont pour effet de décourager les fabricants d'importer des pièces automobiles et donc de conférer une protection à la production nationale.

4.198 En résumé, la présente affaire concerne des mesures adoptées par la Chine pour protéger son industrie nationale de pièces automobiles contre les importations grâce à la règle de la teneur en produits nationaux. Il s'agit d'une affaire de discrimination, et non pas – comme la Chine voudrait le faire croire – de contournement des droits de douane.

4.199 Bien qu'elle repose sur des faits extrêmement simples et dans une large mesure incontestés qui consistent pour l'essentiel dans le texte des mesures, la présente affaire est très importante car elle concerne les principes mêmes du système de l'OMC, à savoir la non-discrimination et la sécurité et la prévisibilité du système commercial multilatéral. Faute d'adhésion à ces principes, le système établi par l'Accord sur l'OMC perdrait beaucoup de son sens. En tant que Membre de l'OMC, la Chine est tenue d'y adhérer.

## **2. La Chine n'a pas réfuté une allégation *prima facie***

4.200 Les Communautés européennes et leurs coplaignants ont établi *prima facie* qu'il y avait incompatibilité entre les mesures chinoises et l'article 2 de l'Accord sur les MIC et les paragraphes 2, 4 et 5 de l'article III du GATT de 1994. Selon les principes établis de la charge de la preuve, il incombe à présent à la Chine d'essayer de fournir des arguments et des preuves du contraire.

4.201 Or, dans sa première communication écrite, la Chine a décidé de faire en grande partie abstraction des allégations des plaignants et insiste pour que le Groupe spécial se prononce d'abord sur la "question liminaire" de savoir si les mesures sont des "mesures à la frontière" ou non. Nous nous demandons si la Chine examinera nos principales allégations et à quel moment.

4.202 C'est d'autant plus surprenant qu'il est très clair qu'une analyse, en particulier au titre de l'Accord sur les MIC, n'exige aucune évaluation préliminaire de la question de savoir si une mesure est une "mesure à la frontière" ou une mesure "intérieure". Les Communautés européennes estiment que l'approche choisie par la Chine risque de retarder indûment les travaux du présent Groupe spécial et de compromettre la régularité de la procédure. Ce serait regrettable.

## **3. L'Accord sur les MIC et l'article III du GATT de 1994**

4.203 Les Communautés européennes considèrent que les mesures chinoises sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC et avec les paragraphes 2, 4 et 5 de l'article III du GATT de 1994. Permettez-moi d'expliquer très brièvement pourquoi.

a) L'Accord sur les MIC

4.204 Les mesures sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

4.205 Premièrement, les mesures sont des "mesures concernant les investissements". Elles visent le développement des capacités de production de pièces automobiles et de véhicules automobiles finis en Chine. Cet objectif ne figure pas seulement dans la disposition citée en introduction, on le retrouve aussi dans de nombreuses autres dispositions de l'Ordonnance n° 8, du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4. Il est inhérent à cet objectif que les mesures aient une forte incidence sur l'investissement dans le secteur. La stratégie d'investissement des fabricants de véhicules et de pièces automobiles aussi bien locaux qu'étrangers est tout entière régie par les obligations contenues dans les mesures.

4.206 Deuxièmement, les mesures sont "liées au commerce" parce qu'elles ne s'appliquent et n'ont trait qu'aux pièces importées.

4.207 Enfin, elles relèvent bel et bien de la description figurant aux paragraphes 1 a) et 2 a) de la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC.

4.208 En d'autres termes, les mesures sont des mesures concernant les investissements et liées au commerce qui

- contiennent des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux, et
- limitent l'importation de produits utilisés dans la production locale.

4.209 En réponse à l'analyse des Communautés européennes, la Chine se contente de déclarer que ses mesures sont des impositions à la frontière et qu'elles ne relèvent donc pas de l'Accord sur les MIC. C'est surprenant parce qu'une analyse au titre de l'Accord sur les MIC n'exige aucune prise de position préliminaire quant à la question de savoir si les mesures sont intérieures ou s'il s'agit de mesures à la frontière. Les Communautés européennes ne peuvent donc que réaffirmer la position qu'elles ont adoptée dans leur première communication écrite et supposer que la Chine juge ses mesures autrement indéfendables au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

4.210 Comme les mesures sont précisément du type de celles que la Chine s'est spécifiquement engagée à supprimer et à cesser d'appliquer comme condition de son accession à l'OMC, elles sont aussi contraires au Protocole d'accession de la Chine et, en particulier, à l'article 7.3 de sa Partie I.

b) Article III du GATT de 1994

4.211 Comme avec l'Accord sur les MIC, la Chine fonde toute sa stratégie de défense sur la prémisse selon laquelle les mesures sont des mesures à la frontière et ne sont donc pas "intérieures" au sens de l'article III du GATT de 1994. Les Communautés européennes ne peuvent pas souscrire à cette position.

4.212 Premièrement, les mesures chinoises appliquent des impositions sur des pièces automobiles importées selon qu'elles sont effectivement assemblées et transformées en véhicules complets ne présentant pas une teneur suffisante en produits nationaux. Elles ne sont donc pas "perçu[e]s à l'importation ou à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II 1) b) du GATT de 1994. Autrement dit, leur application dépend de l'utilisation qui est faite des pièces après l'importation et, en particulier, de la question de savoir si ces pièces sont assemblées en Chine pour constituer des véhicules présentant une teneur insuffisante en produits nationaux au regard des mesures.

4.213 Deuxièmement, les mesures appliquent des impositions sur les pièces automobiles non pas au moment de l'importation mais seulement après la fabrication.

4.214 Le caractère intérieur des mesures est encore illustré par le fait qu'elles sont appliquées directement aux seuls fabricants de véhicules, de préférence aux importateurs de pièces automobiles. Ainsi, les fabricants doivent acquitter des impositions même s'ils achètent les pièces sur le marché intérieur chinois auprès de fournisseurs qui les ont préalablement importées. Cela ressort clairement de l'article 29 du Décret n° 125.

4.215 Contrairement à l'argument avancé par la Chine, la déclaration d'importation au titre de l'article 15 du Décret n° 125 ne fait pas des impositions des mesures à la frontière. Premièrement, la déclaration n'est qu'une des démarches que les fabricants doivent effectuer au titre des mesures. Deuxièmement, la déclaration elle-même ne concerne pas les pièces importées telles qu'elles sont présentées à la frontière mais le rôle qu'elles joueront à l'avenir dans des véhicules qui sont encore à fabriquer. Troisièmement, la demande de vérification au titre de l'article 19 du Décret n° 125, qui est décisive quant au type d'impositions qui seront appliquées, n'intervient qu'une fois les pièces importées assemblées en véhicules complets.

4.216 La Chine fait aussi valoir qu'il faudrait qualifier les mesures de mesures à la frontière parce qu'elles sont administrées par les autorités douanières et classées comme "droits de douane proprement dits" en vertu de la législation chinoise et parce que les pièces automobiles importées "ne sont pas en libre pratique" à l'intérieur de la Chine. À cet égard, les Communautés européennes aimeraient rappeler à la Chine la position qu'elle avait elle-même adoptée dans sa première communication écrite selon laquelle la présente affaire "*concern[ait] le rapport entre le fond et la forme*". Si la qualification formelle d'une imposition en tant que droit de douane et le traitement formel des pièces importées prévus dans la législation nationale étaient suffisants pour établir un lien avec l'importation, les Membres de l'OMC pourraient déterminer eux-mêmes quelles dispositions du GATT s'appliquent à leurs impositions. Le Groupe spécial dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* a indiqué ce qui suit: "*[a]vec une telle interprétation, l'objectif fondamental qui sous-tend les articles II et III, à savoir que la discrimination contre les produits en provenance d'autres parties contractantes devrait uniquement prendre la forme de droits de douane proprement dits perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation et non la forme de taxes intérieures, ne pourrait pas être atteint*".<sup>31</sup>

4.217 En conséquence, les mesures chinoises sont des mesures intérieures qui relèvent de l'article III du GATT de 1994.

4.218 Les Communautés européennes regrettent le refus de la Chine d'examiner le reste de leurs arguments au titre de l'article III du GATT de 1994. Elles ne peuvent que supposer encore une fois que la Chine juge ses mesures autrement indéfendables au titre de l'article III du GATT de 1994. C'est pourquoi elles se borneront à un rapide survol des arguments qui sont présentés plus en détail dans leur première communication écrite.

4.219 Les pièces automobiles nationales et importées sont des produits "similaires" au titre du paragraphe 2 comme du paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 puisque la seule distinction qui est établie par les mesures est une distinction fondée sur l'origine des produits. La jurisprudence de l'OMC a toujours été claire sur ce point: l'origine ne peut à elle seule faire qu'une marchandise importée soit "non similaire à la marchandise nationale".

---

<sup>31</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

4.220 Les mesures sont incompatibles avec l'article III:2 du GATT de 1994 étant donné qu'elles appliquent des impositions intérieures sur certaines pièces automobiles importées et non sur les pièces d'origine nationale similaires. Les impositions appliquées aux pièces automobiles importées sont donc forcément "supérieures" aux impositions appliquées aux produits nationaux similaires.

4.221 S'agissant de l'article III:4, les Communautés européennes soulignent que seules les pièces automobiles importées sont susceptibles d'être soumises aux impositions et aux formalités contraignantes décrites en détail dans leur première communication écrite. Cela ne peut qu'altérer, sur le marché intérieur chinois, les conditions de la concurrence entre les pièces automobiles d'origine nationale et les pièces automobiles importées, et ce au détriment exclusif de ces dernières. Les Communautés européennes sont donc de l'avis que les mesures sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994.

4.222 Par ailleurs, les mesures sont aussi incompatibles avec l'article III:5. Elles constituent une "réglementation quantitative intérieure" parce qu'elles ont trait aux quantités et aux proportions de pièces automobiles nationales et importées entrant dans la fabrication des véhicules. Les pièces automobiles étant des "produits" qui sont transformés et utilisés dans l'assemblage et la fabrication de véhicules, les mesures ont trait aussi au "mélange, [à] la transformation ou l'utilisation ... de produits" au sens du paragraphe 5. Enfin, elles sont également visées par le troisième élément de la première phrase de l'article III:5. Elles exigent que des quantités ou des proportions déterminées de pièces automobiles utilisées dans l'assemblage et la fabrication de véhicules soient non pas importées mais d'origine nationale. Les fabricants de véhicules automobiles doivent se procurer des pièces d'origine nationale s'ils veulent respecter les seuils fixés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125. Les mesures sont donc incompatibles avec la première phrase de l'article III:5 du GATT de 1994.

4.223 S'agissant des allégations au titre de la deuxième phrase de l'article III:2 et III:5, les Communautés européennes renvoient à leur première communication écrite.

#### **4. La "thèse de l'anticonournement" présentée par la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994**

4.224 La stratégie de défense de la Chine repose tout entière sur l'idée que les mesures devraient être examinées exclusivement au titre de l'article II du GATT de 1994. Bien que les Communautés européennes n'auraient aucune difficulté à réfuter les arguments présentés par la Chine au titre dudit article, il est très important sur le plan systémique de refuser la prémisse chinoise aux fins de l'analyse. La qualification des impositions additionnelles et des formalités contraignantes comme faisant partie du régime de dédouanement de la Chine compromettrait sérieusement la portée et l'efficacité de l'Accord sur les MIC et de l'article III du GATT de 1994.

4.225 Toutefois, comme la Chine continuera sans nul doute d'insister sur son principe de défense, il est nécessaire de démontrer les lacunes fondamentales de sa position, même au titre de l'article II du GATT de 1994.

4.226 Ainsi qu'il a déjà été indiqué, la Liste de concessions de la Chine prévoit en général un taux de droit de 25 pour cent sur les véhicules complets et de 10 pour cent ou moins sur les pièces automobiles. En outre, il existe des catégories intermédiaires très importantes qui sont aussi en général soumises au taux inférieur de 10 pour cent. La Chine, fort à propos, fait abstraction de ces catégories intermédiaires qui démolissent sa stratégie de défense.

4.227 Conformément à un libellé très explicite, les mesures assimilent les pièces automobiles importées à des véhicules complets dès lors que certaines combinaisons ou proportions de ces pièces

sont utilisées pour la fabrication d'un véhicule. Dans ce cas, toutes les pièces importées du véhicule seront passibles du droit de douane de 25 pour cent applicable aux véhicules complets. En termes douaniers, les pièces automobiles sont classées comme des véhicules complets. Ce n'est donc pas le produit tel qu'il est présenté à la frontière qui détermine le classement tarifaire mais plutôt son utilisation sur le plan intérieur après la fabrication.

4.228 Nul ne conteste que la norme fondamentale d'interprétation des listes de concessions des Membres est le critère prévu à l'article 31 de la *Convention de Vienne*. Ce critère exige une analyse du sens ordinaire de la Liste de concessions de la Chine dans leur contexte et à la lumière de leur objet et de leur but. Nul ne conteste non plus que le SH et ses règles d'interprétation offrent un contexte important pour l'analyse.

4.229 La Chine ne respecte l'article 31 de la *Convention de Vienne* qu'en paroles. Dans la réalité, elle n'examine pas les positions tarifaires pertinentes selon ce critère.

4.230 S'agissant du sens ordinaire des positions tarifaires pertinentes qui à l'évidence complique sa position, la Chine se borne simplement à l'écartier avec quelques affirmations manifestement erronées telles que "les éléments des positions tarifaires et des taux de droits spécifiques en cause ne sont pas pertinents pour le règlement des allégations présentées au Groupe spécial".<sup>32</sup> Il s'agit évidemment de détourner l'attention des termes des positions tarifaires pertinentes parce qu'elles n'étaient absolument pas la position de la Chine.

4.231 S'agissant de l'analyse contextuelle, la Chine essaie à nouveau de nous tromper en appelant notre attention sur la RGI 2 a) du Système harmonisé. La Chine fait comme par hasard abstraction de la RGI 1, selon laquelle les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres l'emportent, pour la détermination du classement, sur toute autre considération.

4.232 S'agissant de l'objet et du but des engagements tarifaires, la Chine fait de l'anticonournement la question principale. C'est vers cette "thèse de l'anticonournement" que je vais à présent me tourner. Selon la Chine, les pièces automobiles peuvent être classées en tant que véhicules complets pour contrecarrer une pratique alléguée de contournement des droits de douane sur les véhicules.

4.233 Les Communautés européennes sont en profond désaccord avec la prémisse de la première communication écrite de la Chine. Il n'existe absolument aucune conspiration contre les droits de douane chinois sur les véhicules automobiles. Le seul prétendu élément de preuve présenté par la Chine à l'appui de cette thèse est l'affirmation que la valeur des importations de pièces et composants aurait augmenté depuis que la Chine est devenue Membre de l'OMC.<sup>33</sup> Même à supposer que cela soit vrai, cela prouverait seulement une chose: que le système commercial multilatéral fonctionne correctement. C'est la Chine qui a décidé de prendre l'engagement d'établir une différence entre le taux de droit applicable aux véhicules et celui applicable aux pièces qui les composent.

4.234 La prémisse sur laquelle repose la défense de la Chine étant profondément viciée, les Communautés européennes préféreraient, en principe, ne pas entrer dans sa logique. Toutefois, cela pourrait déboucher sur une impasse totale où les parties refusent d'examiner les allégations les unes des autres. Les Communautés européennes examineront donc les principaux éléments des moyens de défense de la Chine, même au risque d'entrer dans une logique qui repose sur un vice fondamental.

---

<sup>32</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 15.

<sup>33</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 21.

4.235 En décrivant les mesures, la Chine s'efforce de donner l'image d'un classement tarifaire neutre où "[l'on tient] compte du fond plutôt que de la forme d'une série d'opérations d'importation".<sup>34</sup> Selon les allégations, les mesures visent les importateurs qui "contournent le taux de droit plus élevé applicable à l'article complet", alors que, selon la Chine, "la réalité commerciale est que le fabricant a l'intention d'assembler l'article complet à partir de pièces et composants importés".<sup>35</sup>

4.236 La réponse à cela est simple: non, il n'y a pas contournement lorsqu'une pièce automobile est déclarée en tant que pièce au moment de l'importation même si, une fois utilisée dans la fabrication, elle fait partie d'un véhicule neuf complet. Fabriquer un véhicule à partir de pièces importées ne constitue pas un contournement. Le véhicule complet et ses pièces relèvent de positions tarifaires différentes. C'est normal; il n'y a pas contournement.

4.237 Une règle qui imposerait le classement des pièces en fonction de leur utilisation dans le produit final serait très lourde de conséquences pour le présent et l'avenir du commerce international qui est dominé par des chaînes de production mondiales dans lesquelles le processus de production est décomposé en une multitude d'étapes et où les produits intermédiaires sont produits par plusieurs entreprises dans plusieurs pays.

4.238 Toutefois, avant d'examiner plus avant les arguments de la Chine, il convient d'aborder une question que la Chine n'aborde pas, à savoir que ses mesures anticontournement prétendument neutres mettent en fait en application des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux du véhicule fini.

4.239 Selon les thèses présentées par la Chine dans sa première communication écrite, le critère essentiel est, à ses yeux, l'utilisation finale projetée du produit, et non les caractéristiques objectives qu'il présentait à la frontière. En effet, la Chine fait référence à l'"intention démontrée du fabricant d'automobiles" en tant que base de classement tarifaire.<sup>36</sup> Naturellement, la Chine n'emploie pas les mots teneur locale ou nationale.

4.240 Un simple exemple suffit à montrer comment les mesures s'appliquent dans les faits. Prenons par exemple 100 cylindres de freins emballés et envoyés ensemble en Chine. Trente seront utilisés comme pièces de rechange, 40 seront montés sur des véhicules complets qui présentent la teneur en produits nationaux requise, tandis que les 30 qui restent seront montés sur des véhicules complets qui ne présentent pas la teneur en produits nationaux requise.

4.241 Soixante-dix de ces 100 cylindres de freins seront, au titre des mesures, soumis au droit de douane inférieur applicable aux pièces. Aux 30 pièces de rechange, il convient d'ajouter les 40 cylindres de freins qui sont utilisés dans les véhicules complets remplissant les conditions relatives à la teneur en produits nationaux. Seules les 30 pièces qui seront utilisées dans les véhicules complets ne présentant pas la teneur en produits nationaux requise seront soumises au taux de droit plus élevé applicable aux véhicules complets. Naturellement, dans un classement tarifaire correct, les 100 cylindres de freins seraient tous classés en tant que pièces.

4.242 Ces règles n'ont rien de neutre, même selon la fausse logique présentée par la Chine dans sa première communication écrite. Le véritable critère est la teneur en produits nationaux.

---

<sup>34</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 3.

<sup>35</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 18.

<sup>36</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 7.

4.243 Or, la Chine va encore beaucoup plus loin. Elle estime que même si les 100 cylindres de freins étaient importés en Chine sous forme, mettons, de 20 envois différents à des moments différents, qu'ils arrivaient dans des bureaux de douane différents en provenance de différentes parties du monde et qu'ils étaient importés par des importateurs différents et sans rapport entre eux (par exemple des fabricants d'automobiles, des importateurs de pièces, des entreprises de service après-vente, etc.), elle continuera d'appliquer sa politique d'anticonournement. Autrement dit, elle continuera de vérifier si les cylindres de freins seront utilisés dans un véhicule complet ou non et si le véhicule complet présentera une teneur en produits nationaux suffisante avant de décider s'il convient d'appliquer ou non une imposition additionnelle sur les produits après qu'ils ont déjà été montés en Chine.

4.244 Il convient de souligner que rien dans le tarif douanier chinois ni dans les règles d'interprétation du SH ne permet d'appliquer une mesure aussi draconienne qui compromet le système de classement tarifaire dans son ensemble.

4.245 En effet, la Chine utilise les règles générales d'interprétation du SH d'une manière très sélective voire abusive. Les règles du SH ne contiennent tout simplement pas la "règle anticonournement" dont la Chine suggère l'existence dans sa première communication écrite. Elle fait l'impasse totale sur la règle la plus importante du SH, à savoir la RGI 1 selon laquelle les termes des positions et des notes de sections et ou de chapitres l'emportent, pour la détermination du classement, sur toute autre considération. Dès lors que le classement d'un produit sur la base de la RGI 1 ne fait aucun doute, les autres règles ne s'appliquent tout bonnement pas. C'est le cas dans l'immense majorité des situations.

4.246 La Chine fait référence à maintes reprises à la RGI 2 a) du SH. Or, il est frappant de constater à quel point elle se montre sélective dans ses références. Tout d'abord, elle fait abstraction du fait que le chapitre pertinent de la nomenclature du SH, à savoir le chapitre 87, contient une application spécifique de cette règle assortie d'exemples très précis qu'on ne saurait en aucun cas comparer aux situations envisagées par les mesures contestées. Les Communautés européennes ont déjà examiné cette règle dans leur première communication écrite.

4.247 Mais ce qui est peut-être plus frappant encore, c'est que la Chine utilise même le libellé général de la RGI 2 a) d'une manière très sélective. Pour bien s'en rendre compte, il est intéressant de citer la RGI 2 a). La RGI 2 a) est libellée comme suit:

Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté. [Non souligné dans l'original.]

4.248 La Chine fait abstraction des deux principes fondamentaux de cette règle, à savoir l'expression "en l'état" et le membre de phrase "les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini".

4.249 Autrement dit, la "thèse de l'anticonournement" exposée par la Chine fait abstraction du fait que le classement tarifaire d'un produit doit être opéré tel que celui-ci est présenté aux douanes, à la frontière. Les mesures ne tiennent aucun compte de cela, classant le produit après son utilisation dans la fabrication et sans égard pour le fait qu'aucune autre pièce n'a été présentée à la douane en même temps. Cela constitue un classement tarifaire discrétionnaire.

4.250 S'agissant du critère relatif aux caractéristiques essentielles, les Communautés européennes aimeraient appeler l'attention du Groupe spécial sur l'exemple que la Chine elle-même utilise au paragraphe 19 de sa première communication écrite au sujet de l'allégation de contournement des droits applicables. La Chine indique qu'"un exemple spécifique illustre le problème". C'est peut-être la seule phrase à laquelle les Communautés européennes peuvent souscrire. Cet exemple illustre en effet le problème. Un simple calcul suffira:

4.251 Rappelons-le, conformément à l'article 21.2 du Décret n° 125, toutes les pièces importées seront des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets dès lors que l'une quelconque des combinaisons d'ensembles ci-après est considérée comme importée:

1. les deux principaux ensembles (la carrosserie et le moteur du véhicule),
2. l'un quelconque des deux principaux ensembles ainsi que trois autres ensembles au moins,
3. au moins cinq ensembles autres que les principaux ensembles.

4.252 Permettez-nous à présent d'additionner quelques-uns des pourcentages pertinents du tableau figurant au paragraphe 19 de la première communication écrite de la Chine, sur la base des critères de l'article 21.2 du Décret n° 125:

1. les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie et le moteur, représenteraient 29 pour cent de la valeur du véhicule;
2. l'un des principaux ensembles, par exemple la carrosserie, ainsi que trois autres ensembles, par exemple l'essieu non moteur, la direction et le dispositif de freinage, représenteraient 21 pour cent de la valeur du véhicule;
3. cinq autres ensembles, par exemple l'essieu non moteur, le pont moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage, représenteraient 17 pour cent de la valeur du véhicule.

4.253 Ces calculs très simples effectués sur la base de l'exemple donné par la Chine elle-même montrent que celle-ci frappe du droit de douane applicable aux véhicules complets toutes les pièces importées si le véhicule contient certains ensembles importés qui représentent seulement 17 à 29 pour cent de la valeur du véhicule complet. Autrement dit, une combinaison de pièces représentant 17 pour cent de la valeur totale du véhicule suffira à faire assimiler toutes les pièces importées de ce véhicule à un véhicule complet. Et ce, indépendamment du moment où ces pièces ont été importées, de leur origine et de la personne qui les a importées.

4.254 Il va sans dire qu'une combinaison de pièces qui ont peut-être été importées en Chine à des moments différents de différentes parties du monde et fait l'objet de transactions sur le marché intérieur chinois entre des importateurs de pièces et des fabricants d'automobiles, et qui représentent 17 à 29 pour cent de la valeur totale du véhicule, ne saurait en aucun cas présenter la moindre caractéristique essentielle d'un véhicule complet au sens de la RGI 2 a) du SH, telle qu'elle est appliquée au titre du chapitre 87, conformément aux notes explicatives très claires qui l'accompagnent.

4.255 Il existe une autre manière extrêmement simple de démontrer le caractère si manifestement erroné de la position chinoise. Il suffit de lire la ligne tarifaire 87.06 intitulée "Châssis des véhicules

automobiles équipés de leur moteur" et sa note explicative. En vertu des mesures contestées, les châssis de véhicules automobiles équipés de leur moteur seraient toujours classés en tant que véhicules complets bien qu'ils relèvent d'une position spécifique et soient normalement passibles du droit plus faible de 10 pour cent. Les détails ont été présentés aux paragraphes 255 à 260 de la première communication écrite des Communautés européennes.

4.256 Les Communautés européennes considèrent donc que même sur la base de la prémisse entièrement fautive sur laquelle la Chine fonde son moyen de défense, les arguments présentés ne tiennent tout simplement pas la route. Bien que les Communautés européennes soient tout à fait prêtes à s'expliquer avec la Chine même selon ses termes, il est très important sur le plan systémique d'empêcher cette dernière d'esquiver les principales allégations présentées par les plaignants. En tout état de cause, les mesures chinoises sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994.

## **5. Incompatibilité des mesures chinoises avec l'Accord SMC**

4.257 S'agissant de l'article 3 de l'Accord SMC, la Chine estime que ses mesures ne constituent pas une subvention prohibée. Selon elle, elle n'abandonne pas de recettes en appliquant le taux de droit applicable aux véhicules complets uniquement aux pièces qui, à ses yeux, contournent ce droit. La Chine fait valoir que le taux de droit applicable aux véhicules complets ne peut pas servir de point de référence en ce qui concerne les pièces en général parce que sa Liste de concessions l'empêche de l'appliquer à toutes les pièces.

4.258 La vérité, c'est que cette Liste de concessions empêche la Chine d'imposer le droit applicable aux véhicules complets à quelque pièce que ce soit. Même si la Chine était autorisée à imposer le droit applicable aux véhicules complets sur certaines pièces, elle ne serait toujours pas habilitée à faire dépendre cela de la teneur en produits nationaux des véhicules finis. Comme la Chine n'impose pas le droit applicable aux véhicules complets aux pièces contenues dans les véhicules qui respectent les prescriptions en matière de teneur en produits nationaux, elle abandonne des recettes normalement exigibles.

## **6. Conclusion**

4.259 Les Communautés européennes sont fermement convaincues que les mesures à l'examen en l'espèce menacent les fondements mêmes du système commercial multilatéral. Ces mesures contournent les obligations de base de la Chine au titre des accords visés.

4.260 En conséquence, tout étant détaillé dans sa première communication écrite, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial constate que la Chine a agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre des accords visés pertinents.

## **F. DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL**

4.261 Les observations liminaires des États-Unis dans leur déclaration orale seront brèves, pour deux raisons. Premièrement, les États-Unis et les deux coplaignants ont déjà présenté des communications écrites détaillées, et les Communautés européennes et le Canada présentent des déclarations orales. Et deuxièmement, bien que la première communication écrite de la Chine contienne une quantité considérable d'informations, très peu de ces informations sont pertinentes par rapport aux questions en cause dans le présent différend. La Chine commente surtout en détail les pratiques des plaignants en matière de contournement des droits antidumping, or le présent différend n'a rien à voir avec le dumping. Et réciproquement et hormis la question liminaire, la Chine ne

conteste même pas l'incompatibilité de ses mesures avec les obligations fondamentales de l'article III. En réalité, la Chine semble même concéder qu'un aspect clé de ses mesures est incompatible avec l'article III.

4.262 Comme exposé dans notre première communication, la Chine a adopté des mesures qui favorisent les pièces automobiles d'origine nationale par rapport aux pièces importées, de manière à protéger la production nationale de pièces automobiles. Ces mesures incluent une imposition substantielle – en sus des droits de douane – sur les pièces automobiles importées, sans imposition comparable sur les pièces automobiles d'origine nationale. Les mesures de la Chine favorisent en outre les pièces d'origine nationale dans le sens que l'imposition additionnelle s'applique uniquement si les automobiles produites dans le pays contiennent une proportion (en volume ou en valeur) de pièces automobiles importées qui dépasse les seuils spécifiés. Et les mesures incluent des prescriptions étendues en matière de tenue de registres, de déclarations et de vérification qui s'appliquent si, et uniquement si, les fabricants d'automobiles nationaux utilisent des pièces automobiles importées.

4.263 Ces mesures sont purement et simplement incompatibles avec les obligations de la Chine en matière de traitement national au titre de l'article III du GATT de 1994. En particulier, ces mesures aboutissent de manière inacceptable à des impositions intérieures sur les pièces importées supérieures à celles qui frappent les pièces d'origine nationale (article III:2); les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces importées en ce qui concerne les prescriptions affectant la vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur (article III:4); et les mesures exigent, directement ou indirectement, que des quantités ou des proportions déterminées de pièces automobiles utilisées dans la fabrication de véhicules automobiles proviennent de sources nationales (article III:5).

4.264 La Chine invoque un moyen de défense double – ses mesures impliquent toutes des droits de douane, et ces droits de douane sont compatibles avec l'article II. Comme les CE en particulier l'ont fait valoir dans leur première communication, et comme tous les plaignants y reviendront aujourd'hui, l'argument de la Chine au titre de l'article II est totalement dénué de fondement. Si la Chine frappait les pièces automobiles importées d'un droit d'importation de 25 pour cent, elle agirait purement et simplement en violation de ses consolidations tarifaires au titre de l'article II.

4.265 Mais le caractère clairement fallacieux de l'argument de la Chine au titre de l'article II ne doit pas nous faire passer à côté d'un point beaucoup plus important. En effet, la Chine ne frappe pas d'un droit d'importation simple de 25 pour cent les pièces automobiles. En réalité, les mesures de la Chine sont *bien plus pernicieuses* que la simple violation d'une consolidation tarifaire. Les mesures instituent de fait un régime réglementaire intérieur complexe, qui a pour principal effet d'établir une discrimination au détriment des pièces automobiles importées, d'encourager l'utilisation de produits nationaux et de faire pression sur les fabricants de pièces étrangers pour qu'ils transfèrent leurs installations et leur technologie en Chine. Ces éléments de discrimination pernicieux seraient présents indépendamment du point de savoir si le niveau des impositions dont la Chine frappe les pièces automobiles était supérieur à ses consolidations spécifiques pour les pièces automobiles. Par conséquent il est extrêmement important pour les États-Unis que dans les constatations en l'espèce les violations graves de l'article III par la Chine soient considérées.

4.266 À une réserve près, ce que la Chine présente comme un moyen de défense ne réfute même pas pour l'essentiel les incompatibilités avec l'article III inhérentes à son régime pour les pièces automobiles. Pour mettre ce point en relief, je voudrais m'écarter de la pratique usuelle dans une discussion centrée sur l'article III. J'examinerai donc d'abord l'article III:4 puis l'article III:5, pour revenir ensuite à l'article III:2.

4.267 En ce qui concerne d'abord l'article III:4, l'Organe d'appel a dit que trois éléments distincts étaient requis pour établir qu'il y avait violation: 1) le produit importé et le produit national sont des "produits similaires"; 2) la mesure est une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, l'achat ou l'utilisation du produit importé et du produit national similaire sur le marché intérieur; et 3) le produit importé bénéficie d'un traitement moins favorable que le produit national similaire.

4.268 Le premier élément, la détermination des "produits similaires", est facilement établi ici. La seule différence entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale est leur origine, et la Chine ne conteste pas que les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des "produits similaires" aux fins de l'article III.

4.269 Le deuxième élément d'une analyse au titre de l'article III:4 est que les mesures affectent la vente, l'achat, la distribution ou l'utilisation des produits similaires sur le marché intérieur. En l'espèce, l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis public n° 4 de la Chine se conjuguent pour créer une incitation à acheter des pièces automobiles d'origine nationale. Premièrement, le régime institue une imposition fondée sur les types et la valeur totale des pièces importées utilisées dans le véhicule automobile. Deuxièmement, le régime impose des prescriptions administratives contraignantes en matière de déclarations quand des pièces importées sont utilisées dans la fabrication de véhicules automobiles. Ces aspects de sa mesure créaient une désincitation à acheter, utiliser et distribuer des pièces automobiles importées. Ainsi, les mesures répondaient au deuxième élément d'une analyse au titre de l'article III:4. La Chine ne conteste pas non plus cet élément.

4.270 Le troisième et dernier élément pour déterminer s'il y a violation de l'article III:4 consiste à évaluer si les mesures accordent un traitement moins favorable aux produits importés qu'au produit national. Ici, les mesures traitent les pièces d'origine étrangère moins favorablement que les pièces d'origine nationale en créant des conditions de concurrence différentes pour les pièces. Cela passe par deux, voire trois, méthodes.

4.271 Premièrement, le niveau de l'imposition dont la Chine frappe les pièces automobiles dépend des types et de la valeur des pièces importées utilisées dans un véhicule complet. Si les seuils sont dépassés, une imposition additionnelle frappe chaque pièce importée incorporée dans le véhicule. En d'autres termes, abstraction faite de la question de savoir si le niveau absolu de l'imposition est compatible avec les obligations de la Chine en vertu du GATT, l'argument ici est que le niveau de l'imposition frappant, par exemple, la pièce A, varie selon que la pièce B est importée ou qu'elle est d'origine nationale. Ainsi, les fabricants d'automobiles en Chine, indépendamment de toute question du niveau absolu des droits de douane chinois, ont une forte désincitation à utiliser des pièces automobiles importées. Et la Chine ne conteste pas que ce système accorde un traitement moins favorable aux pièces importées.

4.272 La deuxième méthode à travers laquelle les mesures traitent les pièces d'origine étrangère moins favorablement que les pièces d'origine nationale consiste à imposer des prescriptions administratives contraignantes en matière de déclarations à tout fabricant qui choisit d'utiliser des pièces automobiles importées pour fabriquer une automobile en Chine. Ces prescriptions incluent:

- une "évaluation autonome" pour déterminer le nombre de pièces importées utilisées dans le montage d'un modèle de véhicule donné, avec un catalogue de toutes les pièces de chaque modèle qu'il fabrique, et les calculs des seuils pour chaque ensemble (élément) et le pourcentage des pièces importées dans le prix total du modèle;
- l'enregistrement du modèle de véhicule, avec le plan de production annuel du modèle; une liste de tous les fournisseurs nationaux et les fournisseurs étrangers; et une liste

détaillée de toutes les pièces importées et les pièces d'origine nationale utilisées dans le modèle à enregistrer;

- une prescription imposant de mettre à jour constamment la demande d'enregistrement pour tenir compte de l'évolution des sources et des prix relatifs des différentes pièces de chaque modèle de véhicule, ainsi que des modifications apportées aux véhicules individuels;
- le paiement mensuel des impositions, accompagné par le rapport de vérification, les chiffres de production totale du mois précédent, et une liste des pièces et composants utilisés par le fabricant au cours du mois précédent pour assembler les véhicules complets;
- et une prescription imposant au fabricant de tenir – pour toutes les pièces qui ne sont pas importées par le fabricant lui-même – des registres concernant l'importateur officiel, avec toutes pièces montrant les droits et les taxes sur la valeur ajoutée acquittés.

4.273 Aucune de ces prescriptions contraignantes en matière de déclarations ne s'applique aux fabricants qui choisissent d'utiliser uniquement des pièces automobiles d'origine nationale pour fabriquer des automobiles en Chine. Ces prescriptions administratives créent donc des conditions de concurrence différentes et moins favorables pour les pièces importées. Et la Chine ne conteste pas que ces aspects de sa mesure accordent un traitement moins favorable aux pièces importées.

4.274 Troisièmement, en décrivant ses mesures, la Chine affirme que les pièces automobiles importées "ne sont pas mises en libre pratique sur le territoire douanier de la Chine".<sup>37</sup> Comme noté dans la première communication écrite des États-Unis, les mesures de la Chine imposent apparemment des prescriptions "sous douane" contraignantes pour toutes les pièces automobiles importées, mais ces mesures ne semblent pas être appliquées. Dans sa première communication, toutefois, la Chine semble alléguer autre chose. Si toutes les pièces importées sont effectivement assujetties à des prescriptions "sous douane" contraignantes qui font qu'elles ne sont "pas mises en libre pratique", alors à ce titre aussi la Chine accorde un traitement moins favorable aux pièces importées qu'aux pièces d'origine nationale. Une fois encore, cette violation de l'article III:4 est indépendante de toute question des taux de droits autorisés conformément aux consolidations tarifaires de la Chine au titre de l'article II.

4.275 Pour résumer, nous venons de procéder à une analyse simple en relation avec l'article III:4. Les mesures de la Chine contiennent manifestement chacun des trois éléments nécessaires pour établir qu'il y a violation de l'article III:4. Et la Chine n'a réfuté aucun de ces éléments dans sa communication. En outre, à une réserve près, le principal moyen de défense invoqué dans la première communication écrite de la Chine – à savoir que ses impositions sont des droits de douane et que les pièces importées peuvent être classées avec les véhicules complets – ne fait référence à aucune question qui pourrait permettre de défendre cette violation pure et simple de l'article III:4.

4.276 Pour développer ce point, même si les impositions instituées par la Chine étaient considérées comme des "droits de douane" et même si la Chine pouvait dire à bon droit qu'elle était autorisée conformément à ses consolidations tarifaires à frapper d'un droit de 25 pour cent toutes les pièces importées, les mesures de la Chine constitueraient encore une violation de l'article III:4. La violation de l'article III:4, comme on vient de le voir, tient au fait que l'imposition frappant toute pièce

---

<sup>37</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.

automobile donnée variera en fonction des types et de la valeur des autres pièces importées utilisées dans un véhicule complet, un système qui crée une forte désincitation à acheter et à utiliser des pièces importées. De même, les formalités administratives applicables uniquement aux utilisateurs de pièces automobiles importées et les contraintes afférentes au statut sous douane des pièces automobiles importées sont incompatibles avec l'article III:4, indépendamment de la question de savoir si les impositions appliquées par la Chine sont considérées ou non comme des "droits de douane". Ces violations de l'article III:4 existeraient indépendamment de toute question en relation avec l'article II; en fait, ces violations existeraient même si la Chine n'avait pas consolidé du tout ses droits de douane sur les pièces automobiles.

4.277 Les mesures de la Chine sont incompatibles aussi avec l'article III:5 du GATT de 1994. Et là encore, à une réserve près, le moyen de défense invoqué par la Chine dans sa première communication ne fait référence à aucune question en relation avec l'article III:5. Les mesures de la Chine en cause instituent des impositions additionnelles et des prescriptions administratives contraignantes si, entre autres choses, les types et la valeur des pièces et composants importés utilisés par un fabricant d'automobiles dépassent les seuils spécifiés. Étant donné que ces dispositions sont exprimées en termes quantitatifs, elles sont par nature des "réglementations quantitatives" au sens de l'article III:5. En outre, étant donné que leur libellé spécifie les quantités de pièces importées qui conduiraient à l'application des impositions et des prescriptions en matière de déclarations, les mesures sont aussi des réglementations quantitatives concernant "le mélange, la transformation ou l'utilisation, en quantités ou en proportions déterminées, de certains produits" au sens de l'article III:5, et elles exigent qu'une quantité ou une proportion déterminée d'une automobile provienne de sources nationales, faute de quoi une pénalité sous forme d'imposition additionnelle est appliquée. Dans sa communication, la Chine ne conteste pas cette analyse fondamentale au titre de l'article III:5.

4.278 En outre, comme la violation de l'article III:4, cette violation de l'article III:5 existe indépendamment de toute question en relation avec les consolidations tarifaires de la Chine, ou quant au point de savoir si l'imposition additionnelle instituée par la Chine est ou non une imposition intérieure ou un droit de douane.

4.279 À la différence de ce qui a été le cas pour l'article III:4 et pour l'article III:5, la première communication de la Chine se réfère à un moyen de défense pouvant être opposé à la violation des obligations au titre de l'article III:2. Un tel moyen de défense est toutefois vain. Qui plus est, la Chine semble même concéder que certains aspects au moins de ses mesures sont incompatibles avec l'article III:2.

4.280 Une détermination de l'incompatibilité d'une imposition intérieure avec la première phrase de l'article III:2 est un processus en deux étapes. Premièrement, les produits importés et les produits nationaux en cause doivent être "similaires". Comme expliqué dans la première communication écrite des États-Unis, les pièces automobiles importées et les pièces automobiles d'origine nationale sont des pièces similaires aux fins de l'article III:2. La Chine ne le conteste pas. Deuxièmement, l'imposition intérieure qui frappe les produits importés doit être "supérieure" à celle qui frappe les produits nationaux similaires. En l'espèce, quand les types ou la valeur des pièces importées utilisées dans le montage d'un véhicule en Chine dépassent les seuils établis dans les mesures, les mesures frappent d'une imposition intérieure toutes les pièces importées du véhicule. Les pièces d'origine nationale sont exemptées. Ainsi, l'imposition intérieure frappant les pièces importées est "supérieure" à toute imposition frappant les pièces d'origine nationale, ce qui aboutit à une violation pure et simple de l'article III:2. Encore une fois, la Chine ne le conteste pas.

4.281 Comme seul moyen de défense pouvant être opposé à cette violation pure et simple de l'article III:2, la Chine fait valoir que ses impositions sont des droits de douane et non pas des

impositions intérieures au sens de l'article III:2. Ce moyen de défense est totalement dénué de fondement.

4.282 Comme discuté dans la première communication écrite des États-Unis, la distinction entre les impositions intérieures et les droits de douane a été examinée par des groupes spéciaux antérieurs dans le cadre du GATT de 1947. Dans l'un des premiers rapports dans le cadre du GATT de 1947, *Allocations familiales belges*, le Groupe spécial a examiné si une imposition donnée devait être traitée comme une "imposition intérieure", au sens de l'article III:2 du GATT de 1994, ou comme une "imposition à l'importation", au sens de l'article II. Le Groupe spécial a conclu que comme a) l'imposition "n[était] perçue que sur des produits achetés par les pouvoirs publics, pour leur propre usage, et non pas sur des importations en tant que telles" et b) que la perception "[avait] lieu non pas au moment de l'importation, mais lorsque le prix d'achat [était] acquitté par les pouvoirs publics", elle constituait une imposition intérieure. Autrement dit, comme l'imposition dépendait de l'utilisation intérieure du produit, elle ne pouvait pas être considérée comme une imposition à la frontière.

4.283 La question a de nouveau été considérée dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Dans ce différend, le Groupe spécial établi dans le cadre du GATT de 1947 a examiné si les impositions instituées pour éviter, selon ce qui était allégué, le contournement de droits antidumping devaient être analysées en tant que droits de douane ou en tant qu'impositions intérieures. Pour établir sa détermination, le Groupe spécial s'est concentré sur "la question de savoir si l'imposition est exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle est perçue dans le pays". Le Groupe spécial a fait observer que les droits étaient perçus sur les produits finis assemblés ou fabriqués dans la CEE et qu'ils n'étaient pas imposés au moment ou au stade de l'importation. En conséquence, le Groupe spécial a conclu que les impositions instituées par la CEE pouvaient être considérées comme des "impositions intérieures" au sens de l'article III.

4.284 Comme dans les affaires *Allocations familiales belges* et *CEE – Pièces détachées et composants*, les impositions de la Chine en cause dans le présent différend sont des impositions intérieures, et non des impositions à la frontière. Ces impositions ne sont pas appliquées au moment, ou en fonction, de l'importation des pièces en Chine. En réalité, les mesures en cause ne frappent pas d'impositions toutes les pièces importées, mais uniquement les pièces utilisées par les fabricants pour le montage de nouveaux véhicules qui dépassent les seuils établis par les mesures chinoises.

4.285 Au lieu d'être des mesures à la frontière, les mesures chinoises en cause dans le présent différend sont des mesures intérieures, dont l'application dépend des modalités des opérations de fabrication après importation effectuées en Chine. Tous les facteurs suivants conduisent à cette conclusion:

- La détermination quant au point de savoir si les pièces importées présentent les "caractéristiques d'un véhicule automobile complet" est établie en fonction des modalités des opérations d'un processus intérieur de montage, plutôt que d'après la condition des pièces au moment de l'importation.
- Conformément aux mesures, toutes les pièces d'un véhicule complet sont combinées pour déterminer si l'imposition de 25 pour cent s'applique, peu importe de quels pays proviennent ces pièces, quand ou bien où elles ont été importées sur le territoire chinois, ou qui les a importées. Même si une pièce a été importée par un fournisseur, et même si le fournisseur a déjà acquitté des redevances douanières et des droits de douane, la pièce est néanmoins regroupée avec les pièces importées par le fabricant lui-même pour établir la détermination.

- L'imposition de 25 pour cent frappe non seulement l'importateur, mais aussi le fabricant – que ce dernier soit effectivement ou non l'importateur de la pièce en question.

4.286 La première communication de la Chine contient ce qui semble être une importante concession de celle-ci concernant son argument selon lequel ses mesures imposent des droits de douane, et non des impositions intérieures. En particulier, la note de bas de page 20 de sa première communication écrite dit ceci:

Dans certains cas, un fabricant peut monter un véhicule en utilisant un certain nombre de pièces et composants importés qu'il a achetés à un tiers en Chine. Dans ces cas-là, le fabricant est redevable de toute différence entre le montant du droit qui a été fixé pour les pièces importées au moment de l'importation et le montant du droit qui aurait dû être fixé en fonction de leur utilisation dans le montage d'un véhicule importé complet. Comme examiné dans la partie IV.G [de la première communication écrite de la Chine], cette disposition est nécessaire pour éviter le recours à des importateurs indépendants afin de contourner les dispositions tarifaires pour les véhicules automobiles complets.

La partie IV.G mentionnée par la Chine dans cette note de bas de page correspond à la section de la première communication écrite de la Chine où il est dit que toutes violations d'autres articles du GATT sont justifiables en vertu de l'article XX d) du GATT de 1994. Les États-Unis donnent de cette note de bas de page une lecture qui leur semble équitable, à savoir que la Chine concède qu'une imposition frappant une pièce importée par un tiers est une imposition intérieure – et non pas un droit de douane – incompatible avec l'article III, mais que la Chine a néanmoins un moyen de défense fondé sur l'article XX d).

4.287 C'est là une concession essentielle. La prise en considération des pièces importées par des tiers et les impositions frappant ces pièces ne sont pas des aspects accessoires des mesures chinoises. Elles font en réalité partie intégrante des mesures chinoises. Le nombre ou la valeur des pièces importées par des tiers peuvent permettre de déterminer si les impositions frappent toutes les pièces importées utilisées dans un véhicule produit dans le pays. En outre, et plus fondamentalement, selon l'analyse de la Chine il n'y a rien réellement qui distingue l'imposition frappant les pièces importées par des tiers et celle frappant les pièces importées par le fabricant. Si, comme la Chine semble le concéder, l'imposition frappant les pièces importées par un tiers est une imposition intérieure, l'imposition frappant les pièces importées par les fabricants doit en être une elle aussi.

4.288 Dans sa première communication écrite, la Chine tente de faire une distinction entre l'affaire *Allocations familiales belges* et l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, mais ses efforts sont vains. Premièrement, la Chine fait valoir que les mesures en cause dans ces deux affaires sont différentes de ses mesures. Mais les mesures en cause dans chaque affaire sont différentes. Le point important ici est que dans ces deux affaires, comme en l'espèce, l'imposition était perçue lors de la vente du produit sur le marché intérieur, et non à l'importation. Par conséquent, indépendamment de l'appellation donnée à l'imposition, celle-ci était une imposition intérieure assujettie aux disciplines de l'article III.

4.289 Deuxièmement, la Chine fait valoir que sa mesure est différente parce qu'elle est imposée aux fins de percevoir des droits de douane. Mais ce type d'argument a été expressément examiné et rejeté dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Pour citer ce rapport: "[L]e Groupe spécial a examiné d'abord si l'objectif général d'une imposition est à prendre en compte pour déterminer si l'imposition est perçue "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) ... [L]'élément à

prendre en compte est non pas l'objectif général attribué à l'imposition mais plutôt la question de savoir si l'imposition est exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle est perçue dans le pays."

4.290 Si l'on applique ce raisonnement ici, indépendamment de la question de savoir si, comme la Chine l'allègue, son imposition est adoptée dans l'objectif général de percevoir un montant égal à un droit de douane auquel la Chine estime avoir droit, cette imposition est une imposition intérieure, assujettie aux disciplines de l'article III.

4.291 Pour résumer la discussion en relation avec l'article III, les États-Unis ont établi des violations de l'article III:2, III:4 et III:5. Le moyen de défense invoqué par la Chine - à savoir que l'imposition prévue dans sa mesure est un droit de douane compatible avec les consolidations au titre de l'article II - concerne uniquement la violation de l'article III:2, et la Chine semble même là concéder que ses mesures violent l'article III s'agissant des pièces importées par un tiers.

4.292 J'aimerais maintenant passer à la "réserve" que j'ai mentionnée plusieurs fois. Il s'agit de la réserve relative à la déclaration selon laquelle rien, dans la première communication écrite de la Chine, ne fait la moindre allusion à un moyen de défense possible pouvant être opposé à ses violations de l'article III. Au mieux, toute l'argumentation dans la première communication écrite de la Chine concernant le classement correct des pièces automobiles importées et ses consolidations au titre de l'article II semble être une tentative faite par la Chine pour invoquer une exception fondée sur l'article XX d) en relation avec ses violations de l'article III, comme esquissé vaguement dans la dernière section de la première communication écrite de la Chine.

4.293 Compte tenu de cela, les États-Unis considèrent que la procédure et la séquence d'analyse correctes en l'espèce devraient être les suivantes. Le Groupe spécial devrait d'abord examiner les mesures de la Chine au regard des disciplines de l'article III, et – comme les États-Unis l'ont montré – constater que celles-ci sont incompatibles avec ces obligations. À supposer que l'examen par la Chine du classement tarifaire et des consolidations au titre de l'article II soit d'une quelconque pertinence en l'espèce, il s'inscrirait dans la tentative de la Chine pour s'acquitter de son obligation d'établir un moyen de défense fondé sur l'article XX d) en relation avec ses violations de l'article III.

4.294 Selon les États-Unis, tout moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine équivaudrait à l'argument suivant: la Chine a l'intention d'agir en violation de l'article II, et elle a ainsi une justification pour commettre une violation primaire de l'article III. Autrement dit, les États-Unis estiment que la Chine n'a pas le moindre moyen de défense fondé sur l'article XX pouvant être opposé à ses violations de l'article III.

4.295 En ce qui concerne maintenant l'argument de la Chine relatif au classement tarifaire, les États-Unis considèrent qu'il est totalement dénué de fondement. L'argument est fondé uniquement sur la RGI 2 a), mais la Chine donne de cette règle une lecture incorrecte et fait abstraction des autres notes interprétatives ainsi que de l'ensemble de sa Liste d'engagements tarifaires.

4.296 La RGI 2 a) comporte deux parties, qui ni l'une ni l'autre ne sont proches en quoi que ce soit de l'interprétation de la Chine. Premièrement, la RGI 2 a) prévoit que les produits incomplets peuvent être classés avec les produits complets, s'ils en présentent les caractéristiques essentielles. Elle n'autorise aucunement la Chine, contrairement à ce que celle-ci soutient, à classer par exemple un cylindre de commande de frein en tant que véhicule automobile complet.

4.297 Deuxièmement, la RGI 2 a) autorise les importateurs à présenter un produit à l'état non monté aux fins d'un traitement tarifaire en tant que produit à l'état monté. L'idée essentielle ici, qui est

confirmée par les notes interprétatives citées par la Chine elle-même, est que l'importateur "présente" le produit à l'état non monté à l'autorité douanière. Rien dans la RGI 2 a) ne laisse entendre que l'autorité douanière est censée rechercher toutes les importations de diverses pièces, effectuées par différents importateurs, provenant de différents fournisseurs, et même d'origine nationale différente, puis entreprendre de les rassembler en un produit à l'état non monté fictif, qui sera classé ensuite comme étant le produit à l'état monté.

4.298 La Chine fait aussi abstraction de la toute première règle générale pour l'interprétation du SH, la RGI 1. Cette règle dispose que "le classement [sera] ... déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres". En outre, la Chine fait abstraction des positions des chapitres du SH se rapportant spécifiquement aux pièces automobiles, et de sa propre Liste d'engagements tarifaires contenant les désignations détaillées de pièces automobiles et ensembles et sous-ensembles automobiles divers. Il est impossible de lire la Liste de la Chine, avec toutes ses désignations détaillées de pièces automobiles, et de conclure que néanmoins toutes les pièces automobiles utilisées à des fins de fabrication doivent être classées avec les véhicules automobiles complets. En réalité, au nom de la simple logique et en application de la RGI 1, les pièces automobiles et ensembles automobiles importés en Chine doivent être classés conformément aux positions tarifaires spécifiques reprises dans la Liste de la Chine.

4.299 Prenons, par exemple, un radiateur automobile. La Liste de la Chine comporte une sous-position spécifique pour les radiateurs (87089100). Rien dans la Liste de la Chine ni dans les RGI ne permet à la Chine de classer un envoi de radiateurs avec les "véhicules non assemblés", plutôt que sous la ligne tarifaire prévue spécifiquement pour les radiateurs dans la Liste de la Chine.

4.300 Le rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine confirme aussi que la Chine ne peut pas essayer de classer les pièces automobiles avec les véhicules complets. La Partie I.1.2 du Protocole d'accession dispose que le Protocole, qui comprend les engagements mentionnés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, fera partie intégrante de l'Accord sur l'OMC. Le paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail comprend l'engagement de la Chine énoncé au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. De ce fait, l'engagement de la Chine énoncé au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC. La Chine ne semble pas contester cela.

4.301 Le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail dit ceci:

Certains membres du Groupe de travail se sont dits particulièrement préoccupés par le régime tarifaire applicable au secteur automobile. En réponse aux questions concernant le régime tarifaire applicable aux éléments de véhicules automobiles destinés au montage, le représentant de la Chine a confirmé que celle-ci ne disposait pas de lignes tarifaires pour les éléments de véhicules automobiles entièrement démontés ou semi-montés. Si la Chine créait de telles lignes tarifaires, les taux de droits de douane ne dépasseraient pas 10 pour cent. Le Groupe de travail a pris note de cet engagement.

4.302 Ce paragraphe montre que les Membres étaient préoccupés par le régime tarifaire applicable aux kits CKD et aux kits SKD, et qu'ils voulaient s'assurer qu'ils étaient assujettis à un droit ne dépassant pas 10 pour cent. L'interprétation de ce paragraphe donnée par la Chine, telle que présentée dans sa première communication, ne résiste pas à un examen même limité. Selon la Chine, les Membres n'étaient pas réellement préoccupés par le régime tarifaire applicable aux kits CKD et aux kits SKD mais ils étaient uniquement préoccupés par le régime tarifaire applicable à ces articles s'ils avaient une ligne tarifaire distincte, et la Chine était donc libre d'imposer un taux de droit beaucoup

plus élevé pour autant qu'elle classait ces articles dans une sous-position existante. La Chine ne peut pas indiquer pour quelle raison tel ou tel Membre en telle ou telle circonstance aurait une telle intention, et cette raison n'existe pas. En bref, la seule interprétation raisonnable du rapport du Groupe de travail est que la Chine s'est engagée à ne pas assujettir à un taux de droit supérieur à 10 pour cent les kits CKD et les kits SKD.

4.303 L'existence de cet engagement pour les kits CKD et les kits SKD met en relief le caractère indéfendable de l'affirmation de la Chine selon laquelle celle-ci est autorisée à imposer des droits de 25 pour cent sur toutes les pièces importées quand certains seuils sont atteints. Ces seuils sont activés quand un nombre beaucoup plus restreint de pièces importées que dans les kits CKD et les kits SKD sont incorporées dans le montage du véhicule complet.

4.304 Rien ne permet non plus à la Chine d'affirmer, comme elle le fait dans sa première communication écrite, que beaucoup d'autres Membres de l'OMC ont mis en place des mesures plus ou moins similaires au régime chinois applicable aux pièces automobiles importées. La Chine cite par exemple un règlement des États-Unis (pièce CHI-27) concernant les "moyens de transport multiples" qui étayerait d'une certaine façon l'interprétation de la RGI 2 proposée par la Chine. Or, ce règlement fait précisément apparaître le contraire. Comme expliqué dans le règlement, celui-ci vise les entités qui, en raison de leur taille et de leur nature, ne peuvent pas faire l'objet d'un envoi par un moyen de transport unique et qui doivent, à la place, être importées à l'état non monté ou démonté. La règle a été édictée pour la commodité des importateurs, qui voulaient que leurs produits soient classés comme étant le produit complet conformément à la RGI 2, mais qui n'y parvenaient pas auparavant parce que l'entité était trop volumineuse pour tenir dans un moyen de transport unique (c'est-à-dire en général un seul navire). La règle assouplit les règlements douaniers en autorisant un produit à l'état démonté à bénéficier de la RGI 2 même si le produit doit être importé sur plus d'un seul navire. Rien dans cette règle ne ressemble en quoi que ce soit au régime de la Chine pour les pièces automobiles, qui exige que les envois de pièces séparés soient assujettis au régime tarifaire applicable à un véhicule complet. En fait, le règlement des États-Unis s'évertue à assurer aux importateurs qu'ils "peuvent, bien entendu, continuer à faire enregistrer séparément chaque partie d'un envoi à l'état non monté ou démonté au fur et à mesure de son arrivée, s'ils le souhaitent".<sup>38</sup>

## G. DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

### 1. Introduction

4.305 Comme nous l'avons exposé dans nos communications et comme viennent de le mettre en lumière nos coplaignants, la Chine ne s'est pas conformée à son obligation fondamentale, conformément à l'article III du GATT de 1994, d'accorder le traitement national aux pièces automobiles importées pour servir à la production d'automobiles chinoises. Elle a aussi institué des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux qui sont clairement en contradiction avec l'Accord sur les MIC. Et elle ne s'est pas conformée aux engagements qu'elle a contractés lors de son accession à l'OMC, y compris celui concernant les droits de douane applicables aux pièces ainsi qu'aux éléments entièrement démontés et aux éléments semi-montés.

4.306 La Chine affirme à tort que ses mesures sont compatibles avec sa Liste de concessions et, par conséquent, compatibles avec l'article II du GATT de 1994, au lieu de s'attaquer résolument à la question de sa violation de l'article III.

---

<sup>38</sup> Pièce CHI-27, 31922, non souligné dans l'original.

4.307 Pour commencer en situant le différend dans son contexte, la Chine est une économie en croissance rapide. Son gouvernement a des stratégies claires de développement de secteurs industriels clés, y compris la production automobile. La Chine est ainsi devenue l'un des plus importants producteurs mondiaux d'automobiles en l'espace de quelques années. C'est un remarquable succès économique.

4.308 Les fournisseurs étrangers de ce secteur ont cherché à bénéficier de la croissance de la production automobile chinoise. Ils ont investi sur le marché chinois, ont accru la production au fur et à mesure que le secteur se développait, et ont étendu comme il le fallait les chaînes d'approvisionnement mondiales pour fournir les capacités et la technologie que le marché exige. Ces décisions commerciales, et les avantages économiques qu'elles ont procurés à la Chine, sont le résultat direct de l'élimination de mesures protectionnistes lors de l'accession de la Chine à l'OMC. Ces mesures protectionnistes incluaient un traitement préférentiel pour les véhicules fabriqués en Chine qui respectaient certains seuils relatifs à la teneur en produits nationaux. Malheureusement, avec l'introduction des mesures, ces seuils relatifs à la teneur en produits nationaux ont réapparu.

4.309 La production automobile est un processus industriel complexe. Des quantités massives de capitaux et de matériaux sont nécessaires pour mettre au point, produire et vendre des automobiles. Notre nouvelle berline familiale représente de nombreuses années d'investissement dans la conception et le développement, ainsi que de longues chaînes d'intrants avec de multiples fournisseurs, qui se chevauchent parfois.

4.310 Les pièces automobiles sont envoyées en fonction d'exigences logistiques rigoureuses. Bien souvent, une pièce donnée – par exemple une pièce de fixation – passera d'un fournisseur à un autre, en faisant l'objet de transformations diverses jusqu'à son incorporation finale dans un véhicule fini. Et ces chaînes d'approvisionnement font passer beaucoup de pièces non seulement d'usine en usine, mais de pays en pays.

4.311 Bien entendu, dans un processus de fabrication aussi complexe, où des milliers de pièces différentes constituent un véhicule fini, beaucoup de pièces ne sont pas vouées à la production de véhicules spécifiques. Elles sont, en réalité, achetées et vendues en grandes quantités et envoyées selon les besoins vers les installations de production. La Chine fait abstraction de cette complexité en tentant de justifier ses mesures comme étant une solution nécessaire à un problème simple de ce qu'elle appelle le "contournement".

4.312 La nature du différend est pourtant simple. La question en cause est celle de l'obligation bien établie d'accorder le traitement national. Les Membres de l'OMC ne peuvent pas établir une discrimination entre les produits importés sur leur territoire et les produits nationaux similaires. Et les mesures de la Chine, en violation de cette obligation, sont de pures et simples prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux qui privent du traitement national les pièces automobiles importées.

4.313 Dans sa communication, la Chine a fait d'admirables efforts pour obscurcir ce fait. Elle a tenté d'établir comme prémisse fondamentale que la nature essentielle des pièces automobiles importées en Chine ne peut pas être déterminée avec certitude à leur présentation à la frontière. Et surtout elle a donné à entendre, sans le démontrer, que le commerce de ces pièces vise en grande partie à échapper aux droits de douane chinois, et que cela est illégitime.

4.314 Il y a des règles claires dans le commerce international pour évaluer les marchandises à l'importation. Ces règles reconnaissent qu'il doit y avoir une marge de manœuvre lors de l'importation à la frontière pour permettre l'application effective des lois et règlements douaniers. Le Canada et les autres Membres de l'OMC admettent cette marge de manœuvre dans leurs lois et règlements. Mais le

Canada n'accepte pas que cela donne aux Membres la liberté de définir l'importation comme cela leur convient, et de compromettre ainsi la certitude commerciale conférée par le principe du traitement national. La Chine ne traite pas de manière pertinente la relation claire entre ses mesures et les obligations établies dans l'article III du GATT de 1994 et elle ne répond même pas à l'argumentation fondamentale qui lui est opposée.

4.315 Dans le moyen de défense fondé sur l'article XX qu'elle invoque, la Chine ne présente pas d'éléments de preuve déterminants indiquant que ces mesures sont nécessaires. Elle ne réfute absolument pas non plus l'allégation selon laquelle les mesures ne représentent rien d'autre qu'une restriction déguisée au commerce intérieur.

## 2. Questions de droit

a) La Chine n'a pas répondu à l'argumentation en relation avec l'article III du GATT de 1994

4.316 Le Canada convient avec la Chine que le cas d'espèce soulève la question qui consiste à savoir si c'est l'article II ou l'article III qui s'applique aux impositions qui frappent les pièces importées utilisées pour la fabrication en Chine. Mais nous avons des vues divergentes, et très largement, quant à la réponse à donner à cette question. Les impositions en cause sont des impositions intérieures, comme expliqué en détail par le Canada dans sa première communication écrite, et elles sont donc assujetties aux disciplines de l'article III.

4.317 La Chine fait valoir que ses mesures sont différentes d'une certaine manière de celles examinées dans des décisions antérieures prises dans le cadre du GATT et de l'OMC. Cet argument repose sur l'allégation fallacieuse de la Chine selon laquelle l'imposition qu'elle décrit comme un droit de douane selon sa législation intérieure doit en conséquence être un droit de douane au sens de l'article II. Pour donner sens à cette fiction, la Chine détermine théoriquement que les pièces automobiles importées sont "sous douane" jusqu'au moment où elle les frappe d'une imposition intérieure définitive. Et la Chine n'applique cette imposition intérieure que lorsque la pièce est incorporée dans un véhicule produit en Chine.

4.318 La Chine avance deux prétendues justifications pour ce traitement des pièces automobiles importées. Premièrement, elle fait valoir qu'il n'y a pas de démarcation claire entre les pièces et un article complet constitué de ces pièces. Sa deuxième allégation, liée à la précédente, est que la différence de classement, et la différence en résultant entre les droits de douane prévus pour les pièces et ceux prévus pour l'article complet, aboutissent à ce que la Chine appelle le "contournement".

4.319 En ce qui concerne la première prétendue justification, dans certains cas un article peut effectivement être un produit incomplet ou non fini à l'importation, mais présenter toutes les caractéristiques essentielles d'un produit complet ou fini. Le SH permet aux agents des douanes de classer ce produit comme étant un produit complet, à condition que le classement soit fondé sur la présentation à la frontière. Par exemple, le SH permet expressément de classer un véhicule complet, mais sans son moteur, comme étant une automobile. De même, la pratique de beaucoup d'autorités douanières est de classer un kit, présenté comme formant un tout à la frontière, et comprenant *toutes* les pièces nécessaires pour construire un véhicule complet, dans la sous-position tarifaire à six chiffres pour les véhicules complets.

4.320 Nous laisserons de côté le fait que ces kits sont souvent classés aussi au niveau à huit chiffres avec un taux de droit distinct, et inférieur. Dans la plupart des cas, les pièces envoyées ensemble seront dûment classées soit avec les pièces, soit dans une catégorie intermédiaire prévue dans le SH. Par exemple, un châssis sur lequel sont montés un moteur, un pont moteur et un essieu non moteur,

des freins et la direction – autrement dit, une marchandise qui présente toutes les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, excepté la carrosserie –, même s'il est déjà monté, ne peut pas être dûment classé en tant que véhicule complet conformément au SH.

4.321 En fait, cette combinaison dispose de sa propre catégorie, celle des châssis équipés de leur moteur, correspondant à la position tarifaire 87.06.<sup>39</sup> Il est significatif, en l'espèce, que le taux de droit consolidé de la Chine pour cette catégorie intermédiaire soit le même que celui pour les pièces, et non pas le taux beaucoup plus élevé pour les véhicules complets. Le fait que la catégorie intermédiaire est consolidée au taux pour les pièces explique sans doute pourquoi la Chine fait abstraction de cette catégorie, tout en laissant entendre qu'un Membre a une large marge de manœuvre dans le cadre du SH pour classer diverses combinaisons de pièces avec les véhicules complets. Le simple fait que la catégorie intermédiaire existe démontre clairement qu'il n'y a pas de telle marge de manœuvre.

4.322 La détermination sur le point de savoir si une marchandise présente les caractéristiques essentielles d'une marchandise différente, finie intervient à l'importation – c'est-à-dire quand la marchandise passe initialement la frontière. À ce stade, il est pris un "instantané" du produit. La législation et la réglementation douanières d'un Membre devraient prévoir une détermination objective sur le point de savoir comment l'instantané est pris, et comment les droits correspondants sont fixés. Ces lois et réglementations, conformément aux principes acceptés au niveau international, peuvent prévoir une marge de manœuvre pour autoriser l'acquiescement du droit à une date postérieure à l'importation, ou pour permettre aux importateurs de contester le bien-fondé des décisions de classement. Elles peuvent aussi prévoir la vérification des marchandises lorsque le bien-fondé du classement est contesté.

4.323 Si les pratiques douanières incluent des procédures qui peuvent s'appliquer après que l'instantané a été pris et que les produits sont admis sur le territoire douanier d'un Membre, les Membres ne prennent pas de nouveaux instantanés à leur gré. Ils ne prennent certainement pas, ou ne devraient certainement pas prendre, un instantané d'une marchandise importée *après* qu'elle a été transformée au cours de la fabrication.

4.324 L'article II du GATT de 1994 autorise les Membres à appliquer des droits de douane à l'importation "compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui ... sont stipulées" dans leurs listes. Comme les communications écrites des plaignants l'ont établi et comme la jurisprudence le montre clairement, les impositions à la frontière ne peuvent être appliquées que sur présentation des marchandises *à la frontière*. Un Membre peut imposer des conditions au moment de la présentation, mais seulement si la liste du Membre le prévoit. On ne trouve nulle part dans la liste de la Chine une condition ou une clause spéciale qui autorise ce que les mesures accomplissent. On ne trouve nulle part une justification d'une condition qui autorise à déterminer, contrairement à la pratique établie en matière de classement, qu'une pièce automobile sur le marché intérieur chinois est autre chose que ce qu'a clairement montré l'instantané à la frontière.

4.325 Certaines conclusions utiles peuvent être tirées de l'application des mesures:

- La perception d'une imposition additionnelle de 15 pour cent sur les pièces est sans relation avec l'instantané de la condition des pièces telles que présentées à la frontière de la Chine. Deux pièces importées identiques seront traitées différemment en fonction de ce qu'il en advient en Chine.

---

<sup>39</sup> Pièce JE-2.

- Les mesures ne s'appliquent pas seulement dans le cas où un seul fabricant importe toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule d'un seul fournisseur étranger, ou même d'un seul pays étranger. Elles s'appliquent aux fabricants de pièces opérant dans des conditions de libre concurrence en Chine qui importent des pièces pour fabriquer un produit qui, à son tour, sera utilisé par divers autres fabricants de pièces opérant dans des conditions de libre concurrence. Tout cela intervient avant que les pièces transformées soient finalement vendues à un fabricant de véhicules automobiles.

4.326 Malgré tous les efforts de la Chine pour embrouiller la question, la décision dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* indique clairement que les mesures s'appliquent sur le plan intérieur et qu'elles ne relèvent pas de l'article II du GATT de 1994.<sup>40</sup> Dans cette affaire, le groupe spécial a constaté que la mesure de la CEE, qui frappait d'une imposition certaines pièces, sur la base d'une allégation selon laquelle cette imposition était nécessaire pour éviter le contournement de droits antidumping sur les véhicules fabriqués, était incompatible avec l'article III du GATT de 1994 et ne pouvait pas être justifiée au regard de l'article XX. Cette conclusion s'applique encore plus certainement aux mesures de la Chine, qui frappent d'une imposition *toutes* les pièces importées, peu importe l'origine, peu importe qui les achète, et sans une enquête préalable.

4.327 La Chine en revient sans cesse à l'interprétation qu'elle fait à tort des termes employés par le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants*. Elle insiste sur la marge de manœuvre administrative générale dont bénéficient les agents des douanes, qui leur permet de réexaminer et de contester des évaluations des marchandises faites antérieurement. Rien dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* ne donne à entendre qu'un réexamen d'un classement peut être utilisé pour refuser le traitement national. La référence, hors contexte, aux pratiques douanières d'autres Membres sert uniquement à embrouiller la véritable question. S'il existe une marge de manœuvre dans le classement des tarifs douaniers, elle ne permet pas de suivre les pièces importées au cours du processus de fabrication et de classer ces pièces comme étant le produit fini dans lequel elles sont incorporées. Cela constitue une mesure intérieure.

4.328 Non seulement les mesures suivent et reclassent les produits bien après l'importation, mais de plus elles lient ce classement à l'utilisation de produits nationaux. Cela signifie que la discrimination est liée intrinsèquement aux mesures concernant les investissements établies par le Décret n° 125 et par l'Avis n° 4<sup>41</sup>, et à la préférence expresse de la Chine pour les pièces d'origine nationale par rapport aux pièces importées. Ces mesures, et les impositions qu'elles instituent, s'appliquent *seulement* aux pièces importées. Elles sont donc liées au commerce, en violation de l'article 2 de l'*Accord sur les MIC*, et incompatibles avec le *Protocole d'accession* de la Chine. Ces points et d'autres concernant les violations par la Chine de l'article III:2, III:4 et III:5 du GATT sont traités dans la communication écrite du Canada.

b) Moyens de défense fondés sur l'article XX invoqués par la Chine

4.329 Ce recours est à la fois explicite et implicite.

4.330 Qu'en est-il? La Chine se réfère clairement, même si ce n'est qu'en passant, à l'article XX d). C'est son premier recours, et de manière expresse, à l'article XX. Mais le principal argument de la Chine, présenté ostensiblement au titre de l'article II du GATT de 1994, est une simple réinvention de ce qui est en fait le même moyen de défense fondé sur l'article XX.

---

<sup>40</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.8.

<sup>41</sup> Pièces JE-27 et JE-28, respectivement.

4.331 La Chine justifie ses mesures en faisant valoir qu'elles sont nécessaires pour empêcher les importateurs d'essayer, selon la présentation qu'elle en fait, de "contourner" les droits de douane. Le Canada partage les vues des Communautés européennes sur cette théorie viciée de l'"anticonournement", et il souhaiterait ajouter ce qui suit. Pour se défendre contre ce problème allégué, la Chine laisse entendre qu'il peut être procédé à l'importation sur une "base conditionnelle", la condition étant l'utilisation en général de produits nationaux. Mais les conditions comme celle-là ne sont pas autorisées par l'article II et, contrairement à ce que tente de faire valoir la Chine, le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* ne donne pas à entendre qu'elles sont autorisées.

4.332 La Chine a besoin d'inventer ce concept d'"importation sous conditions" puisqu'elle ne fixe pas les impositions sur les produits au moment de leur importation. En fait, elle applique une imposition intérieure sous le prétexte que cette imposition est nécessaire pour empêcher le "contournement" des droits de douane. Comme dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, une imposition de ce type ne peut pas être défendue en faisant valoir qu'il s'agit réellement d'une imposition douanière. De ce fait, le seul recours de la Chine est l'article XX.

4.333 Comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, l'analyse d'une mesure au regard de l'article XX est double.<sup>42</sup> La mesure en cause doit avoir une justification provisoire au titre de l'exception spécifique prévue dans l'article XX, en l'occurrence l'article XX d). La charge de cette justification incombe à la Chine. La Chine doit ensuite satisfaire aux prescriptions du texte introductif de l'article XX. Cela signifie que la mesure ne peut pas être appliquée de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable, soit une restriction déguisée au commerce.

4.334 Pour s'appuyer sur l'article XX d), la Chine doit prouver deux éléments: les mesures doivent être conçues de façon à "assurer le respect" des lois et règlements qui ne sont pas eux-mêmes incompatibles avec une disposition du GATT de 1994; et les mesures doivent être "nécessaires" pour assurer ce respect. La question de savoir si une mesure est "nécessaire" implique la mise en balance de facteurs, notamment le rôle joué par la mesure d'application dans le respect de la loi ou du règlement en question, l'importance de l'intérêt commun ou des valeurs communes protégés par cette loi ou ce règlement et l'incidence concomitante de la loi ou du règlement sur les importations ou les exportations. Une mesure ne peut pas être nécessaire si une mesure de rechange plus raisonnable est disponible, évaluée à la lumière de ces trois facteurs.

4.335 Les mesures de la Chine ne sont ni conçues de façon à assurer le respect, ni nécessaires. Elles ne *peuvent pas* être nécessaires. Un Membre ne peut pas conditionner ou réduire des engagements comme ceux pris dans le cadre de l'article III du GATT de 1994 pour appliquer sa liste. Or la Chine a fait savoir clairement que, selon elle, les mesures étaient nécessaires pour "rendre effective" sa liste. Le moyen de défense ici invoqué par la Chine semble reposer sur la logique suivante:

- les mesures concernent les pièces importées en Chine;
- si ces pièces faisaient l'objet ensemble d'un envoi unique, elles pouvaient conformément au SH être classées en tant que véhicule complet;
- les fabricants de véhicules automobiles "échappent" au droit de douane visant les véhicules complets en important les pièces sous forme d'envois distincts; et, par conséquent,

---

<sup>42</sup> Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphes 64 à 70.

- la Chine a une justification pour frapper d'une imposition intérieure ces pièces afin de contrer cette "évasion".

4.336 Le moyen de défense invoqué par la Chine fait abstraction du fait que les pièces sont importées à la fois par les fabricants de véhicules et par les fabricants de pièces, qu'elles sont vendues et qu'elles font l'objet d'une ouvraison complémentaire en divers lieux par divers fabricants de pièces indépendants en Chine. Plus fondamentalement, le moyen de défense invoqué par la Chine ne fait pas apparaître un problème qui rendrait les mesures nécessaires. Au paragraphe 19 de sa première communication écrite, la Chine cite l'exemple des envois de la société Z en Corée pour illustrer le problème prétendument inhérent au commerce des pièces automobiles. Même si l'on admet que l'exemple de la société Z soulève une question de classement, ce que le Canada ne pense pas, cet exemple montre seulement qu'une grande partie des pièces importées ont été utilisées dans le montage d'un véhicule en Chine. Il n'apporte aucun élément de preuve concernant le moment des envois, leur fréquence ou quoi que ce soit d'autre en relation avec la question fondamentale de la condition des marchandises présentées à la frontière. C'est-à-dire qu'il n'apporte aucun élément de preuve montrant une "évasion" des droits de douane.

4.337 La Chine avance la thèse selon laquelle toutes les pièces importées utilisées dans la fabrication d'automobiles en Chine peuvent être classées en tant que produit fini. Selon cette définition de l'évasion, il est difficile d'imaginer une discipline régissant l'application d'un régime douanier où un taux de droit plus élevé peut être appliqué à un produit importé. Dans ce contexte, *tout* classement pouvait être justifié comme étant "nécessaire" en vertu de l'article XX, en fonction des différents classements prévus dans la liste d'un Membre.

4.338 En ce qui concerne le texte introductif de l'article XX, l'application des mesures conduit à une discrimination arbitraire et injustifiable au détriment des pièces importées, et à une restriction évidente au commerce. Les mesures ne ciblent pas certaines sociétés dont il a été constaté qu'elles "échappaient" aux droits de douane. Leur incidence n'est pas non plus restreinte aux fabricants de véhicules, les seuls qui pourraient, selon la thèse de la Chine, pratiquer cette "évasion". Cela est tout à fait indépendant de la question qui consiste à savoir si les pièces importées dépassant les seuils fixés dans les mesures pouvaient même constituer un véhicule complet au sens du Système harmonisé.

4.339 Cela est tout à fait indépendant de la question qui consiste à savoir si les pièces importées dépassant les seuils fixés dans les mesures pouvaient même constituer un véhicule complet au sens du SH. C'est peut-être cet arbitraire qui conduit la Chine à faire une distinction entre la notion de l'obligation de verser un cautionnement telle qu'elle est communément entendue, dont l'application est de portée limitée, et le système de dépôt de garantie de vaste portée qui est appliqué aux pièces importées en Chine.

### **3. Conclusion**

4.340 Il est vrai que les articles III et II du GATT de 1994 se renforcent mutuellement. Mais ils recouvrent des obligations entièrement distinctes. L'article II a trait aux impositions dont un Membre de l'OMC peut frapper les marchandises importées à sa frontière; l'article III a trait à ce que fait un Membre de l'OMC après que ces produits passent la frontière. Par conséquent, une violation de l'article III ne peut pas être justifiée en invoquant simplement l'article II. Un Membre de l'OMC peut justifier des mesures intérieures qui violent l'article III au motif qu'elles sont nécessaires pour assurer le respect de la loi douanière, et qu'elles sont par conséquent défendables en vertu de l'article XX d). Mais en l'occurrence, la Chine ne s'est pas acquittée de l'obligation qui lui incombait d'établir ce moyen de défense.

4.341 Une mesure qui est intérieure ne peut pas devenir une mesure à la frontière juste parce qu'un Membre dit qu'elle le devient. La jurisprudence établit cela clairement. La Chine s'est référée de manière indirecte et inutile à la pratique des Membres pour embrouiller la question, mais elle n'a pas fourni de justification de ses prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux incompatibles avec les engagements qu'elle a contractés dans le cadre de l'OMC. Le Décret n° 125 et les mesures connexes représentent purement et simplement une violation de l'obligation de la Chine d'accorder le traitement national aux pièces automobiles importées conformément à l'article III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994, ainsi qu'une violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Par conséquent, les mesures constituent une violation claire du principe essentiel de la non-discrimination dans le commerce international.

## H. DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

### 1. Introduction

4.342 Le présent différend concerne le droit souverain de la Chine de faire appliquer son tarif douanier et de bénéficier des arrangements réciproques et mutuellement avantageux en matière d'accès aux marchés qu'elle a négociés lors de son accession à l'OMC. Conformément à la Liste de concessions que la Chine a négociée avec les autres Membres de l'OMC, elle est autorisée à maintenir un taux de droit sur les véhicules automobiles supérieur au taux de droit sur les pièces de véhicules automobiles. Cette différence entre les taux de droits a d'importantes incidences pour la Chine en termes de recettes et d'accès aux marchés. La question soulevée en l'espèce est celle qui consiste à savoir si la Chine peut adopter des mesures pour faire appliquer son tarif douanier et préserver la valeur des arrangements en matière d'accès aux marchés qu'elle a négociés quand elle a accédé à l'OMC.

4.343 La thèse des plaignants en l'espèce consiste à dire que la différence entre les taux de droits pour les véhicules automobiles et pour les pièces de véhicules automobiles dans la Liste de concessions de la Chine est en fait inapplicable. J'aimerais donner au Groupe spécial un exemple précis. Comme la Chine l'a démontré dans sa première communication écrite, il y a en Chine un fabricant d'automobiles qui importe 90 pour cent des pièces et composants pour le montage d'un modèle de véhicule donné. Il importe ces pièces et composants de ses propres filiales, et d'un pays unique. Il est incontestable que la Chine pouvait à bon droit classer ces pièces et composants en tant que véhicule automobile dès lors qu'ils étaient importés en Chine sous forme d'envoi unique. Selon les plaignants, toutefois, le fabricant d'automobiles peut échapper au taux de droit plus élevé qui s'applique aux véhicules automobiles tout simplement en important ces pièces et composants sous forme d'envois distincts.

4.344 La Chine ne partage pas l'avis selon lequel la Liste de concessions qu'elle a négociée est en fait inapplicable. Elle ne pense pas non plus que ce résultat est incompatible avec le fait de maintenir la sécurité et la prévisibilité des concessions tarifaires. Les mesures que la Chine a adoptées pour faire appliquer son tarif douanier sont compatibles avec ses obligations en vertu de l'article II du GATT de 1994, et compatibles avec les engagements qu'elle a contractés quand elle a accédé à l'OMC.

### 2. La question posée en l'espèce

4.345 Cela sert les objectifs des plaignants de prétendre que le différend est beaucoup plus compliqué qu'il ne l'est. La question soumise au Groupe spécial est en réalité assez simple: la Chine peut-elle, de manière compatible avec les obligations qu'elle a contractées dans le cadre de l'OMC, classer les envois multiples de pièces et composants automobiles d'après leur fond, plutôt que d'après

leur forme? La thèse des plaignants consiste à dire, en fait, que le GATT oblige la Chine à tenir compte de la forme plutôt que du fond. Selon eux, les importateurs ont toute latitude pour structurer leurs importations de pièces et composants comme ils le jugent bon, et le GATT interdit aux autorités douanières nationales de regarder au-delà de cette structure pour discerner la réalité commerciale de ce que l'importateur fait entrer dans le pays.

4.346 Si nous considérons une séquence d'importations possibles, nous pouvons voir à quoi conduit la logique des plaignants et en quoi consiste réellement l'affaire:

- Prenons pour commencer le cas d'un véhicule automobile à l'état monté. Personne ne contesterait raisonnablement qu'il s'agit d'un "véhicule automobile", même s'il est forcément constitué de pièces de véhicules automobiles.
- Que se passe-t-il si nous enlevons les pneumatiques, les sièges et les portes? Personne évidemment ne peut aller nulle part avec ce véhicule, et pourtant il s'agit quand même d'un "véhicule automobile" au sens de la RGI 2 a) du SH, puisqu'il présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.
- Imaginons maintenant que nous prenons toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile donné et que nous les plaçons, à l'état non monté, dans un conteneur d'expédition. Selon la RGI 2 a), il s'agit encore d'un "véhicule automobile", puisque la RGI 2 a) couvre les pièces et composants, à l'état non monté, de l'article complet, à condition que les pièces et composants, une fois assemblés, présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.
- Enfin, supposons que nous plaçons *moins* de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile dans notre conteneur d'expédition. Imaginons, par exemple, que nous enlevons le radiateur, les fenêtres, les pneumatiques, la batterie, les sièges et les portes. Il s'agirait encore d'un véhicule automobile au sens de la RGI 2 a), à condition que les pièces et composants dans le conteneur d'expédition présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile une fois assemblés.
- Nous en arrivons maintenant au cœur du différend: que se passe-t-il si nous prenons notre conteneur d'expédition de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pour les répartir, par exemple, en quatre conteneurs d'expédition? Et que se passe-t-il si au lieu d'importer ces conteneurs d'expédition sous forme d'un envoi unique nous les importons sous forme de quatre envois distincts étalés sur quatre semaines consécutives? Avons-nous importé un véhicule automobile, ou avons-nous importé des pièces et composants d'un véhicule automobile? Surtout, devrions-nous être autorisés à acquitter le taux de droit inférieur applicable aux pièces et composants de véhicules automobiles simplement parce que nous avons pris notre conteneur d'expédition unique et que nous l'avons réparti en quatre conteneurs d'expédition? Voilà la question posée en l'espèce.

4.347 La conséquence nécessaire de la thèse des plaignants est qu'un fabricant d'automobiles qui monte le même véhicule automobile à partir des mêmes pièces et composants importés peut échapper au taux de droit supérieur pour les véhicules automobiles simplement en important les pièces et composants sous forme d'envois multiples plutôt que sous forme d'envoi unique. Rien dans l'article II

du GATT de 1994, rien dans la Liste de concessions de la Chine et rien dans le SH n'étaient ce résultat arbitraire.

### **3. Les mesures contestées interprètent et appliquent les dispositions tarifaires de la Chine pour les véhicules automobiles**

4.348 La Chine a démontré dans sa première communication écrite, et continuera à démontrer tout au long de la présente procédure, que les mesures contestées en l'espèce appliquent les dispositions tarifaires de la Chine pour les véhicules automobiles et permettent leur interprétation correcte: la Chine a interprété l'expression "véhicules automobiles" dans sa liste de concessions comme couvrant l'importation de pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet, peu importe si ces pièces et composants sont importés en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. Cette interprétation est entièrement compatible avec les méthodes ordinaires d'interprétation des traités en vertu de la *Convention de Vienne*.

4.349 Sans passer en revue tous les arguments interprétatifs présentés dans la première communication écrite de la Chine, celle-ci tient à insister sur deux points. Premièrement, l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" que la Chine a retenue est compatible avec l'objet et le but du GATT. L'Organe d'appel a reconnu que "[l']un des objets et des buts fondamentaux du GATT de 1994, énoncé à l'article II, est de préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par un Membre avec ses partenaires commerciaux et consolidées dans la liste de ce Membre".<sup>43</sup> L'Organe d'appel a fait observer aussi que les concessions tarifaires négociées par les Membres devaient l'être sur une base "de réciprocité et d'avantages *mutuels*".<sup>44</sup>

4.350 Préserver la valeur de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses est nécessairement une voie à double sens. Il est tout à fait conforme à cet objet et à ce but que la Chine veuille préserver la valeur, en termes de recettes et d'accès aux marchés, des taux de droits consolidés supérieurs qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles. Il n'est *pas* conforme à cet objet et à ce but de conclure que les fabricants d'automobiles peuvent échapper aux taux de droits supérieurs pour les véhicules automobiles en important des pièces et composants sous forme d'envois multiples, alors que ces pièces et composants auraient été classés en tant que véhicule automobile s'ils avaient été importés en Chine sous forme d'envoi unique.

4.351 Le second point que la Chine tient à mettre en relief est qu'il est tout à fait conforme à la pratique douanière internationale que la Chine applique la RGI 2 a) aux envois multiples. L'OMD a expressément affirmé que le classement conformément à la RGI 2 a) des marchandises assemblées à partir d'envois multiples de composants importés était une question qui devait être tranchée par chaque pays conformément à ses lois et réglementations nationales. Cela signifie que les principes d'interprétation de la RGI 2 a) peuvent être appliqués aux envois multiples de pièces et composants en se fondant sur la pratique démontrée de l'importateur d'assembler les pièces et composants importés en un article complet.

4.352 Cette application de la RGI 2 a) est confirmée et renforcée par la pratique ultérieure des Membres de l'OMC pour classer les envois multiples de pièces et composants en se fondant sur la pratique démontrée de l'importateur d'assembler ces pièces et composants en un article complet. Les Membres ont notamment procédé ainsi lorsqu'il était nécessaire de prévenir le contournement des droits applicables aux articles complets.

---

<sup>43</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 47.

<sup>44</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243. (pas d'italique dans l'original)

4.353 Dès lors qu'il est admis qu'il n'y a pas de règle absolue et inviolable interdisant l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples, une grande partie de l'argumentation des plaignants contre les mesures contestées tombe tout simplement. Une conséquence nécessaire de l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples est que les autorités douanières ont besoin d'un processus administratif sous une forme ou une autre pour suivre comment les sociétés importent et assemblent les pièces et composants en articles complets. C'est ce que font les mesures contestées. Ce que les plaignants qualifient de mesure intérieure n'est rien de plus que le processus que la Chine a adopté pour établir l'intention d'un fabricant d'automobiles d'importer et d'assembler des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet, et pour suivre les pièces et composants que le fabricant d'automobiles importe à cet effet.

#### **4. La question liminaire soumise au Groupe spécial: interpréter la portée de l'article II**

4.354 Cela conduit la Chine à la question liminaire cruciale dont le Groupe spécial est saisi: la question de savoir si les mesures contestées en l'espèce sont des mesures à la frontière tombant sous le coup de l'article II du GATT de 1994, ou si elles sont des mesures intérieures tombant sous le coup de l'article III du GATT de 1994. Le Groupe spécial doit trancher cette question d'emblée pour déterminer quel est l'ensemble de disciplines pertinent pour son examen des mesures contestées.

4.355 La relation entre l'article II et l'article III est d'une importance systémique critique pour le fonctionnement du GATT, mais il n'y a guère de chose dans le texte du GATT proprement dit sur la délimitation entre ces deux ensembles de disciplines. Compte tenu de l'importance de ces deux articles pour le fonctionnement du système commercial international, il est surprenant aussi qu'il y ait peu de jurisprudence du GATT ou de l'OMC concernant la relation entre l'article II et l'article III.

4.356 Deux considérations générales sont pertinentes par rapport à cette question liminaire. Premièrement, il ressort à l'évidence du contexte du GATT, ainsi que de son objet et de son but, que la relation entre l'article II et l'article III est binaire. Cela signifie qu'une mesure est soit une mesure à la frontière tombant sous le coup de l'article II soit une mesure intérieure tombant sous le coup de l'article III, mais qu'elle ne peut pas être les deux à la fois.

4.357 La deuxième considération générale est que le classement d'une mesure conformément à l'article II ou à l'article III est nécessairement indépendant de l'examen pour établir si la mesure est compatible avec l'ensemble de disciplines pertinent. Le classement de la mesure précède logiquement la détermination de la conformité.

4.358 Avec ces deux considérations générales à l'esprit, nous pouvons examiner la portée de l'article II. L'article II:1 a) dit que "[c]haque partie contractante accordera aux autres parties contractantes, *en matière commerciale*, un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui qui est prévu" dans la Liste de concessions pertinente. S'agissant d'un article qui concerne l'imposition de droits de douane, il est raisonnable d'interpréter le terme "commerciales" comme étant synonyme d'"importations". Ainsi, en termes généraux, nous savons que l'article II concerne les impositions dont les Membres frappent les importations de produits en provenance d'autres pays.

4.359 L'article II:1 b) dit que les produits des autres Membres "ne seront pas soumis, à leur importation sur le territoire auquel se rapporte cette liste et compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui y sont stipulées, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de cette liste". Ainsi, les mesures qui relèvent de l'article II sont les mesures 1) que les Membres appliquent sur les produits des autres Membres "à leur importation" sur le territoire douanier, et 2) qui concernent l'imposition des "droits de douane proprement dits" prévus dans la Liste de concessions du Membre.

4.360 Il est évident d'après les arguments des parties que le désaccord concernant le classement des mesures contestées tourne en grande partie autour du sens de l'expression "à leur importation" dans l'article II:1 b). Le différend dont le Groupe spécial est saisi revient principalement à savoir si les mesures contestées frappent ou non d'impositions les véhicules automobiles "à leur importation" sur le territoire douanier de la Chine.

4.361 Que signifie une mesure qui impose des droits sur des produits "à leur importation" sur le territoire douanier d'un Membre? Nous savons que l'expression "à leur importation" n'est pas limitée à l'imposition de droits de douane au moment et au lieu exacts où les produits d'un autre pays franchissent la frontière. Nous le savons parce qu'il n'y a sans doute pas un seul régime douanier national dans le monde qui fonctionne sur cette base. Comme la Chine l'a démontré dans sa première communication écrite, souvent les autorités douanières nationales établissent des déterminations en matière de classement et imposent des droits de douane longtemps après que les marchandises ont franchi la frontière.

4.362 Si la portée de l'article II n'est pas définie par le moment ou le lieu où l'imposition est fixée, comment est-elle alors définie? Le Groupe spécial du GATT qui a examiné l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* a estimé qu'une mesure relevait de l'article II si elle instituait des impositions "en fonction de l'importation d'un produit ou au moment ou au stade de l'importation".<sup>45</sup> Le groupe spécial n'a pas expliqué ce qu'il entendait par une imposition instituée "en fonction de l'importation d'un produit ...". Il n'a pas non plus explicité le fondement textuel ou contextuel de son interprétation. Mais nous pouvons utiliser l'interprétation faite par le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* comme offrant le début au moins d'une juste interprétation de l'article II au regard de la *Convention de Vienne*.

4.363 Il nous faut rappeler, à cet égard, que l'article II concerne la manière dont les Membres frappent de droits de douane et d'autres types d'impositions à la frontière les importations en provenance d'autres Membres. Il est logique dans ce contexte d'interpréter l'expression "à leur importation" comme incluant les impositions que les Membres appliquent en fonction de l'importation de produits en provenance d'autres pays. Dans le contexte spécifique de la première phrase de l'article II:1 b), c'est en fonction de l'importation que doit naître l'obligation d'acquitter un droit de douane proprement dit d'un type prévu dans la Liste de concessions du Membre.

4.364 L'interprétation de l'expression "à leur importation" comme incluant les mesures que les Membres imposent "en fonction de l'importation d'un produit" est compatible aussi avec l'objet et le but du GATT. Comme je l'ai déjà fait remarquer, l'Organe d'appel a déclaré que l'un des objets et des buts fondamentaux du GATT était de préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par les Membres. Il est conforme à cet objet et à ce but d'interpréter l'article II comme incluant les conditions que les Membres imposent à l'entrée de produits sur leur territoire douanier, et qui servent à préserver la valeur de leurs concessions tarifaires négociées.

4.365 Ces considérations éclairent l'examen par le Groupe spécial de ce que signifie une imposition appliquée "en fonction de" l'importation de produits dans un pays. La Chine pense comme le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* que la caractérisation par un Membre d'une imposition donnée ne permet pas de déterminer si l'imposition est "fonction" de l'importation d'un produit. Par contre, et conformément au contexte de l'article II et à l'objet et au but du GATT, la Chine considère qu'une imposition est "fonction" de l'importation d'un produit si l'imposition présente une relation

---

<sup>45</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5. (pas d'italique dans l'original)

vérifiable objectivement avec l'exécution d'une obligation fiscale.<sup>46</sup> Pour les raisons que la Chine a expliquées, le moment ou le lieu où l'imposition est fixée n'est pas déterminant; ce qui importe est de savoir si l'imposition présente une relation objective avec une obligation fiscale qui est née en fonction de l'importation du produit.

## **5. Les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II**

4.366 Les mesures contestées en l'espèce relèvent de l'article II parce qu'elles présentent une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale. Les mesures font en sorte que l'importation et l'assemblage de pièces et composants automobiles soient assujettis au même régime douanier, peu importe que les pièces et composants soient importés en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. Les mesures appliquent donc les dispositions tarifaires de la Chine pour les véhicules automobiles, et elles préservent la valeur des concessions tarifaires que la Chine a négociées lors de son accession à l'OMC.

4.367 La relation entre les impositions que la Chine applique en vertu du Décret n° 125 et l'exécution d'une obligation fiscale est vérifiable objectivement d'après la façon dont les mesures fonctionnent. La Chine a fourni une description détaillée des modalités de fonctionnement des mesures dans sa première communication écrite, mais il est important de mettre en relief plusieurs éléments clés:

- Premièrement, le fabricant d'automobiles détermine s'il assemblera un modèle de véhicule donné – disons, le X900 – à partir de pièces et composants importés que la Chine classerait comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile s'ils étaient admis en Chine sous forme d'envoi unique. Supposons aux fins de l'hypothèse que le X900 est conforme à un ou plusieurs des seuils spécifiés dans le Décret n° 125 pour un véhicule automobile complet.
- Ensuite, quand le fabricant d'automobiles importe des pièces et composants pour assembler le X900, il doit: premièrement, importer les pièces et composants pour le X900 séparément des pièces et composants pour d'autres véhicules automobiles; deuxièmement, déclarer au moment de l'importation que les pièces et composants font partie d'un plus vaste assortiment de pièces et composants importés qui, lorsqu'ils sont assemblés, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile; et, troisièmement, fournir un cautionnement pour ces importations.
- Les pièces et composants du X900 que le fabricant d'automobiles importe sur cette base restent sous douane. L'Administration générale des douanes de la Chine recouvre les droits de douane applicables à ces pièces et composants quand le fabricant d'automobiles concrétise son intention déclarée de les assembler en un X900 – un véhicule automobile dont le fabricant a vérifié au préalable qu'il présentait les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. L'Administration générale des douanes fixe les droits applicables uniquement aux pièces et composants automobiles importés de ce véhicule, et conformément aux méthodes ordinaires d'évaluation en douane.

---

<sup>46</sup> Les Communautés européennes se sont référées à cela comme étant l'"objet vérifiable objectivement d'un prélèvement". Commentaires de la CEE concernant le rapport du Groupe spécial CEE – *Pièces détachées et composants*, L/6676 (16 mai 1990), page 2.

4.368 Ces conditions appliquées par la Chine à l'importation de pièces et composants automobiles fournissent le mécanisme administratif pour appliquer les règles interprétatives de la RGI 2 a) aux envois multiples. Ce sont les conditions relatives à l'importation qui permettent à la Chine de vérifier la réalité commerciale du fait qu'un fabricant d'automobiles a monté un véhicule à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La Chine a déjà démontré qu'il est conforme à la RGI 2 a) de classer les importations multiples de pièces et composants d'après la pratique de l'importateur consistant à assembler ces pièces et composants en un article complet. Les conditions appliquées par la Chine en relation avec l'importation de pièces et composants automobiles ne font rien d'autre que d'établir et d'appliquer cette intention.

4.369 Pour ces raisons, les impositions instituées par la Chine au titre des mesures contestées présentent une relation vérifiable avec l'exécution d'une obligation fiscale qui est née en fonction de l'importation. À la différence des mesures en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, les impositions instituées par la Chine au titre des mesures contestées ont leur origine dans une condition qui s'appliquait au moment de l'importation. Selon cette condition, lorsque le fabricant d'automobiles concrétise son intention déclarée d'importer et d'assembler des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il sera tenu d'acquitter le droit frappant les véhicules automobiles, exactement comme s'il avait importé ces pièces et composants sous forme d'envoi unique.

4.370 Il est tout simplement inexact de dire, comme les plaignants l'ont donné à entendre, que la décision sur le montant des droits à acquitter n'est jamais prise en fonction de ce qu'il advient d'un article importé au-delà du point d'importation. Il y a de nombreuses situations dans la pratique douanière internationale où il est ainsi procédé. La Chine s'arrêtera à l'un de ces cas: le régime de trafic de perfectionnement actif des États-Unis dit "importation temporaire sous caution", ou "TIB".

4.371 Selon les dispositions des règles TIB des États-Unis, un importateur peut importer des articles aux États-Unis en franchise conditionnelle de droits si l'importateur a l'intention de modifier ou de transformer cet article et de l'exporter depuis les États-Unis dans un délai d'un an. L'importateur n'acquitte pas de droit au moment de l'importation, mais il est tenu de constituer un cautionnement. L'importateur déclare au moment de l'importation qu'il a l'intention de modifier ou de transformer l'article et de le réexporter dans un délai d'un an. Si l'importateur ne modifie ou ne transforme *pas* l'article dans un délai d'un an, il a bien entendu l'obligation d'acquitter le droit qu'il aurait acquitté s'il n'avait pas importé l'article à la condition qu'il soit réexporté.

4.372 Le régime TIB des États-Unis implique une décision sur le montant des droits à acquitter qui est prise en fonction de ce qu'il advient de l'article au-delà du point d'importation – a-t-il été modifié ou transformé et réexporté, ou bien est-il resté aux États-Unis au-delà d'une période d'un an? Toutefois, le fait que la décision sur le montant des droits à acquitter est fonction de ce qu'il advient de l'article importé ne signifie pas que tous les droits que les États-Unis imposent ainsi sont des impositions "intérieures" au sens de l'article III. Ce sont en réalité des impositions à la frontière puisqu'ils ont leur origine dans une condition qui s'appliquait au moment de l'importation. L'importateur a déclaré qu'il allait utiliser l'article importé dans un but donné, et il a constitué un cautionnement pour garantir cet engagement. La décision finale sur le montant des droits à acquitter est reportée en attendant que la condition qui s'appliquait au moment de l'importation soit remplie ou non. Même si cela intervient au-delà du point d'importation, toute imposition instituée par les États-Unis en vertu de ces règles présente une relation objectivement vérifiable avec l'exécution d'une obligation fiscale. Il s'agit par conséquent d'une mesure à la frontière.

4.373 Les mesures contestées en l'espèce sont des mesures à la frontière pour la même raison que les règles TIB des États-Unis, et d'autres exemples semblables, sont des mesures à la frontière – toutes

ces mesures présentent une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale. Dans le cas des mesures en cause ici, cette obligation consiste à s'acquitter du droit frappant les véhicules automobiles sur les importations de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

## **6. Les mesures contestées n'imposent pas des droits de douane plus élevés**

4.374 Une fois dûment établi que les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994, la question est de savoir si ces mesures aboutissent à l'imposition de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux prévus dans la Liste de concessions de la Chine. La Chine ne discerne que trois arguments possibles selon lesquels les mesures contestées aboutiraient à l'imposition de droits de douane plus élevés. Chacun de ces arguments est dénué de fondement.

4.375 Le premier argument est celui avancé par les Communautés européennes dans leur première communication écrite, selon lequel les taux de droits de la Chine pour les véhicules automobiles s'appliquent uniquement aux importations de véhicules automobiles complets.<sup>47</sup> Nous savons que cela est faux, puisque la RGI 2 a) prévoit clairement que quelque chose représentant moins de 100 pour cent des pièces et composants d'un article peut être classé en tant qu'article complet à condition de présenter les caractéristiques essentielles de l'article complet, et indépendamment de l'état d'avancement de l'assemblage ou du démontage.

4.376 Le deuxième argument possible est celui qui voudrait que les mesures contestées aboutissent à l'imposition de droits de douane plus élevés parce que, comme le Canada le déclare, "le seul facteur pertinent" dans le classement douanier est ce qui se trouve dans le conteneur d'expédition quand il franchit la frontière.<sup>48</sup> Nous savons que cela est faux, entre autres choses, parce que l'OMD a déclaré que le classement des articles assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants importés était une question qui devait être tranchée conformément à la législation nationale, et parce qu'il existe de nombreuses circonstances dans lesquelles les Membres de l'OMC combinent des envois multiples à des fins de classement, y compris, le cas échéant, pour empêcher le contournement des droits applicables à l'article complet.

4.377 La troisième possibilité est que les plaignants sont tout simplement en désaccord avec la distinction établie par la Chine aux fins de l'application du critère des caractéristiques essentielles.<sup>49</sup> Comme la Chine l'a montré dans sa première communication écrite, la RGI 2 a) crée nécessairement une gradation de pièces et de composants qui pouvaient être considérés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un article complet. Si les plaignants estiment que la Chine a établi la distinction à un stade erroné de cette gradation, il leur appartient d'indiquer, soit au Groupe spécial soit au Comité du SH de l'OMD, les combinaisons spécifiques de pièces et de composants qui, selon eux, ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Cette détermination ne peut être établie qu'en fonction des éléments factuels propres à chaque combinaison. La Chine ne considère pas que les plaignants ont apporté une telle démonstration. En tout état de cause, même si les plaignants pouvaient démontrer que les mesures contestées aboutissent à l'imposition de droits de douane plus élevés quand elles sont appliquées à une combinaison spécifique de pièces et de composants, cela ne signifierait pas que les mesures aboutissent à l'imposition de droits de douane plus élevés dans tous les cas.

---

<sup>47</sup> Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 245.

<sup>48</sup> Première communication écrite du Canada, paragraphe 115.

<sup>49</sup> Voir, par exemple, la première communication écrite du Canada, paragraphe 143.

## 7. Conclusion

4.378 La Chine a ainsi démontré, premièrement, que les mesures contestées sont des mesures à la frontière tombant sous le coup de l'article II du GATT de 1994. Il en découle que les allégations des plaignants fondées sur l'affirmation contraire selon laquelle les mesures sont des mesures intérieures tombant sous le coup de l'article III du GATT de 1994 sont dénuées de fondement. Les allégations des plaignants au titre de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accession de la Chine doivent être rejetées pour la même raison. Deuxièmement, la Chine a démontré que, en tant que mesures à la frontière, les mesures contestées n'aboutissent pas à l'imposition de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux prévus dans la Liste de concessions de la Chine. Les mesures ne violent donc pas par conséquent les engagements contractés par la Chine dans le cadre de l'OMC en vertu de l'article II du GATT de 1994.

4.379 En conclusion, la Chine suggère au Groupe spécial, au cours de la suite de la procédure, de garder à l'esprit les questions suivantes:

- Premièrement, quel est le fondement de l'interprétation spécifique, au regard de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, de la thèse des plaignants selon laquelle la Chine n'est pas autorisée à classer les envois multiples de pièces et composants automobiles en se fondant sur la pratique démontrée du fabricant d'assembler ces pièces et composants en un véhicule automobile complet? En particulier, où cette interdiction figure-t-elle 1) dans le GATT de 1994, 2) dans la Liste de concessions de la Chine, 3) dans le Système harmonisé, ou 4) dans les décisions pertinentes de l'OMD?
- Deuxièmement, comment les plaignants considèrent-ils qu'il est compatible avec la sécurité et la prévisibilité de concessions tarifaires censées être mutuellement avantageuses de conclure que les importateurs peuvent s'acquitter d'un droit inférieur pour la seule raison qu'ils importent les pièces et composants sous forme d'envois multiples plutôt que d'envoi unique?
- Troisièmement, en ce qui concerne la portée de l'article II, comment l'interprétation donnée par les plaignants de l'expression "à leur importation" est-elle compatible avec les méthodes ordinaires d'interprétation des traités, y compris l'objet et le but du GATT et la pratique ultérieure des Membres de l'OMC? S'agit-il d'une interprétation pratique et fonctionnelle, et reconnaît-elle les réalités et les complexités des pratiques douanières contemporaines?
- Enfin, quand les plaignants tentent de faire une distinction entre leurs propres pratiques douanières ou les pratiques douanières d'autres Membres de l'OMC et les mesures que la Chine a adoptées, les plaignants ont-ils expliqué en quoi ces distinctions alléguées enlevaient de leur *pertinence* à ces pratiques par rapport aux questions d'interprétation soulevées en l'espèce? Il ne devrait pas suffire pour les plaignants d'affirmer qu'ils suivent certaines pratiques douanières, par exemple en classant les envois multiples de pièces et composants sur une base combinée, uniquement dans ce qu'ils considèrent comme des contextes différents – la question est celle de savoir si ces différences de contexte alléguées *importent* pour savoir s'il s'agit d'une pratique ultérieure pertinente au regard de l'article 31 de la *Convention de Vienne*. En bref, s'agit-il de distinctions qui font une différence, ou bien s'agit-il de distinctions de pure commodité?

4.380 La Chine considère que les réponses des plaignants à ces questions aideront à délimiter et à cibler les questions soulevées en l'espèce. La Chine attend les questions du Groupe spécial et les observations des parties sur ces questions.

## I. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

### 1. Introduction

4.381 La Chine a admis les arguments détaillés présentés par les Communautés européennes au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et de l'article III du GATT de 1994 puisqu'elle n'entreprend même pas de réfuter les allégations *prima facie* formulées par les plaignants. Elle a préféré appuyer sa stratégie de défense tout entière sur la prémisse que la plupart des mesures devraient être examinées seulement au titre de l'article II du GATT de 1994 et sur la base d'une interprétation inédite du Système harmonisé. Les arguments avancés par la Chine mettent en question les principes mêmes de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994.

### 2. Contexte factuel

4.382 La Chine brosse un tableau profondément faux et fantaisiste de l'industrie automobile qui "conspire" pour contourner les droits de douane chinois applicables aux véhicules complets. En fait, la production automobile est un processus extrêmement complexe qui suppose un afflux constant de pièces d'origines diverses suivant de longues chaînes d'approvisionnement vers les usines qui procèdent à l'intégration de technologies complexes. Un modèle de véhicule peut contenir des milliers de pièces différentes venues du monde entier. Un grand nombre d'entre elles seraient utilisées d'une manière interchangeable dans plusieurs modèles différents si la mesure chinoise n'exigeait pas que leur destination à un modèle particulier soit indiquée *ex ante* artificiellement.

4.383 Après avoir obligé les fabricants à désigner d'une manière artificielle toutes les pièces utilisées dans un modèle de véhicule donné et à déclarer les pièces importées en tant que véhicules complets (alors qu'en réalité il s'agit seulement de pièces), la Chine a maintenant l'aplomb d'utiliser cela comme "preuve" d'un complot visant à contourner les droits de douane. La "thèse de l'anticontournement" a été inventée *a posteriori* pour justifier des mesures qui ont en fait été adoptées pour "[f]avoriser le développement d'un groupe de fabricants de pièces automobiles relativement solide" (article 4 de l'Ordonnance n° 8). Elle fait aussi abstraction du fait que rien n'est contourné si des fabricants d'automobiles décident d'importer des pièces et de les transformer en véhicules en Chine.

### 3. Arguments juridiques

a) La violation de l'Accord sur les MIC et du Protocole d'accession de la Chine en ce qui concerne l'Accord sur les MIC

4.384 Les mesures sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC pris conjointement avec les paragraphes 1 a) et 2 a) de la Liste exemplative et le Protocole d'accession de la Chine à l'OMC. Contrairement au seul moyen de défense invoqué par la Chine à cet égard, ces allégations ne nécessitent pas que la question de savoir si les mesures sont "intérieures" ou non soit déterminée *ex ante*.

4.385 Les Communautés européennes réaffirment que les mesures sont des "mesures concernant les investissements" et "liées au commerce". Pour les raisons déjà exposées dans la première communication écrite des Communautés européennes, elles sont visées par les paragraphes 1 a) et 2 a)

de la Liste exemplative à laquelle l'article 2:2 de l'Accord sur les MIC se réfère. C'est pourquoi elles doivent être considérées comme incompatibles avec les dispositions des articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994 et partant avec celles de l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC. La Chine a aussi violé les engagements pris au titre des articles 1.2 (se rapportant aux paragraphes 203 et 342 du rapport du Groupe de travail) et 7.3 de la Partie I de son Protocole d'accession.

b) La violation de l'article III du GATT de 1994

4.386 La Chine, malgré les allégations *prima facie* des plaignants et les demandes explicites du Groupe spécial, n'a pas encore répondu aux allégations formulées au titre de l'article III du GATT de 1994. Elle préfère fonder toute sa stratégie de défense concernant les allégations formulées au titre de l'Accord sur les MIC sur la prémisse que les mesures ne sont pas des mesures "intérieures". L'obstruction silencieuse de la Chine en ce qui concerne l'essence des principales allégations présentées dans le cadre de la présente procédure ne peut que signifier qu'elle reconnaît l'incompatibilité de ses mesures avec l'article III du GATT de 1994.

i) *Le caractère "intérieur" des mesures*

4.387 Contrairement à l'avis de la Chine, les mesures n'imposent pas des "droits de douane proprement dits" au sens de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

4.388 Les "droits de douane proprement dits" sont des impositions financières qui prennent la forme d'une taxe et qui sont imposées sur des produits "à leur importation sur le territoire". Il convient de les distinguer des impositions intérieures de l'article III:2 qui sont imposées sur des produits déjà "importés sur le territoire". Du point de vue temporel, l'expression "à l'importation" signifie que les droits de douane proprement dits sont normalement perçus "au moment ou au lieu de l'importation" (voir la Note interprétative *ad* article III). L'expression "à l'importation" revêt aussi une dimension matérielle qui la limite aux impositions exigibles en raison de l'importation du produit et non d'autres événements ou critères, par exemple la teneur en éléments d'origine nationale des produits avec lesquels le produit importé sera par la suite assemblé.

4.389 Les tentatives faites par la Chine pour élargir la portée de l'expression "à l'importation" afin de désigner un "processus d'importation" indéfini et toutes les impositions qui "[ont] un rapport objectif avec l'administration et l'application d'une exigibilité douanière valable" n'ont aucun fondement au regard du libellé, du contexte et du but de la première phrase de l'article II:1 b).

4.390 Les impositions appliquées aux pièces automobiles importées au titre des mesures ne sont nullement des droits de douane proprement dits mais des impositions intérieures. Elles ne sont pas perçues au moment ou au lieu de l'importation mais à l'intérieur du pays après l'assemblage et la fabrication. La déclaration et le cautionnement en douane auxquels la Chine fait référence ne changent rien à la situation, entre autres choses, parce que tous deux portent sur la manière dont les pièces importées seront utilisées à l'intérieur de la Chine, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation.

4.391 Par ailleurs, les impositions au titre des mesures ne sont pas exigibles au titre de l'importation de pièces automobiles. Leur application dépend plutôt de la question de savoir si, à l'issue de la vérification, les pièces automobiles importées sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets ce qui, à son tour, dépend de la question de savoir si les pièces importées entrent dans la fabrication de véhicules dont la teneur en produits nationaux est insuffisante. Quelle que soit la manière dont les pièces automobiles sont présentées "à l'importation", des impositions sont appliquées sur la base de la manière dont elles sont utilisées après leur importation en Chine.

4.392 S'agissant de l'article 29 du Décret n° 125, qui prévoit des impositions même si les fabricants achètent les pièces automobiles sur le marché intérieur chinois auprès de fournisseurs qui les ont préalablement importées, la Chine a dû reconnaître implicitement qu'il s'agissait d'impositions "intérieures" (prétendument justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994). Les Communautés européennes considèrent que l'article 29 du Décret n° 125 ne peut être isolé à cet égard du reste des mesures.

ii) *La violation de l'article III:4, III:2 et III:5 du GATT de 1994*

4.393 Comme les Communautés européennes l'ont expliqué en détail dans leur première communication écrite, les pièces automobiles importées et nationales sont "similaires" au sens de l'article III:4, III:2 et III:5 du GATT de 1994. Les mesures constituent des "lois, règlements et prescriptions [applicables] affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation de produits sur le marché intérieur" au sens de l'article III:4 et soumettent les pièces automobiles importées à un traitement "moins favorable" que le traitement accordé aux produits similaires d'origine chinoise. S'agissant de l'article III:2, les impositions intérieures appliquées aux pièces automobiles importées sont "supérieures" à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Ces mesures sont aussi incompatibles avec l'article III:5 puisqu'elles constituent une "réglementation quantitative intérieure concernant le mélange, la transformation ou l'utilisation, en quantités ou en proportions déterminées, de certains produits" qui "exigerait ... qu'une quantité ou une proportion déterminée" de pièces automobiles utilisées dans l'assemblage et la fabrication de véhicules "proviennent de sources nationales de production" et ne soit pas importée.<sup>50</sup>

iii) *Protocole d'accession*

4.394 La Chine a aussi agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'*Accord sur l'OMC* telles qu'elles sont énoncées dans son Protocole d'accession, en particulier à l'article 7.2 de sa Partie I, en adoptant des mesures non tarifaires incompatibles avec les paragraphes 2, 4 et 5 de l'article III du GATT de 1994 et non justifiées au titre des dispositions de l'*Accord sur l'OMC*.

c) À titre subsidiaire, les mesures sont incompatibles avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994

4.395 Il convient de souligner d'emblée que les arguments de la Chine ne font rien moins que compromettre le système de classement tarifaire tout entier ainsi que l'objet et le but de l'*Accord sur l'OMC* et du GATT de 1994, à savoir "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".<sup>51</sup>

i) *Le SH dans le contexte du droit de l'OMC*

4.396 Dans le cadre de la présente affaire, il est tout de même une chose sur laquelle les parties sont d'accord: le SH est pertinent et constitue le *contexte* aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires contenus dans les listes des Membres de l'OMC. L'Organe d'appel l'a confirmé.<sup>52</sup> Les Communautés européennes considèrent que le SH pourrait aussi satisfaire au critère de l'article 31.3 c) de la *Convention de Vienne* en tant que "règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties".

---

<sup>50</sup> Dans l'argument subsidiaire, les mesures sont incompatibles avec la deuxième phrase de l'article III:2 et III:5, respectivement.

<sup>51</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

<sup>52</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

4.397 Toutefois, le désaccord est profond en ce qui concerne la manière d'interpréter les parties pertinentes des listes tarifaires chinoises. Et plus précisément, en ce qui concerne les règles élémentaires qui fondent le SH.

4.398 Il est primordial de souligner que le classement des marchandises dans le SH se fait toujours d'après les caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, à savoir tel qu'il est importé et présenté aux douanes, envoi par envoi. Les intentions de l'importateur et les différences entre les taux de droits ne sont pas pertinentes. À l'exception de la Chine, c'est la position commune de toutes les parties au présent différend, y compris des tierces parties qui ont examiné l'article II du GATT de 1994 dans leurs communications. Cette position a en outre été confirmée par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*:

Nous convenons avec le Groupe spécial que, pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé.<sup>53</sup>

ii) *RGI 1: véhicules automobiles ou leurs parties*

4.399 La RGI 1 est le fondement de l'application et de l'interprétation du SH et, partant, des listes tarifaires de la plupart des Membres de l'OMC dont la Chine. Dans l'immense majorité des cas, le classement tarifaire est décidé d'après la RGI 1 qui est libellée comme suit:

Le libellé des titres de sections, de chapitres ou de sous-chapitres est considéré comme n'ayant qu'une valeur indicative, le classement étant déterminé légalement d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les règles suivantes. (non souligné dans l'original)

4.400 La RGI 1 ne laisse aucune équivoque: il existe une hiérarchie claire entre les règles. Si le classement peut être déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres correspondants, les autres règles sont tout simplement inapplicables.

4.401 Au niveau des listes tarifaires chinoises, il n'y a aucune ambiguïté quant aux positions sous lesquelles les véhicules complets, les produits intermédiaires et les pièces de véhicules complets devraient être classés. Ils relèvent très clairement de positions tarifaires différentes.

4.402 C'est pourquoi les autres règles et en particulier la RGI 2 a) sur laquelle la Chine fonde toute sa stratégie de défense ne sont tout simplement pas applicables au niveau des positions tarifaires et s'il ne s'agit pas d'un envoi très spécifique présenté aux douanes à la frontière.

4.403 Cela signifie aussi que, dans la très grande majorité des cas, il est simple d'interpréter les notions de "véhicules automobiles" et de "pièces"<sup>54</sup> de ces véhicules automobiles au titre de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, comme les Communautés européennes l'ont montré dans leur

---

<sup>53</sup> Rapport de l'Organe d'appel, *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

<sup>54</sup> La Chine maintient avec insistance que la question clé dont le Groupe spécial est saisi est l'interprétation de la notion de "véhicule automobile" dans les listes tarifaires chinoises. Ce n'est pas juste étant donné qu'une analyse appropriée prescrit l'examen des termes pertinents figurant dans toutes les positions tarifaires pertinentes commençant par les termes "parties et accessoires" de véhicules automobiles, "châssis équipés de leurs moteurs", etc.

première communication écrite. Il convient de ne pas perdre de vue la simplicité de la présente affaire du point de vue du classement tarifaire au niveau des listes tarifaires chinoises: la différence fondamentale entre les sens ordinaires des termes des positions tarifaires est confirmée par leur contexte et par leur objet et leur but.

*iii) Les situations exceptionnelles en l'espèce relevant de la RGI 2 a)*

4.404 La Chine fonde toute sa stratégie de défense sur la RGI 2 a). Les Communautés européennes considèrent que la RGI 2 a) est très peu pertinente en l'espèce. Le recours à la RGI 2 a), qui est l'une des "règles suivantes" au sens de la RGI 1, ne peut être pertinent que dans le cas de produits très spécifiques "tels qu'ils sont présentés" aux douanes, et non au niveau des listes tarifaires chinoises en général, comme la Chine le demande avec insistance.

4.405 Outre la pertinence très limitée de la RGI 2 a) en l'espèce, les Communautés européennes tiennent à souligner que la stratégie de défense de la Chine repose sur une lecture inédite de la règle en question. Dans le courant de la procédure, la Chine a avancé toute une série d'arguments changeants et souvent incohérents.

4.406 Les Communautés européennes estiment que la théorie des "envois multiples" inventée par la Chine fait abstraction des termes mêmes de la RGI 2 a), en particulier du fait que le classement doit être déterminé sur la base de l'article "en l'état", et qu'elle n'est pas étayée par la décision de l'OMD à laquelle la Chine renvoie. La Chine fait aussi abstraction de l'élément relatif aux "caractéristiques essentielles" figurant dans la RGI 2 a). Par ailleurs, elle a manifestement élaboré sa théorie des "envois multiples" *a posteriori* puisque le libellé des mesures ne fait nullement mention de la RGI 2 a). Il est intéressant de noter aussi que la Chine semble appliquer sa théorie des "envois multiples" exclusivement au secteur automobile, et seulement depuis 2004 qui, comme par hasard, coïncide avec sa décision de "[f]avoriser le développement d'un groupe de fabricants de pièces automobiles relativement solide"<sup>55</sup> (article 4 de l'Ordonnance relative à l'industrie automobile). En outre, la théorie chinoise des "envois multiples" n'est étayée par aucune pratique alléguée de l'anticonournement des Membres de l'OMC. Les Communautés européennes considèrent aussi que les arguments avancés par la Chine sur l'intention de l'importateur sont contradictoires et sans rapport avec la présente affaire. Enfin, l'application systématique par la Chine de la RGI 2 a) aux kits CKD et aux kits SKD n'est pas compatible avec cette règle qui doit être appliquée au cas par cas.

*iv) Conclusion*

4.407 Les Communautés européennes ont démontré que, pour chacun des critères énoncés à l'article 57 de l'Ordonnance n° 8, l'article 21 du Décret n° 125 et l'article 13 de l'Avis n° 4, les mesures prescrivent le classement des pièces automobiles en tant que véhicules complets en violation de la nomenclature du SH et, en conséquence, frappent les pièces automobiles du droit de douane plus élevé de 25 pour cent applicable aux véhicules complets plutôt que du taux de droit consolidé de 10 pour cent applicable aux pièces automobiles.

4.408 Il en ressort que les mesures sont en tant que telles incompatibles avec les obligations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994. Le simple fait que, dans des cas exceptionnels, d'importantes combinaisons de pièces telles qu'elles sont présentées aux douanes, à la frontière, sous la forme d'un envoi unique puissent être qualifiées de véhicules complets conformément à la RGI 2 a) du SH et compte tenu de la note de chapitre du chapitre 87, ne peut pas empêcher les mesures

---

<sup>55</sup> Article 4 de l'Ordonnance n° 8.

chinoises d'être, en tant que telles, incompatibles avec l'article II du GATT de 1994 dès lors qu'il a été établi que leur application entraînera nécessairement des violations des règles de l'OMC.

d) Aucune justification au titre de l'article XX d) du GATT de 1994

4.409 La Chine n'a pas établi que les violations du GATT de 1994 sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994. Les mesures ne relèvent pas du paragraphe d) et ne satisfont pas non plus aux prescriptions du texte introductif de l'article XX.

4.410 Contrairement à l'allégation de la Chine, les mesures ne sont pas nécessaires pour assurer le respect du "tarif douanier chinois relatif aux importations de "véhicules automobiles"". Les mesures - c'est explicite - n'ont pas pour objet d'assurer le respect du tarif douanier chinois mais de développer l'industrie chinoise des pièces automobiles. Une justification de l'infraction à l'article II est exclue puisque des mesures qui accordent un traitement moins favorable que le tarif ne peuvent pas assurer le respect de ce tarif. La justification de l'infraction aux obligations de l'article III est également sans fondement. La Chine n'a pas démontré l'existence d'un véritable problème de fraude douanière. Les mesures sont inappropriées pour faire appliquer le tarif douanier puisqu'elles frappent d'impositions équivalentes aux droits applicables aux véhicules complets des importations qui ne sont pas des importations de véhicules complets. La Chine n'a pas non plus établi que des mesures moins contraignantes que les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux, les procédures administratives et les impositions intérieures au titre des mesures, par exemple des enquêtes concernant des allégations particulières de fraude, seraient insuffisantes pour assurer le respect de son tarif douanier.

4.411 La Chine n'a même pas tenté de montrer que ses mesures satisfont aux prescriptions du texte introductif de l'article XX et, en conséquence, ne s'est pas acquittée de la charge de la preuve. En tout état de cause, elles ne satisfont pas aux prescriptions puisqu'elles aboutissent à une discrimination à la fois arbitraire et injustifiable et constituent aussi une restriction déguisée au commerce. Le but premier des mesures est de protéger la production nationale contre la concurrence des importations.

e) Les mesures sont incompatibles avec l'article 3 de l'Accord SMC

4.412 Si le Groupe spécial devait constater que les mesures relèvent de l'article II du GATT de 1994 et que la Chine est habilitée à imposer le taux de droit applicable aux véhicules aux importations de pièces automobiles, ce qui n'est pas le cas, les mesures seraient en tout état de cause une subvention prohibée au sens de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.

4.413 Les mesures constituent une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux prévues dans les mesures sont frappées d'une imposition de 10 pour cent. Les recettes "normalement exigibles" relèvent du "point de référence défini" de l'article 28 du Décret n° 125 qui applique un taux de droit de 25 pour cent sur les pièces automobiles importées dans les cas qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. L'affirmation de la Chine, selon laquelle le traitement tarifaire au taux de 25 pour cent et le traitement tarifaire au taux de 10 pour cent ne sont pas les "mêmes situations fiscales" aux fins de la réalisation d'une comparaison valable", n'est pas davantage étayée.

4.414 Les mesures confèrent aussi un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.

#### **4. Conclusion**

4.415 Les mesures sont incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC, l'article III:4, III:2 et III:5 du GATT de 1994 et le *Protocole d'accession* de la Chine, et ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994. À titre subsidiaire, elles violent l'article II du GATT de 1994 ou l'article 3 de l'Accord SMC.

#### **J. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS**

##### **1. Introduction**

4.416 Les mesures appliquées par la Chine sont clairement et directement incompatibles avec les obligations en matière de traitement national qui lui incombent au titre de l'article III du GATT de 1994. En particulier, ces mesures, d'une manière qui est inadmissible, entraînent l'application aux pièces importées d'impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les pièces d'origine nationale (article III:2); elles accordent aux pièces importées un traitement moins favorable en ce qui concerne les prescriptions affectant la vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur (article III:4); et elles exigent, directement ou indirectement, qu'une quantité ou une proportion déterminée de pièces automobiles utilisées dans la fabrication des véhicules provienne de sources nationales de production (article III:5). Pour les mêmes raisons, ces mesures constituent une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui est incompatible avec les obligations de la Chine au titre de l'article 2:1 et du paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC.

4.417 Le moyen de défense invoqué par la Chine est constitué de deux volets: les mesures comportent toutes des droits de douane, et ces droits de douane sont compatibles avec l'article II. Dans le cas où le Groupe spécial conviendrait avec les États-Unis et ses coplaignants que les mesures chinoises sont soumises à l'article III du GATT de 1994 et à l'Accord sur les MIC, la Chine n'a même pas tenté d'établir de moyen de défense – hormis un vague recours à l'article XX d) – face à ces manquements manifestes aux obligations qu'elle a contractées dans le cadre de l'OMC.

4.418 Par ailleurs, le moyen de défense au titre de l'article II n'est pas fondé sur le libellé de la Liste d'engagements tarifaires de la Chine. En effet, la Chine ne conteste pas le fait que ses mesures appliquent aux pièces importées une imposition qui est supérieure au taux inscrit dans sa liste. Elle a préféré fonder sa défense sur une seule règle générale interprétative du Système harmonisé (la RGI 2 a)), et sur l'explication que ses mesures étaient nécessaires pour empêcher que le classement au titre de la RGI 2 a) soit "contourné" par le stratagème des "envois échelonnés" de kits de pièces automobiles conditionnés au préalable.

4.419 Les États-Unis examineront et réfuteront les deux principales affirmations – l'une factuelle et l'autre juridique – qui sous-tendent le moyen invoqué par la Chine pour défendre ses mesures. Comme on le verra dans la section ci-après, l'importation d'envois de pièces en vrac est une pratique courante des usines automobiles à travers le monde et ne peut pas être assimilée aux "envois échelonnés" de kits conditionnés au préalable dont il est fait état dans l'argumentation chinoise. Comme on l'a vu dans la section précédente, le SH ne revêt qu'une pertinence limitée, spécifique, en ce qui concerne l'interprétation des obligations contractées dans le cadre de l'OMC, et même alors, la RGI 2 a) n'étaye en rien les mesures chinoises.

**2. L'analogie établie par la Chine entre l'importation de routine de pièces automobiles à des fins de fabrication et l'hypothèse du kit fractionné en "envois échelonnés" est fondamentalement viciée**

4.420 Le moyen de défense de la Chine repose sur un paradigme simple: celui d'un kit (SKD ou CKD) contenant toutes les pièces constitutives d'une automobile, ou du moins toutes les pièces constitutives d'un objet qui présente les caractéristiques essentielles d'une automobile. En vertu de la législation douanière chinoise, dit la Chine, ce kit est considéré comme une automobile complète. Or, demande-t-elle à titre rhétorique, un importateur devrait-il être autorisé à modifier le traitement tarifaire applicable au kit sous prétexte qu'il l'a fractionné en deux caisses distinctes? Bien sûr que non, conclut-elle. Elle a donc tout simplement adopté une mesure en vue de remédier à ce problème du "contournement".

4.421 Toutefois, le présent différend ne porte pas sur une question d'envois échelonnés de kits. Et ce parce que les mesures chinoises – bien que prétendument adoptées pour empêcher les importateurs de fractionner les kits afin de contourner les droits de douane applicables aux automobiles entières – ont une portée bien plus étendue. Elles ne visent pas seulement les kits fractionnés en deux caisses distinctes, mais tous les modes d'approvisionnement en pièces utilisés aujourd'hui par les fabricants. C'est-à-dire qu'elles visent toutes les pièces importées auprès de différents fournisseurs, provenant de différents pays, achetées à des moments différents, et même les pièces produites à l'intérieur de la Chine dès lors qu'elles présentent une teneur en produits nationaux insuffisante. Tout cela, sans qu'il existe d'élément de preuve établissant l'intention de l'importateur de "contourner" le droit de douane applicable aux véhicules entiers. Il n'existe donc aucun lien entre les mesures effectivement adoptées et le paradigme chinois du kit fractionné en caisses distinctes.

4.422 En réponse à cela, la Chine fait valoir qu'un ensemble de pièces importées – même si leur provenance et le moment où elles ont été importées sont différents – s'apparente conceptuellement à un kit. Après tout, dans les deux cas, les pièces seront, à un moment donné, utilisées pour la fabrication d'une automobile.

4.423 C'est là que l'argument de la Chine, fondé sur le paradigme du kit constitué d'envois échelonnés, s'écroule. Dans la réalité commerciale, un kit n'a rien à voir avec les flux de pièces utilisées dans les opérations de fabrication. Une opération qui assemble des kits et une véritable usine de fabrication d'automobiles dotée de toutes les capacités logistiques lui permettant de traiter les envois en vrac de pièces sont deux choses différentes. Rares sont du reste les usines de fabrication d'automobiles qui assemblent des kits.

4.424 Les usines automobiles assemblent des véhicules en utilisant les pièces qu'elles ont en stock. Elles se procurent les pièces dans le monde entier. Ces pièces arrivent à des moments différents, en quantités différentes. Certaines sont défectueuses. Certaines sont endommagées pendant l'assemblage. Certaines sont utilisées pour des essais. Certaines sont communes à plusieurs modèles. Dans le cadre de ces opérations commerciales normales, jamais une caisse ou un "kit" ne contient toutes les pièces importées utilisées pour la fabrication d'un seul véhicule.

4.425 Il serait en outre terriblement coûteux pour un fabricant de constituer et d'utiliser de telles caisses de pièces. Il devrait pour cela construire ou utiliser un entrepôt hors du territoire chinois. Il lui faudrait importer et/ou faire des envois en vrac de pièces vers cet entrepôt, puis déballer toutes les pièces des différentes provenances. Il devrait détenir des stocks. Il lui faudrait ensuite constituer des kits en réunissant chacune des pièces utilisées pour la fabrication d'un véhicule. Puis ces pièces devraient être réemballées. À l'arrivée du kit dans l'usine chinoise, il faudrait à nouveau le fractionner. Les pièces destinées à être utilisées dans l'usine seraient retriées et stockées pour servir

sur la chaîne d'assemblage. Celles qui sont destinées à être assemblées dans le cadre d'autres opérations en Chine seraient quant à elles une nouvelle fois réemballées puis envoyées aux producteurs. Jamais une opération commerciale ne pourrait fonctionner ainsi.

4.426 En bref, rien ne permet à la Chine d'assimiler les flux de pièces utilisées par une usine de fabrication à un prétendu "contournement" fondé sur un fractionnement des kits avant l'importation. Les pièces importées utilisées par les usines de fabrication ne sont pas et ne peuvent pas être mises en kits. Telle est la réalité commerciale et, contrairement à ce qu'affirme la Chine, la question du "contournement" ne se pose pas. Ainsi, le but déclaré des mesures chinoises – qui est seulement d'empêcher le "contournement" résultant du fractionnement de kits conditionnés au préalable – ne correspond en rien avec leur champ d'application et leur mise en œuvre effectifs. Contrairement à l'argument de la Chine concernant le "contournement", les mesures telles qu'elles sont conçues imposent en fait plutôt des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux à toutes les usines automobiles du pays et visent clairement à encourager la croissance de l'industrie nationale des pièces automobiles en opérant une discrimination à l'encontre des pièces automobiles importées.

### **3. La Chine ne peut pas invoquer la RGI 2 a) pour défendre ses mesures**

- a) La RGI 2 a) se rapporte uniquement à l'interprétation des obligations de la Chine au titre de sa Liste d'engagements tarifaires et non à l'interprétation d'autres obligations contractées dans le cadre de l'OMC

4.427 Les moyens de défense invoqués par la Chine face aux allégations des États-Unis sont tous fondés sur la RGI 2 a). Or, cette règle interprétative n'a qu'une pertinence limitée en ce qui concerne les questions juridiques qui se posent en l'espèce. En particulier, elle est pertinente uniquement en ce qui concerne l'interprétation de la Liste d'engagements tarifaires de la Chine. Elle n'est pas pertinente pour l'examen des obligations incombant à cette dernière au titre de l'article III du GATT de 1994, ni pour l'examen de la question de savoir si les impositions additionnelles qu'elle applique aux pièces importées doivent être considérées comme des "droits de douane proprement dits" au titre de l'article II:1 b) ou comme des impositions intérieures au titre de l'article III:2.

4.428 Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a établi la constatation limitée selon laquelle la Convention sur le SH pouvait servir de "contexte" pour interpréter le tarif douanier d'un Membre en ce qui concerne les produits agricoles. Selon le raisonnement de l'Organe d'appel, les parties contractantes du GATT s'étaient mises d'accord pour que le SH soit utilisé comme base des négociations tarifaires sur les produits agricoles menées dans le cadre du Cycle d'Uruguay, et cet accord avait servi à son tour à qualifier le SH de "contexte", selon l'article 31.2 a) de la *Convention de Vienne*, pour interpréter les Listes d'engagements tarifaires des Membres dans ce domaine spécifique. L'Organe d'appel n'a formulé aucune constatation établissant que le SH était le contexte pour l'interprétation du GATT de 1994 ou de tout autre élément de l'Accord sur l'OMC.

4.429 Le large recours fait par la Chine à la RGI 2 a) semble indiquer que, pour elle, cette règle, si elle est pertinente pour l'interprétation de sa liste tarifaire, l'est aussi, par une sorte d'effet d'entraînement, pour l'interprétation du sens d'autres obligations contractées dans le cadre de l'OMC. Un tel point de vue est toutefois infondé et directement contraire au texte du GATT de 1994 et à son interprétation qui a cours depuis longtemps.

4.430 En particulier, le contenu du tarif douanier d'un Membre ne peut pas servir de moyen de défense contre des infractions aux obligations découlant du GATT de 1994 (à l'exception naturellement des questions d'infractions aux consolidations tarifaires au titre de l'article II). Donc, *a fortiori*, si le tarif douanier d'un Membre n'est pas un moyen de défense contre une infraction à

d'autres obligations résultant du GATT de 1994, un document (tel que la RGI 2 a)) utilisé comme "contexte" pour l'interprétation du Tarif ne peut pas l'être non plus. Comme le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *États-Unis – Sucre* l'a expliqué:

L'article II confère aux parties contractantes la possibilité d'insérer dans le cadre juridique de l'Accord général des engagements venant en sus de ceux qui y sont déjà énoncés et d'assujettir à des conditions ces engagements additionnels sans toutefois réduire leurs engagements au titre des autres dispositions de l'Accord général ... [L]e Groupe spécial a constaté que l'article II:1) b) n'autorise pas les parties contractantes à limiter leurs obligations au titre d'autres dispositions de l'Accord général et que, de ce fait, les dispositions figurant dans la Liste de concessions des États-Unis annexée à l'Accord général ne peuvent pas justifier le maintien ... de restrictions quantitatives qui sont incompatibles avec l'application de l'article XI:1.

4.431 L'Organe d'appel a réaffirmé ce principe dans son rapport *CE – Subventions à l'exportation de sucre*. En conséquence, toute question sur le point de savoir si les mesures de la Chine sont compatibles avec sa Liste d'engagements tarifaires et tout élément employé pour interpréter ces engagements sont distincts de – et non pertinents à – la question de savoir si ces mesures sont compatibles ou non avec les autres obligations de la Chine au titre de l'Accord sur l'OMC.

b) Les questions déterminantes en l'espèce ne dépendent pas de la RGI 2 a) ni d'aucune autre question de classement tarifaire

4.432 La RGI 2 a) ne sert non plus en rien le moyen de défense chinois car les questions déterminantes en l'espèce ne dépendent pas d'une question de classement tarifaire. En particulier, les États-Unis ont montré que les mesures chinoises contrevenaient à l'article III du GATT de 1994, à l'Accord sur les MIC et à l'Accord SMC, et que les questions de classement tarifaire et de consolidations tarifaires au titre de l'article II n'avaient rien à voir avec ces allégations.

4.433 En ce qui concerne tout d'abord l'article III:4, l'Organe d'appel a identifié trois éléments distincts requis pour établir l'existence d'une infraction: 1) les produits importé et national sont des "produits similaires"; 2) la mesure est une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, l'achat ou l'utilisation du produit importé et du produit national similaire sur le marché intérieur; et 3) le produit importé est soumis à un traitement moins favorable que le produit national similaire. Dans leur première communication, les États-Unis ont expliqué que les mesures chinoises réunissaient manifestement les trois caractéristiques requises pour qu'il soit possible d'établir l'existence d'une infraction à l'article III:4. Les questions de classement tarifaire ne jouent aucun rôle dans l'analyse au titre de l'article III:4 et, dans ses communications, la Chine n'a pas autrement contesté les éléments permettant d'établir l'existence d'une infraction à l'article III:4.

4.434 Par ailleurs, le principal argument de la Chine – les impositions sont des droits de douane et les pièces importées peuvent être classées en tant que véhicules complets – ne contient même pas d'élément susceptible de constituer un moyen de défense face à cette infraction manifeste à l'article III:4. Autrement dit, même si les impositions chinoises étaient considérées comme des "droits de douane", et même si la Chine était fondée à affirmer qu'elle est habilitée, conformément à ses consolidations tarifaires, à imposer un droit de 25 pour cent sur les pièces importées utilisées à des fins de fabrication, les mesures chinoises constitueraient tout de même une infraction à l'article III:4. L'infraction à l'article III:4 tient au fait que l'imposition appliquée à toute pièce automobile quelle qu'elle soit changera en fonction du type et de la valeur des autres pièces importées utilisées dans le véhicule complet, un système qui décourage fortement l'achat et l'utilisation de pièces importées. De la même manière, les formalités administratives applicables aux seuls utilisateurs de pièces

automobiles importées sont incompatibles avec l'article III:4, que les impositions chinoises soient considérées ou non comme des "droits de douane".

4.435 Le moyen de défense chinois fondé sur le classement tarifaire n'est pas non plus applicable à l'infraction de la Chine à l'article III:5 du GATT de 1994. Et, comme pour l'infraction à l'article III:4, cette infraction à l'article III:5 existe en dehors de toute question liée aux consolidations tarifaires chinoises ou de la question de savoir si l'imposition additionnelle appliquée par la Chine est une imposition intérieure ou un droit de douane.

4.436 Enfin, s'agissant de son infraction à la première phrase de l'article III:2, la Chine, dans sa première communication, présente un moyen de défense. Comme cela sera expliqué ci-après, ce moyen de défense est infondé, et la RGI 2 a) – comme c'est le cas pour les autres infractions chinoises (autres que celles concernant l'allégation subsidiaire d'infraction à l'article II:1 a)) – n'est pas non plus pertinente pour l'analyse.

4.437 Les États-Unis notent toutefois d'emblée que la Chine n'a pas contesté le fait que son imposition additionnelle de 15 pour cent sur les pièces importées (en sus des droits de douane proprement dits) était incompatible avec les dispositions de l'article III:2 si – comme les États-Unis le pensent – l'imposition est une imposition intérieure et non pas un droit de douane proprement dit.

4.438 En ce qui concerne la question de savoir si les impositions additionnelles sont des "droits de douane proprement dits" ou des impositions intérieures selon la constatation établie dans les affaires *Allocations familiales belges* et *CEE – Pièces détachées et composants*, les impositions chinoises en cause en l'espèce ne peuvent être considérées que comme des impositions intérieures. Les impositions chinoises sont fondées non pas sur la marchandise telle qu'elle est importée ni même sur la déclaration de l'importateur au moment de l'importation mais sur les marchandises telles qu'elles finissent par être constituées – en Chine – en véhicules complets. Comme les États-Unis l'ont souligné dans la première réunion de fond, à la frontière, la Chine impose un cautionnement fiscal fondé sur le taux de droit de 10 pour cent applicable aux pièces et applique l'imposition additionnelle uniquement si la pièce importée 1) est effectivement utilisée pour la fabrication d'un véhicule, et 2) uniquement si ce véhicule manque aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux énoncées dans les mesures chinoises. Comme dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, l'imposition doit être évaluée sur le fond – non sur son titre – et une imposition qui est évaluée en fonction de la teneur en produits nationaux d'un produit fabriqué à l'intérieur du pays ne peut être considérée que comme une imposition intérieure au titre de l'article III:2.

4.439 Dans sa première communication, la Chine tente en vain d'établir une distinction entre l'affaire sur les *Allocations familiales belges* et l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Elle fait valoir que ses mesures sont différentes parce qu'elles sont appliquées à des fins de recouvrement des droits de douane. Tout d'abord, l'argument chinois est tautologique – toute la question est de savoir si, oui ou non, les impositions sont en fait des "droits de douane proprement dits" au titre de l'article II; et l'argument présenté par la Chine se contente de tenir pour acquise la conclusion. De plus, ce type d'argument concernant le but de l'imposition a été explicitement examiné et rejeté dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Selon les termes du rapport: "[L]e Groupe spécial a examiné d'abord si l'objectif général d'une imposition est à prendre en compte pour déterminer si l'imposition est perçue "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) ... [L]'élément à prendre en compte est non pas l'objectif général attribué à l'imposition mais plutôt la question de savoir si l'imposition est exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle est perçue dans le pays."

4.440 Les États-Unis tiennent aussi à souligner qu'une fois de plus les questions de classement tarifaire et le sens de la RGI 2 a) ne sont pas pertinents pour déterminer si les impositions additionnelles de la Chine sont des impositions intérieures ou plutôt des droits de douane proprement dits. Cette question dépend uniquement du texte et de l'interprétation des articles II et III du GATT de 1994. Les questions de classification tarifaire et les questions liées au sens de la RGI 2 a) et sa pertinence pour l'interprétation de la Liste d'engagements tarifaires de la Chine se posent uniquement si les impositions additionnelles chinoises sont considérées comme des droits de douane proprement dits au titre de l'article II.

4.441 Enfin, les États-Unis notent que leurs allégations additionnelles – au titre de l'article 2:1 et du paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC, de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC, et de l'article 7.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession et du paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail – ne dépendent pas non plus d'une question de classement tarifaire ni du sens de la RGI 2 a).

4.442 Pour résumer, les États-Unis ont établi l'existence d'infractions à l'article III:2, III:4 et III:5 du GATT de 1994, à l'Accord sur les MIC et à l'Accord SMC. Le seul moyen de défense opposé par la Chine – son classement des pièces importées en tant que véhicules entiers est justifié au regard des principes énoncés dans la RGI 2 a) – n'est même pas pertinent pour l'analyse au titre de ces dispositions de l'Accord sur l'OMC.

c) La RGI 2 a) ne fournirait pas à la Chine un moyen de défense au titre de l'article II du GATT de 1994

4.443 Comme les États-Unis l'ont expliqué, les impositions additionnelles de la Chine sur les pièces automobiles importées sont des impositions intérieures, qui sont soumises aux obligations énoncées à l'article III:2 du GATT de 1994, et non des "droits de douane proprement dits" selon l'article II du GATT de 1994. Or, même cela mis à part, la RGI 2 a) du Système harmonisé ne constituerait pas un moyen de défense face au manquement manifeste de la Chine à ses engagements tarifaires (si les impositions sont considérées comme des droits de douane) figurant dans sa liste.

4.444 Avant de procéder à l'examen de la RGI 2 a) proprement dite, les États-Unis soulignent que le moyen de défense de la Chine au titre de l'article II est tout entier fondé sur cette règle. Autrement dit, la Chine ne conteste pas que ses mesures appliquent aux pièces automobiles des droits de douane qui sont supérieurs au taux de 10 pour cent généralement applicable aux pièces automobiles en vertu de sa Liste d'engagements tarifaires. Le seul moyen de défense invoqué par la Chine consiste à affirmer qu'en vertu de sa liste tarifaire, lue conjointement avec la RGI 2 a), elle s'est réservé le droit de traiter les pièces importées utilisées à des fins de fabrication comme s'il s'agissait de véhicules complets.

4.445 En outre, les États-Unis notent leur désaccord avec l'affirmation de la Chine selon laquelle la RGI 2 a) devrait être considérée comme le "contexte" pour l'interprétation de la Liste de concessions tarifaires chinoise. Les États-Unis prennent note des constatations établies par l'Organe d'appel dans les affaires *CE – Matériels informatiques* et *CE – Morceaux de poulet*. Ces deux rapports sont toutefois assez prudents et mesurés dans leur raisonnement et n'énoncent pas de règles générales qualifiant le SH de "contexte" aux fins de l'interprétation de chacune des parties de la Liste d'engagements tarifaires des Membres. Dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial aurait dû examiner le Système harmonisé (y compris les notes explicatives), mais il n'a pas précisé si le SH relevait des règles coutumières d'interprétation qui ressortent de l'article 31 ou de l'article 32 de la *Convention de Vienne*. Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a bien constaté que le SH était le "contexte" en vertu des règles

coutumières d'interprétation ressortant de l'article 31.2 a) de la *Convention de Vienne*, mais le raisonnement suivi dans ce rapport était soigneusement circonscrit aux faits et aux circonstances du différend en question. En particulier, l'Organe d'appel a souligné que, pendant le Cycle d'Uruguay, les négociations tarifaires concernant les produits agricoles étaient fondées sur le SH, et il renvoie à un document sur les "modalités" – applicable uniquement à l'agriculture – qui confirmait la conception des négociateurs. Dans son raisonnement, l'Organe d'appel a estimé que ces faits et ces circonstances particuliers constituaient un "accord" de toutes les parties d'utiliser le SH aux fins de l'interprétation des engagements inscrits dans les listes pour ce qui était des produits agricoles. En résumé, ces constatations établies dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* en ce qui concerne le SH ne sont directement applicables qu'aux listes négociées dans le cadre du Cycle d'Uruguay et uniquement en ce qui concerne les produits agricoles.

4.446 En conséquence, les constatations et le raisonnement dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* ne s'appliquent pas directement dans le présent différend, celui-ci ne portant ni sur une liste négociée dans le cadre du Cycle d'Uruguay ni sur des produits agricoles. De plus, la Chine n'avait présenté aucun élément permettant de constater qu'il existait un "accord" comparable (à celui conclu pendant le Cycle d'Uruguay pour les produits agricoles) entre les Membres de l'OMC concernant les négociations tarifaires de la Chine sur les produits industriels.

4.447 Les États-Unis conviennent néanmoins que le SH peut certainement être pertinent pour l'interprétation de la Liste de la Chine. En particulier, selon les règles coutumières d'interprétation énoncées à l'article 32 de la *Convention de Vienne*, le SH peut être un "moyen complémentaire d'interprétation". La Liste de la Chine étant manifestement basée sur la nomenclature du SH, la Convention sur le SH peut, dans les cas appropriés, équivaloir à des "travaux préparatoires et [des] circonstances dans lesquelles le traité a été conclu" en ce qui concerne la négociation de la liste tarifaire chinoise.

4.448 Pour en venir à l'argument de la Chine concernant le classement tarifaire effectué sur la base de la RGI 2 a), il ne résiste pas à l'examen. La RGI 2 a) dispose que:

Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Elle couvre également l'article complet ou fini, ou à considérer comme tel en vertu des dispositions qui précèdent, lorsqu'il est présenté à l'état démonté ou non monté.

4.449 Deux éléments ressortent de la RGI 2 a) telle qu'elle est libellée. Premièrement, alors que la Chine a fondé toute son argumentation sur la thèse du "contournement", il n'est fait mention nulle part de "contournement" dans cette règle interprétative. Deuxièmement, elle emploie les expressions "en l'état" et "à l'état", qui montrent clairement que les autorités douanières doivent classer les marchandises en fonction de leur condition telles qu'elles sont présentées aux douanes à l'importation. Rien dans la RGI 2 a) n'indique qu'une autorité douanière devrait chercher à recenser toutes les importations de pièces effectuées par différents importateurs auprès de différents fournisseurs, à des moments différents et même d'origines nationales différentes, pour les regrouper en un produit démonté fictif qui est ensuite classé en tant que produit assemblé. En revanche, si l'on adoptait l'interprétation chinoise de la RGI 2 a), les expressions "en l'état" et "à l'état" n'auraient absolument plus aucun sens.

4.450 La Chine ne tient pas non plus compte du but et de l'objet de la Convention sur le SH. Aux termes de la partie pertinente du Préambule de la Convention:

LES PARTIES CONTRACTANTES À LA PRÉSENTE CONVENTION, élaborée sous les auspices du Conseil de coopération douanière, DÉSIRESUSES de faciliter le commerce international, DÉSIRESUSES de faciliter la collecte, la comparaison et l'analyse des statistiques, en particulier celles du commerce international, DÉSIRESUSES de réduire les frais qu'entraîne la nécessité d'attribuer aux marchandises une nouvelle désignation, un nouveau classement et un nouveau code lorsque, au cours des échanges internationaux, elles passent d'un système de classement à un autre, et de faciliter l'uniformisation des documents commerciaux ainsi que la transmission des données, CONSIDÉRANT qu'il importe de disposer, aux fins des négociations commerciales internationales, de données exactes et comparables, CONSIDÉRANT que le Système harmonisé est destiné à être utilisé pour la tarification et les statistiques afférentes aux différents modes de transport des marchandises, ... CONSIDÉRANT que le Système harmonisé est destiné à favoriser l'établissement d'une corrélation aussi étroite que possible entre les statistiques du commerce d'importation et d'exportation, d'une part, et les statistiques de production, d'autre part ...

4.451 Il est deux aspects de l'objet et du but de la Convention, tels qu'ils sont énoncés ci-dessus, qui sont notables aux fins du présent différend. Premièrement, il n'y est fait mention nulle part du "contournement" ou d'une autre notion similaire. En effet, la notion de "contournement" n'apparaît nulle part dans la Convention.

4.452 Deuxièmement, deux des objectifs et buts clés de la Convention sont i) l'établissement de règles uniformes en matière de nomenclature tarifaire aux fins de la comparaison des statistiques commerciales (entre exportations et importations, et entre les différentes parties à la Convention) et ii) la facilitation du commerce international. Or, l'interprétation de la RGI 2 a) par la Chine est en totale contradiction avec ces objectifs et buts exprès de la Convention. Selon l'interprétation chinoise, chaque partie à la Convention doit classer les importations en vrac de pièces manufacturées en tant que produits complets, sur la base de critères qui seront élaborés et appliqués par chacune. Si tel était le cas, c'en serait fini de la comparabilité des statistiques commerciales recueillies par les différents Membres. Il en irait de même de la comparabilité des statistiques relatives aux importations et aux exportations – les mesures chinoises s'appliquent uniquement aux importations et, apparemment, n'exigent pas que la Chine effectue une analyse similaire des "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" en ce qui concerne les exportations de pièces.

4.453 L'interprétation par la Chine de la RGI 2 a) est aussi en contradiction avec l'objectif et le but qu'est la facilitation du commerce. En application des mesures chinoises, les marchandises ne sont pas classées telles qu'elles sont importées à la frontière, mais seulement après qu'elles ont été utilisées pour la fabrication et que le fabricant a effectué une analyse complexe de la teneur en produits nationaux du produit final et procédé à sa vérification. Ce système de classification compliqué et dans lequel il est difficile de se retrouver réduit à néant la certitude et la prévisibilité du classement tarifaire et ne peut que constituer une sérieuse entrave au commerce.

4.454 Dans ses communications, la Chine fait aussi indûment abstraction du fait que la Convention est un accord international qui impose des obligations à ses Membres; contrairement à ce qu'elle donne à entendre, la Convention n'est pas une sorte d'instrument qui donne aux Membres de l'OMC la "permission" de déroger aux obligations de l'OMC ou de classer les produits à leur guise. Leurs obligations sont les suivantes:

### Article 3: Obligations des parties contractantes

1. Sous réserve des exceptions mentionnées à l'article 4:

a) Chaque Partie contractante s'engage, sauf application des dispositions de l'alinéa c) du présent paragraphe, à ce que, à partir de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à son égard, ses nomenclatures tarifaire et statistiques soient conformes au Système harmonisé. Elle s'engage donc, pour l'établissement de ses nomenclatures tarifaire et statistiques:

- i) à utiliser toutes les positions et sous-positions du Système harmonisé, sans adjonction ni modification, ainsi que les codes numériques y afférents;
- ii) à appliquer les règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé ainsi que toutes les notes de sections, de chapitres et de sous-positions et à ne pas modifier la portée des sections, des chapitres, des positions ou des sous-positions du Système harmonisé;
- iii) à suivre l'ordre de numérotation du Système harmonisé.

4.455 Conformément à ces obligations, les parties à la Convention sont tenues d'"utiliser toutes les positions et sous-positions du SH, sans adjonction ni modification, ainsi que les codes numériques y afférents", et d'appliquer les RGI. Comme les États-Unis et leurs coplaignants l'ont fait observer, la Chine, dans ses communications, fait abstraction de la plus fondamentale des RGI: la RGI 1 prévoit que "le classement [devrait être] déterminé ... d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres". Les États-Unis estiment que la raison pour laquelle la Chine a fait abstraction de la RGI 1 dans ses communications est claire: les mesures chinoises sont en contradiction directe avec cette règle. En particulier, le SH contient des positions se rapportant spécifiquement aux pièces automobiles mais la Chine, dans ses mesures, préfère classer les pièces automobiles en tant que véhicules complets.

4.456 Par ailleurs, le caractère obligatoire des RGI affaiblit les arguments chinois. Ainsi, si la Chine était fondée à affirmer que la RGI 2 a) prévoit le classement des pièces automobiles en vrac utilisées pour la fabrication en tant que produit manufacturé complet, alors l'obligation de classer les pièces de cette manière s'appliquerait à chacune des parties à la Convention. Or la Chine n'a apporté aucun élément de preuve montrant qu'une autre partie à la Convention avait adopté des mesures comparables en quoi que ce soit aux mesures chinoises visant les pièces automobiles. Elle a en outre admis qu'elle-même n'appliquait un tel système de classement à aucun type de pièce autre qu'aux pièces automobiles. En résumé, *soit a)* chaque partie à la Convention, et la Chine elle-même en ce qui concerne toutes les marchandises à l'exception des pièces automobiles, agit d'une manière incompatible avec les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention d'appliquer les RGI (y compris la RGI 2 a)), *soit b)* la RGI 2 a) – comme le prévoit clairement le texte – s'applique aux marchandises "en l'état", et le traitement chinois des pièces automobiles est incompatible avec la RGI 2 a). Pour les raisons indiquées ci-dessus, les États-Unis estiment que la proposition *b)* – la RGI 2 a) s'applique aux marchandises telles qu'elles sont présentées à l'importation – est la seule réponse possible.

## K. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA

### 1. Introduction

4.457 La Chine a tenté de transformer un différend concernant la compatibilité de ses mesures avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en différend dont la question centrale est l'interprétation d'un document de l'OMD, unique et non contraignant.

4.458 La Chine a éludé un certain nombre de questions clés dans son moyen de défense. Elle n'a pas réfuté le fait que ses mesures entraînaient des prescriptions qui étaient manifestement des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Elle n'a pas fourni d'élément de preuve permettant d'établir si la notion de "contournement des droits de douane" était même une notion juridique pas plus qu'elle n'a expliqué comment le simple processus d'importation pouvait durer aussi longtemps que les mesures le prévoyaient. Toutefois, la Chine reconnaît qu'il est possible d'appliquer aux produits importés en Chine par un fournisseur indépendant le volume et la valeur de seuil prévus dans les mesures, même si elle admet que ces pièces devraient bénéficier du traitement national. Cela montre à quel point les mesures sont arbitraires et discriminatoires.

4.459 Le Canada souligne que c'est l'Accord sur l'OMC qui est en cause dans le présent différend. La Chine est strictement liée par les concessions négociées sur les pièces automobiles, telles qu'elles étaient entendues à l'époque de son accession. Les Membres ne peuvent pas manipuler les concessions tarifaires d'une manière qui compromette la certitude offerte aux négociants par la discipline de non-discrimination du GATT, ce que la Chine fait en invoquant indûment l'article II du GATT de 1994 pour réduire la portée de l'obligation qui lui incombe au titre de l'article III du même instrument. Le Canada le démontre sur la base des principes applicables en matière d'interprétation des traités. La Chine ne peut pas davantage justifier ses mesures au titre de l'article XX d) du GATT de 1994.

## **2. Importation et portée du traitement national**

a) La Chine fait abstraction du principe de non-discrimination dans le commerce international

4.460 Le principe de non-discrimination éclaire les articles I<sup>er</sup>, II et III du GATT de 1994. Or, la Chine n'a absolument pas ajusté sa manipulation des concessions tarifaires négociées à l'objectif et au but mêmes des dispositions du GATT relatives à la non-discrimination. L'article II du GATT de 1994 ne peut pas être lu isolément. Il fait partie de l'ensemble des dispositions relatives à la non-discrimination qui fondent la sécurité juridique et la certitude commerciale mêmes auxquelles les mesures portent atteinte. L'article III vise à empêcher la discrimination vis-à-vis des produits importés en protégeant les anticipations relatives à l'égalité du rapport compétitif entre les produits importés et les produits nationaux.

4.461 Alors que la Chine affirme avec insistance qu'elle se contente d'"appliquer" des lignes tarifaires que nul ne conteste, la question centrale du présent différend demeure la mesure limitée dans laquelle les droits de douane proprement dits imposés conformément aux dispositions de l'article II:1 b) peuvent empiéter sur la protection étendue contre la discrimination accordée par l'article III du GATT de 1994 et le fait que la Chine n'assure pas cette protection.

b) Les droits de douane proprement dits peuvent être imposés uniquement en fonction de l'état physique des produits à leur arrivée à la frontière

4.462 Des droits de douane proprement dits peuvent être imposés sur des produits importés "à leur importation", c'est-à-dire en fonction de l'état du produit tel qu'il est présenté à la frontière. Le mot "à" souligne qu'il s'agit d'un événement unique. Le sens ordinaire du terme "importation" désigne l'action concrète qui consiste à faire entrer des produits dans un pays en leur faisant franchir la frontière, une interprétation étayée par le GATT de 1994 en général, l'acquis du GATT, l'Organe d'appel de l'OMC et même l'OMD.

4.463 Les impositions à la frontière autres que les droits de douane proprement dits peuvent être évaluées pendant une phase d'"importation" plus longue (bien qu'elle aussi limitée dans le temps). La

différence des libellés utilisés pour décrire le moment auquel ces impositions peuvent être appliquées ("à l'occasion de" l'importation, ou "à tout moment, à l'importation") le montre clairement. Mais une fois qu'un produit est admis sur le territoire d'un Membre et qu'il peut être utilisé à l'intérieur du pays, toute imposition appliquée au produit *importé* en fonction de son état doit être conforme aux obligations en matière de traitement national prévues à l'article III, et l'article II n'est en aucun cas applicable.

4.464 Comme la Chine prétend que ses mesures imposent des droits de douane proprement dits, l'existence d'une marge de manœuvre dans la phase d'"importation" est dénuée de pertinence en l'espèce. Cela étant, les mesures s'appliquent bien après la fin du processus d'importation et sont donc forcément des mesures intérieures.

4.465 Même s'il existait une certaine marge de manœuvre permettant le report de la fixation des droits de douane proprement dits applicables à un produit au-delà du point où il est matériellement admis en Chine (ce que le Canada nie), aucune des justifications avancées par la Chine ne résiste à l'analyse.

4.466 La Chine affirme que les impositions sont de fait appliquées à la frontière parce que les fabricants d'automobiles sont tenus de procéder à une évaluation autonome pour établir si un véhicule est réputé importé avant d'importer les pièces pour sa fabrication. Or, cette évaluation autonome n'est qu'une *prévision* de ce qui se passera pendant la fabrication. Elle n'est donc rien d'autre qu'un mécanisme pour l'application d'une imposition intérieure, qu'elle intervienne à la frontière ou non.

4.467 La Chine fait croire que les produits peuvent être "sous contrôle douanier" et, par voie de conséquence, absents du marché intérieur, simplement en imposant des obligations en matière de cautionnement et de tenue des registres. Cette idée est dénuée de fondement, étant donné que le "cautionnement" prévu dans les mesures ne restreint pas l'utilisation des produits à l'intérieur du pays.

4.468 Les mesures n'appliquent pas d'imposition en fonction de l'état des produits à leur arrivée à la frontière, comme il ressort de l'examen du sens ordinaire de l'article II du GATT de 1994, lu dans le contexte de l'article III du GATT de 1994 et compte tenu de l'objectif et du but de la Liste de la Chine. Elles ne sont donc pas des droits de douane proprement dits et ne relèvent pas non plus des autres impositions autorisées au titre de l'article II du GATT de 1994. En conséquence, elles ne peuvent être *que* des impositions intérieures appliquées en violation de l'article III et de l'Accord sur les MIC.

c) La Chine applique mal le SH et ses notes explicatives en appliquant des impositions sur les pièces automobiles telles qu'elles sont présentées à la frontière

4.469 Le SH et ses notes explicatives, tels qu'ils ont été utilisés dans les négociations concernant la liste d'un Membre, doivent être pris en compte comme contexte pour l'interprétation du sens de cette liste. Contrairement à l'idée avancée par la Chine, il ne peut être fait abstraction de façon discrétionnaire de telle ou telle note explicative.

4.470 Le classement est pertinent en ce qui concerne l'interprétation de l'obligation énoncée à l'article II:1 b) du GATT de 1994 de s'abstenir d'imposer des droits plus élevés que ceux établis dans la Liste de la Chine car le classement d'un produit dans la catégorie appropriée est un premier pas essentiel pour fixer le droit de douane.

4.471 Pour classer correctement un produit tel qu'il est présenté à la frontière, il convient tout d'abord de considérer les positions appropriées. Il est significatif pour le présent différend que la note

explicative relative à la position "châssis équipés de leur moteur" (87.06) précise que celle-ci couvre les "voitures automobiles ou ... tracteurs routiers non équipés de leur caisse, ni de leur cabine".

4.472 Les mesures ne tiennent pas compte de ces positions et imposent trois seuils distincts de teneur en produits nationaux, tous trois incompatibles avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC.

4.473 L'article 21.1 du Décret n° 125 considère que les pièces importées en tant que kits CKD ou kits SKD sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets. Selon le Protocole d'accession de la Chine, ces pièces sont passibles d'un taux de 10 pour cent, indépendamment de leur classement.

4.474 L'article 21.2 du Décret n° 125 estime que les pièces entrant dans la fabrication d'un véhicule sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets dès lors qu'un certain nombre d'ensembles sont réputés importés. Ces seuils enfreignent les dispositions de l'article II du GATT de 1994 à deux titres. Premièrement, les ensembles réputés importés sont classés en fonction du nombre ou de la valeur des pièces essentielles même si, dans la plupart des cas, il n'existe pas de position correspondant à ces ensembles et si les seuils sont très sélectifs. Deuxièmement, même dans l'hypothèse où toutes les pièces d'un ensemble réputé importé sont importées et font l'objet d'un envoi unique, les seuils ne sont pas un outil de classement précis.

4.475 L'article 21.3 du Décret n° 125 considère que les pièces utilisées dans un véhicule sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets dès lors qu'elles constituent plus de 60 pour cent de la valeur de toutes les pièces utilisées dans la fabrication du véhicule. Rien dans le SH ne laisse entendre que la valeur peut être un outil de classement. En conséquence, l'application de l'article 21.3 conduit inévitablement à l'application des droits sur la base d'un classement incorrect et par conséquent à la violation des dispositions de l'article II du GATT de 1994.

4.476 Comme les autorités douanières ont généralement pour pratique de classer les marchandises en fonction de l'état dans lequel elles sont présentées à la frontière, il est inutile d'examiner les cas particuliers cités par la Chine. Mais, en tout état de cause, la Chine n'a pas montré qu'il existait une suite d'actes témoignant d'une pratique ultérieurement suivie par d'autres Membres, qui 1) soient concordants, communs et d'une certaine constance et 2) supposent un accord entre des Membres de l'OMC de souscrire à des aspects controversés clés des mesures. En particulier, la Chine n'a pas montré:

- qu'il était loisible à un Membre de l'OMC d'estimer que des pièces présentent les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule complet sur la base des volumes seuils prévus dans les mesures;
- ni que les valeurs de seuil pouvaient être utilisées comme outil de classement.

4.477 Dans le cadre des mesures, le seul classement douanier susceptible d'être acceptable est le classement des pièces en tant que véhicule complet dans les cas où ces pièces, qui font partie d'un envoi unique, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet (kits CKD ou kits SKD). Paradoxalement, ces pièces ont été exemptées des mesures qui, de ce fait, n'ont servi à rien d'autre qu'à classer les pièces d'une manière incompatible avec l'article II:1 b).

- d) L'article II du GATT de 1994 n'autorise pas les Membres à frapper les envois distincts de pièces automobiles des droits de douane proprement dits plus élevés en se fondant sur la thèse selon laquelle elles peuvent être classées en tant que véhicule complet

4.478 La Chine prétend aussi qu'elle peut classer comme un seul produit des envois multiples de pièces effectués par des exportateurs différents vers des destinations différentes et à des moments différents. Une fois de plus, la Chine n'a pas montré que l'on pouvait discerner une pratique commune et d'une certaine constance parmi les Membres de l'OMC selon laquelle il était possible d'appliquer les droits de douane proprement dits autorisés au titre de l'article II du GATT de 1994 à des envois distincts classés comme s'ils étaient arrivés ensemble.

4.479 La pratique n'ayant pas été suivie ultérieurement, la Chine s'est largement appuyée sur une brève déclaration du Comité du SH selon laquelle les envois échelonnés étaient autorisés dans le cadre de la législation nationale. Or, la décision ayant trait aux envois échelonnés n'a pas été reprise dans les RGI ni dans les notes explicatives, elle a été rendue sur la base de pratiques isolées qui ne concernaient ni les véhicules automobiles ni leurs pièces, elle ne visait pas particulièrement les pièces utilisées dans le processus de fabrication, il n'a pas été démontré qu'elle avait été invoquée lors de la négociation des engagements tarifaires chinois, et elle n'était pas mise en pratique par les Membres au moment de l'accession de la Chine.

4.480 La Chine a aussi fait état des pratiques antidumping des Communautés européennes et des États-Unis. Or, ces pratiques ne peuvent pas être invoquées comme preuve de l'existence d'une pratique ultérieurement suivie aux fins de l'interprétation de la première phrase de l'article II:1 b) ni de la Liste de la Chine.

- e) Indépendamment du classement, la Chine est tenue, en vertu des engagements qu'elle a pris au moment de son accession, de frapper les véhicules non assemblés ou partiellement assemblés d'un taux de droit de 10 pour cent

4.481 Toutes les parties s'accordent à dire que le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail crée des obligations contraignantes pour la Chine.

4.482 Il serait fait abstraction du sens ordinaire de ce paragraphe, lu à la lumière de son objet et de son but, si la Chine avait la faculté simplement de ne jamais introduire de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. En outre, comme ce paragraphe avait pour but de répondre aux préoccupations des Membres qui souhaitaient le maintien du traitement préférentiel accordé aux kits CKD et aux kits SKD, une interprétation de bonne foi, fondée sur l'idée qui était celle des Membres au moment de l'accession de la Chine, oblige cette dernière à appliquer un taux de 10 pour cent à ces produits.

4.483 Cette idée est confirmée par les circonstances dans lesquelles le Protocole d'accession a été conclu. Avant son accession, la Chine accordait un traitement préférentiel aux pièces présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet de deux manières: soit en les classant en tant que pièces, soit en les classant dans une ligne tarifaire distincte à un taux plus faible que celui qui était appliqué aux véhicules assemblés.

4.484 L'idée des parties au moment de l'accession de la Chine était que le droit de douane de 25 pour cent applicable aux véhicules complets s'appliquerait uniquement aux véhicules importés *montés*. En conséquence, le refus opposé par la Chine d'appliquer un taux de droit de 10 pour cent aux pièces, importées ensemble sous forme d'envoi unique et présentant les caractéristiques

essentielles d'un véhicule complet, constitue une violation du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

f) Annulation ou réduction d'avantages en situation de non-violation

4.485 Dans le cas où le Groupe spécial constate, à l'inverse du Canada dans ses communications, que le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail autorise la Chine à la fois à classer les kits CKD et les kits SKD en tant que véhicules complets et à leur imposer un droit de douane de 25 pour cent, cela doit constituer une annulation ou une réduction d'avantages en situation de non-violation au titre de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994 eu égard aux attentes légitimes du Canada qui souhaite que les kits CKD et les kits SKD soient passibles d'un taux de droit de 10 pour cent.

**3. Les mesures ne peuvent pas être justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994**

a) La Chine a fait passer un moyen de défense au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 pour une violation de l'article III pour un moyen de défense au titre de l'article II

4.486 La Chine admet qu'elle doit s'appuyer sur l'article XX d) pour défendre tous les aspects intérieurs des mesures. Toutefois, elle laisse entendre que les pièces automobiles importées directement par les fabricants peuvent être visées par les mesures conformément à l'article II. En réalité, cet argument est simplement un moyen de défense au titre de l'article XX d) pour une violation de l'article III du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC: elle a promulgué les mesures en vue de "faire appliquer" sa liste pour empêcher le "contournement des droits de douane". Le moyen de défense invoqué par la Chine contre la plainte du Canada ne pourrait être valablement présenté au titre de l'article XX d) que si la Chine montrait qu'il existe une loi ou un règlement indépendant compatible avec le GATT dont les mesures sont censées assurer le respect.

4.487 De plus, même si tel ou tel aspect des mesures est à juste titre considéré comme un droit de douane proprement dit (ce que le Canada conteste), les mesures contreviennent à l'article II en accordant aux pièces automobiles un traitement moins favorable que ce qui est prescrit dans la Liste de la Chine. Une fois de plus, la Chine ne peut défendre cette violation que si elle parvient à établir que l'article XX d) s'applique.

b) Critère permettant de justifier les mesures au titre de l'article XX d)

4.488 L'article XX d) du GATT autorise un Membre à promulguer une mesure incompatible avec les règles de l'OMC dès lors que celle-ci est nécessaire pour appliquer des lois compatibles avec ces règles, y compris des lois qui ont trait à l'"application des mesures douanières". La Chine doit montrer à la fois que les mesures sont justifiées provisoirement au regard du paragraphe d) et qu'elles sont appliquées d'une manière compatible avec les obligations énoncées dans le texte introductif de l'article XX. La Chine ne l'a pas fait et n'est pas en mesure de le faire.

c) Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d)

4.489 Lues ensemble à la lumière de l'Ordonnance n° 8, les mesures sont de prime abord manifestement destinées à promouvoir l'industrie chinoise des pièces automobiles. Ce n'est que dans de rares cas que les seuils prévus dans les mesures s'appliquent à des produits classés à juste titre en tant que véhicules complets. Cela étant, les mesures ne peuvent pas être destinées à assurer le respect de la Liste de la Chine.

4.490 Les mesures ne sont pas non plus "nécessaires", comme le montrent les divers facteurs qui permettent d'établir la nécessité d'adopter des mesures incompatibles avec le GATT. La Chine affirme que l'arbitrage tarifaire constitue un "contournement", mais il s'agit là d'une notion qui n'est pas reconnue dans la pratique douanière, et la Chine n'a pas expliqué la raison pour laquelle les importateurs n'auraient pas la possibilité de profiter de taux de droits mutuellement convenus par les Membres. En tout état de cause, la Chine n'a présenté aucun élément de preuve faisant état de ce "contournement des droits de douane". Il n'existe aucun fondement juridique à l'allégation selon laquelle l'arbitrage tarifaire est une pratique induue. La Chine n'a présenté aucun véritable élément de preuve permettant d'établir que cet arbitrage, même s'il était désigné sous l'expression "fraude douanière", était effectivement fréquent et encore moins intentionnel. Et la Chine se contente d'alléguer qu'elle devrait percevoir des recettes douanières additionnelles. Les mesures ne peuvent pas contribuer à corriger un problème qui n'existe pas.

4.491 Par ailleurs, les mesures sont très restrictives pour le commerce. Elles s'appliquent à toutes les pièces automobiles importées sur la base de critères arbitraires qui *partent du principe* qu'il y a arbitrage tarifaire dans tous les cas. Les mesures obligent non seulement les entreprises à procéder à une planification de manière que leurs importations de pièces restent en deçà des seuils, mais obligent aussi des fabricants de pièces automobiles qui importent des pièces automobiles à signer avec les fabricants de véhicules des contrats garantissant la teneur en produits nationaux des pièces qu'ils fournissent. En résumé, il est clair que les mesures ne sont pas nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements, qu'elles ne protègent aucun intérêt vital ni collectif et qu'elles sont extrêmement restrictives pour le commerce.

d) Les mesures ne satisfont pas aux exigences énoncées dans le texte introductif de l'article XX

4.492 Les mesures constituent un moyen de discrimination à la fois arbitraire et injustifiable. Si tant est que cela arrive jamais, il est rare qu'elles soient appliquées à des pièces importées qui pourraient à juste titre être classées en tant que véhicules complets. Il est également important de noter que la Chine n'a présenté aucune justification pour la discrimination à l'encontre des pièces automobiles importées, si ce n'est des justifications *a posteriori* selon lesquelles les mesures étaient appropriées parce que certains producteurs automobiles utilisaient apparemment des pièces importées en quantités supérieures aux seuils prévus dans les mesures.

4.493 Les mesures sont aussi des restrictions déguisées au commerce. La Chine a reconnu que les mesures s'appliquaient à des pièces automobiles qui étaient échangées sur le marché intérieur. Il est incontestable que l'application des mesures a un effet préjudiciable sur les conditions de la concurrence entre les pièces importées et les pièces d'origine nationale. Et, ainsi qu'il est noté plus haut, le but premier est de protéger l'industrie automobile nationale contre la concurrence des importations.

L. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE

## 1. Introduction

4.494 La Chine estime que les communications et les déclarations des parties au Groupe spécial ont considérablement réduit l'étendue des divergences existant entre elles au sujet des mesures contestées.

4.495 Premièrement, les plaignants ne peuvent plus nier la légitimité de la question d'administration douanière qui se pose en ce qui concerne la relation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles.

4.496 Deuxièmement, les plaignants semblent désormais admettre l'existence de circonstances dans lesquelles l'importation de pièces et composants sous forme d'envois multiples peut constituer une forme d'évasion des droits de douane. Ils semblent également admettre que les autorités douanières peuvent mener des "enquêtes" et examiner des "éléments de preuve" pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

4.497 Troisièmement, les parties semblent désormais convenir que le moment et l'endroit où une imposition est recouvrée n'est pas un élément déterminant pour évaluer si cette imposition est soumise aux disciplines de l'article II ou de l'article III. En revanche, la question est de savoir s'il s'agit d'une imposition qu'un Membre est autorisé à imposer du fait de l'importation du produit, ou, à titre subsidiaire, si l'imposition est liée à la situation d'un produit après qu'il a été importé.

4.498 Enfin, la Chine estime que les communications des plaignants révèlent leur véritable position sur le point de savoir quand pourraient être appliqués les taux de droits consolidés plus élevés dont la Chine frappe les véhicules automobiles. La réponse est "jamais".

4.499 Comme elle le démontrera dans la présente communication présentée à titre de réfutation, la Chine estime que ce recadrage des questions et allégations dont est saisi le Groupe spécial amène aux conclusions suivantes: 1) les mesures contestées doivent être analysées en tenant compte des droits et obligations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994; et 2) après analyse, les mesures contestées donnent effet à une interprétation correcte des engagements tarifaires pris par la Chine pour les "véhicules automobiles" et n'entraînent pas l'imposition de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de concessions de la Chine.

## **2. Les mesures contestées n'imposent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de concessions de la Chine**

4.500 En particulier, la Chine estime que la question essentielle dont le Groupe spécial est saisi consiste à savoir si la Chine peut interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme incluant l'importation, sous forme d'envois multiples, de pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au sens de la RGI 2 a).

4.501 Le Groupe spécial peut désormais tirer parti du débat approfondi que les parties ont eu au sujet de la RGI 2 a). Les plaignants contestent deux aspects distincts de la façon dont la Chine interprète et applique la RGI 2 a) dans le cadre du Décret n° 125. Premièrement, ils contestent les limites fixées par la Chine aux fins du critère des caractéristiques essentielles prévu par la RGI 2 a), la question des parties par opposition au tout. Deuxièmement, les plaignants contestent l'application par la Chine de la RGI 2 a) pour classer des envois multiples de pièces et composants sur la base de leur utilisation commune pour assembler un article fini, la question de la forme par opposition au fond.

4.502 La RGI 2 a) contient les règles qui permettent aux autorités douanières de tracer la démarcation entre les articles complets et leurs parties, c'est-à-dire entre les parties et le tout. D'entrée de jeu, les CE ont fait valoir qu'il existait une "distinction nette" entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. Cet argument amène à conclure que les taux de droits frappant les véhicules automobiles ne sont applicables que dans un seul cas: lorsque l'importateur importe un véhicule automobile entièrement fini et assemblé auquel il ne manque absolument aucune pièce. L'absurdité de cette thèse est évidente. À cet égard, les plaignants ne s'accordent pas entre eux.

4.503 La Chine attire l'attention du Groupe spécial sur le désaccord apparent des plaignants car il illustre deux points importants concernant l'application de la RGI 2 a). Premièrement, les plaignants ne peuvent pas raisonnablement défendre la thèse voulant qu'il existe une "distinction nette" entre les

véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles. Deuxièmement, ce désaccord apparent des parties met en évidence le fait que la RGI 2 a) fournit un cadre essentiel pour régir la relation entre les articles complets et leurs parties.

4.504 Pour que les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles aient un sens, il va de soi que la Chine *doit* appliquer la RGI 2 a) pour régir la relation entre les parties et le tout. L'action des plaignants à l'encontre des mesures contestées ne peut donc pas découler du fait que la Chine a établi une distinction entre les véhicules automobiles et leurs parties. En revanche, l'action des plaignants à l'encontre des mesures contestées doit porter sur l'*endroit* où la Chine a tracé la ligne de démarcation.

4.505 La Chine estime que la principale question qui se pose en l'espèce est de savoir si les autorités douanières peuvent classer les envois multiples de pièces et composants sur la base de leur utilisation commune pour assembler un seul article.

4.506 D'après la Chine, la résolution de l'opposition entre la forme et le fond repose sur trois éléments: 1) l'interprétation de l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a); 2) les propres pratiques des plaignants et ce qu'ils ont admis en ce qui concerne l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples; et 3) les pratiques des plaignants et des autres Membres de l'OMC en ce qui concerne les mesures destinées à empêcher l'évitement des taux de droits plus élevés qui s'appliquent aux articles complets.

4.507 En particulier, la question d'interprétation est de savoir si l'expression "en l'état" permet aux autorités douanières de fonder leur décision en matière de classement sur des éléments de preuve indiquant qu'un envoi de pièces et composants est lié à d'autres envois de pièces et composants en raison de leur utilisation commune pour assembler un seul article. Dès les années 60, le Comité de la nomenclature du Conseil de coopération douanière (le précurseur de l'OMD) a décidé que l'application de la RGI 2 a) aux articles assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants, y compris de pièces et composants en provenance de pays différents, était un problème auquel "il appart[enait] à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée". En 1995, le Comité du SH a confirmé cette interprétation antérieure de la RGI 2 a) dans le cadre du SH.

4.508 En vertu de l'article 8 de la Convention sur le SH, les "avis se rapportant à l'interprétation du Système harmonisé et les recommandations visant à assurer une interprétation et une application uniformes du Système harmonisé" que le Comité du SH adopte sont "réputés avoir été approuvés" par l'OMD si aucun membre ne s'oppose à leur adoption dans un délai donné. Le Comité du SH a adopté à l'unanimité la décision de 1995 concernant l'interprétation de la RGI 2 a) et aucun membre ne s'est opposé à son adoption dans le délai imparti. En conséquence, cette décision est une interprétation de la RGI 2 a) qui fait foi et qui a été adoptée par l'OMD.

4.509 Comme la Chine l'a expliqué dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, l'Organe d'appel a confirmé en particulier l'importance des décisions adoptées par le Comité du SH et par l'OMD elle-même au sujet de l'interprétation des Règles générales interprétatives. En l'occurrence, l'OMD a adopté une interprétation de la RGI 2 a) qui concerne directement la question d'interprétation dont est saisi le Groupe spécial. Il résulte nécessairement de la décision de l'OMD que l'expression "en l'état" n'empêche pas d'examiner si les pièces et composants faisant partie d'un envoi particulier sont liés à d'autres envois de pièces et composants en raison de leur utilisation commune pour assembler un article complet.

4.510 En effet, en l'absence de moyens pour faire respecter la démarcation établie par les autorités douanières entre les parties et le tout, conformément à la RGI 2 a), l'importateur pourrait opter pour le classement tarifaire qu'il préfère même en ce qui concerne un envoi *unique* de pièces et composants. La RGI 2 a) serait complètement inutile dans le cadre du SH.

4.511 La Chine ne considère pas que les plaignants ont proposé une autre interprétation plausible de l'expression "en l'état" qui serait compatible avec l'interprétation adoptée par l'OMD ou avec le but de la règle dans le cadre du SH. Il n'est pas surprenant que leur stratégie privilégiée consiste à essayer de se soustraire aux incidences de l'interprétation donnée par l'OMD en prétendant que celle-ci n'est "pas juridiquement contraignante". Les efforts déployés pour faire fi de l'importance de l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par l'OMD occultent trois points importants. Premièrement, comme il est expliqué plus haut, l'Organe d'appel s'est expressément référé aux interprétations des RGI adoptées par le Comité du SH et l'OMD en disant qu'elles étaient importantes pour l'évaluation par un groupe spécial de la façon dont les RGI influaient sur l'interprétation de la Liste de concessions d'un Membre. Deuxièmement, les plaignants n'ont pas tenu compte de l'article 8 de la Convention sur le SH, qui dispose que les interprétations des RGI adoptées par le Comité du SH sont "réputées avoir été approuvées" par l'OMD si aucun membre ne s'oppose à leur adoption. Troisièmement, et c'est le plus fondamental, leur argument méconnaît la raison d'être de la décision elle-même. La nature de l'interprétation que l'OMD a adoptée n'est pas de celle qui serait "contraignante" pour les membres de l'OMD, au sens où elle les obligerait à rendre une décision particulière en matière de classement à partir des faits à l'origine d'affaires données. L'importance de l'interprétation de l'OMD, dans la mesure où elle est pertinente en l'espèce, tient au fait que l'expression "en l'état" n'*empêche* pas l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples de pièces et composants, qu'un membre donné de l'OMD choisisse ou non d'appliquer cette règle de cette manière.

4.512 La deuxième ligne de défense des plaignants consiste à dénaturer l'interprétation de la RGI 2 a) adoptée par l'OMD. Curieusement, les plaignants s'intéressent aux aspects de la décision du Comité du SH qui concernent les envois échelonnés et n'accordent presque aucune attention aux aspects de cette décision concernant le "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".

4.513 Bien qu'ils aient fait de leur mieux pour brouiller les cartes, les plaignants ne peuvent pas réfuter la seule lecture honnête de l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par l'OMD – à savoir qu'il appartient à chaque pays de réserver, dans le cadre de sa législation et de sa réglementation nationales, une solution appropriée au problème du classement des articles assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants.

4.514 Comme la Chine le démontrera plus loin, l'interprétation de la RGI 2 a) que donnent les plaignants perd encore en crédibilité lorsqu'elle est comparée à leurs propres déclarations et pratiques. Les propres déclarations et pratiques des plaignants ne concordent pas totalement avec leur interprétation de la RGI 2 a), telle qu'ils l'ont exposée au Groupe spécial en l'espèce.

4.515 Comme la Chine l'a démontré dans sa première communication écrite, les mesures qu'elle a adoptées pour empêcher l'évitement des taux de droits plus élevés frappant les véhicules automobiles ne peuvent être distinguées des mesures que d'autres Membres de l'OMC, y compris les plaignants, ont adoptées pour empêcher l'évitement à la fois des droits de douane proprement dits et des droits antidumping. Il est important de garder à l'esprit la raison particulière pour laquelle la Chine a évoqué la pratique des Membres de l'OMC en ce qui concerne les mesures visant à empêcher le contournement des droits antidumping. La pratique ultérieure établie par la Chine est que les Membres de l'OMC ont adopté des mesures destinées à faire face à la situation dans laquelle un article

complet est soumis à un taux de droit plus élevé que celui qui est appliqué aux pièces et composants de ce même article.

4.516 La pratique ultérieure établie par la Chine, et qu'aucune partie n'a contestée, est que les Membres de l'OMC ont adopté des mesures visant à faire en sorte que l'importation et l'assemblage de pièces et composants ne puissent pas être invoqués pour échapper au taux de droit plus élevé qui frappe l'article complet. La seule question qui se pose est de savoir si la validité de cette pratique, du point de vue de l'OMC, devrait dépendre du *type* de droit qui crée un écart entre le taux de droit frappant l'article complet et celui frappant les parties de cet article.

4.517 Les plaignants ont d'abord affirmé que "les droits antidumping et le contournement de ces droits sont régis par les règles de l'article VI du GATT de 1994 et de l'Accord antidumping, et non de l'article II du GATT de 1994". Ces affirmations posent problème car, en réalité, on ne trouve dans l'article VI du GATT de 1994 ou l'Accord antidumping aucune "règle" qui traite de la question de savoir si les Membres de l'OMC peuvent imposer des droits antidumping sur les importations de pièces et composants d'un produit qui fait l'objet d'une mesure antidumping. L'idée selon laquelle les "règles" de l'article VI et de l'Accord antidumping "reconnaîtraient juridiquement" cette pratique, contrairement aux "règles" de l'article II, est tout simplement erronée.

4.518 Les plaignants évoquent également le but correctif des droits antidumping pour expliquer pourquoi l'opposition entre les parties et le tout et entre la forme et le fond devrait être résolue d'une manière différente en ce qui concerne les droits antidumping, par opposition aux droits de douane proprement dits. La Chine estime qu'il s'agit d'une forme curieuse de raisonnement axé sur les résultats. Il ne fait aucun doute que les droits de douane proprement dits ont un "but". Le problème qui se pose avec l'argument du "but correctif" avancé par les plaignants est que ceux-ci doivent encore expliquer en quoi le *but* des droits antidumping est plus important que le *but* reconnu des droits de douane proprement dits.

4.519 Les États-Unis indiquent qu'il y a une véritable différence entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping, car ces derniers sont définis par rapport à la portée de l'enquête, et non en fonction de lignes tarifaires. Il s'agit encore d'une autre distinction qui ne tire pas à conséquence. Tant les mesures antidumping que les dispositions tarifaires s'appliquent à des produits particuliers.

4.520 Enfin, les plaignants se réfèrent à la *Décision sur l'anticonournement* adoptée à la fin du Cycle d'Uruguay pour étayer l'avis selon lequel les mesures destinées à empêcher le contournement des droits antidumping sont "différentes". Ils ne semblent toutefois pas s'entendre sur ce en quoi cette décision est importante. Pour leur part, les Communautés européennes indiquent que la *Décision sur l'anticonournement* "reconnaît que des règles uniformes sur l'anticonournement des mesures antidumping *n'ont pas été définies*". Cela donne à penser qu'il n'existe aucune règle qui autoriserait ou interdirait de frapper de droits antidumping les pièces et composants d'un produit qui fait l'objet d'une mesure antidumping.

4.521 Les plaignants ne sont pas parvenus à établir pourquoi les pratiques des Membres de l'OMC en matière de droits antidumping (ou, d'ailleurs, de droits compensateurs) ne sont pas pertinentes en ce qui concerne l'interprétation de la Liste de concessions de la Chine, et l'examen des types de mesures que la Chine peut adopter pour empêcher l'évitement du taux de droit plus élevé qu'elle a négocié pour les véhicules automobiles.

4.522 L'Organe d'appel a admis que "l'un des objets et des buts fondamentaux du GATT de 1994, énoncé à l'article II, [était] de préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par un Membre

avec ses partenaires commerciaux et consolidées dans la liste de ce Membre". De même, il a observé que les concessions tarifaires négociées par les Membres étaient censées être "réciproques et mutuellement avantageuses".

4.523 Comme la Chine l'a expliqué, il est conforme à cet objet et à ce but du GATT de 1994 d'interpréter l'expression "véhicules automobiles" figurant dans la Liste de concessions de la Chine de manière à préserver la valeur, tant du point de vue des recettes que de celui de l'accès aux marchés, des taux de droits consolidés plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles. En revanche, la conclusion logique que l'on peut tirer des arguments des plaignants concernant le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail est que les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles ne seraient *jamais* applicables. Il est absolument impossible que cette conclusion soit conforme à l'objet et au but consistant à préserver la valeur de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses. Le règlement effectif de la relation douanière entre un article complet et des parties de cet article ne fait courir aucun risque systémique en ce qui concerne la sécurité des concessions tarifaires relevant de l'article II ou les disciplines en matière de traitement national énoncées à l'article III. Comme la Chine l'a expliqué, le règlement de cette question n'a pas pour résultat de donner aux Membres la possibilité de classer les articles en fonction de leur utilisation finale, et il n'a pas non plus pour résultat de leur donner la possibilité d'appliquer des mesures discriminatoires à des produits importés simplement en les qualifiant de mesures à la frontière relevant de l'article II. La Chine fait tout simplement valoir que les Membres peuvent interpréter et appliquer leurs listes de concessions conformément aux règles du Système harmonisé, et conformément au principe voulant que les arrangements tarifaires aient un effet utile.

### **3. Les mesures contestées sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994**

4.524 La Chine estime que les parties sont parvenues à s'entendre pour l'essentiel sur les principes qui sont pertinents pour déterminer si une mesure ou une imposition donnée est soumise aux disciplines de l'article II ou aux disciplines de l'article III. Comme la Chine l'expliquera plus bas, les mesures et les impositions que la Chine est autorisée à adopter dans le cadre de l'article II ne peuvent pas être contestées au titre de l'article III ni au titre de l'Accord sur les MIC.

4.525 L'expression "à leur importation" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b) ne concerne pas uniquement le moment et le lieu exacts où les produits provenant d'un autre pays traversent la frontière. Vu que le champ d'application de l'article II n'est pas défini par le moment ni par le lieu où l'imposition est recouvrée, il doit exister une autre base permettant de déterminer si une imposition ou une mesure donnée s'applique à des produits importés "à leur importation" sur le territoire douanier d'un Membre. Si l'on retient cette interprétation de l'expression "à leur importation", la qualification d'une imposition donnée eu égard à l'article II dépendra de la *raison* ou de l'*événement* qui a donné lieu à cette imposition. Si elles ont pour effet d'exécuter une "obligation fiscale valable", les mesures sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994.

4.526 Cette question renvoie à l'analyse de l'interprétation des dispositions tarifaires de la Chine visant les "véhicules automobiles", et, en particulier, à la question de savoir si la Chine peut classer des envois multiples de pièces et composants automobiles sur la base de leur utilisation commune pour assembler un article complet. Une partie importante de cette analyse porte sur le sens de l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) et sur la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC pour régir la relation entre des articles complets et leurs parties dans le cadre de l'administration douanière. Eu égard au Décret n° 125, le fait qu'un envoi de pièces automobiles fait partie d'une série d'envois connexes de pièces automobiles est manifeste à la lecture de la déclaration en douane lorsque les marchandises sont présentées à la frontière. En déclarant qu'un envoi de pièces automobiles est destiné à un modèle de véhicule enregistré, le fabricant déclare 1) que l'envoi fait

partie d'une série d'envois de pièces automobiles qu'il utilisera pour assembler un véhicule automobile donné; et 2) qu'au moyen de cette série d'envois, il importera un ensemble de pièces et composants automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Pour ces raisons, les impositions fixées et recouvrées par la Chine en vertu du Décret n° 125 exécutent une obligation fiscale valable.

4.527 La conclusion voulant que les mesures contestées soient soumises aux disciplines de l'article II est renforcée par le fait que ces mesures ne constituent pas une forme de réglementation intérieure et n'instituent pas d'impositions intérieures au sens de l'article III du GATT de 1994. Pour pouvoir délimiter l'article II et l'article III du GATT de 1994, il faut interpréter les termes "importation" et "importés". En vertu de la mesure contestée, tant que ces formalités douanières n'auront pas été accomplies, la CGA restera chargée de la surveillance douanière de ces importations et les pièces et composants ne seront pas en libre pratique en Chine. Par conséquent, les droits de douane ne sont pas des impositions dont la Chine frappe les pièces et composants automobiles provenant d'autres pays après qu'ils ont été "importés".

4.528 Le Groupe spécial est saisi d'une question liminaire déterminante concernant la qualification des mesures contestées eu égard aux droits et obligations de la Chine au titre de l'article II et de l'article III du GATT de 1994. La Chine a démontré plus haut que les mesures contestées étaient soumises aux disciplines de l'article II car elles concernaient et instituaient des impositions que la Chine était autorisée à imposer en raison de l'importation de produits sur son territoire douanier. La Chine a démontré en outre que les mesures contestées imposaient des impositions sur les produits "à leur importation" sur son territoire douanier, et non sur les produits "importés". Si ces mesures sont soumises aux disciplines de l'article II, la Chine pense qu'elles ne peuvent pas être analysées au regard de l'article III du GATT de 1994 ou de l'Accord sur les MIC.

4.529 Les États-Unis sont d'avis que la qualification des impositions que la Chine recouvre au titre des mesures contestées ne permet pas de savoir si ces impositions sont soumises aux disciplines de l'article III. Le Canada, à tout le moins, semble rejeter complètement l'argument des États-Unis. La Chine estime que si une mesure donnée institue et recouvre une imposition qu'un Membre est *autorisé* à imposer conformément à l'article II, on ne peut prétendre que la même imposition doit être conforme aux prescriptions de l'article III. Dans l'affaire *CE – Bananes III*, l'Organe d'appel, auquel les États-Unis se sont référés, n'a pas constaté que les *mêmes* aspects d'une mesure donnée peuvent être soumis, simultanément, à la fois aux prescriptions de l'article II et à celles de l'article III. Le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Bananes III* confirme l'importance essentielle de définir le but spécifique d'une mesure ou d'une imposition donnée eu égard aux droits et obligations d'un Membre au titre de l'article II et de l'article III.

4.530 S'il rejette la prétention des États-Unis selon laquelle la qualification d'une imposition ne permet pas de savoir si cette imposition devrait être analysée au regard de l'article II ou de l'article III, le Canada affirme néanmoins que "les charges *administratives* que font peser les mesures sur les pièces automobiles importées doivent être évaluées au regard de l'article III:4". Là encore, la Chine estime que si un Membre impose une formalité douanière visant à assurer le recouvrement des droits de douane qu'il est habilité à imposer en vertu des engagements qu'il a pris au titre de l'article II, ces mesures sont nécessairement des mesures douanières. Les formalités douanières ne sont pas contraires à l'article III simplement parce qu'elles peuvent être considérées comme une charge par l'importateur.

4.531 Les Communautés européennes affirment que "l'Accord sur les MIC n'exige pas d'évaluation préliminaire sur le point de savoir si une mesure est une "mesure à la frontière" ou une "mesure intérieure"". Pour établir qu'il y a violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, le Membre

plaignant doit démontrer qu'une mesure concernant les investissements et liée au commerce "qui [est] incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994" est appliquée. Ni les CE ni aucune autre partie n'ont allégué une violation de l'article XI du GATT de 1994. L'allégation des Communautés européennes au titre de l'Accord sur les MIC doit donc s'appuyer sur leur allégation selon laquelle les mesures contestées sont contraires à l'article III du GATT de 1994. Pour établir le bien-fondé d'une allégation de violation au titre de l'article III, les Communautés européennes doivent démontrer que les mesures en cause sont des "mesures intérieures". Par conséquent, la position des CE selon laquelle l'Accord sur les MIC, contrairement au GATT de 1994, n'exige pas de déterminer, à titre liminaire, si les mesures en cause relèvent de l'article II ou de l'article III est, selon la Chine, sans fondement.

**4. Les plaignants ne sont pas parvenus à établir *prima facie* l'existence d'une violation de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail**

4.532 Les plaignants ne sont pas parvenus à établir *prima facie* l'existence d'une violation de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. Pour que cette allégation soit fondée, il faut nécessairement démontrer que la Chine a créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. Les plaignants n'ont pas démontré que la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. Cette allégation doit donc être rejetée. La Chine estime qu'à ce stade, le Groupe spécial devrait mettre un terme à son analyse, car il est manifeste que l'allégation des plaignants au titre du paragraphe 93 est sans fondement.

**5. Les plaignants ne sont pas parvenus à établir l'existence d'une violation de l'Accord SMC**

4.533 La Chine ne comprend pas sur quoi est fondée l'allégation que les États-Unis et les Communautés européennes ont présentée au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC au sujet des recettes abandonnées. L'Organe d'appel a indiqué que "la comparaison dans le cadre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC [devait] nécessairement se faire entre les règles d'imposition énoncées dans la mesure contestée et les autres règles d'imposition du Membre en question". Le principal écueil auquel se heurte l'argument des États-Unis et des Communautés européennes est que ces pays n'ont pas "défini[] et examiné[] des situations fiscales qu'il [était] légitime de comparer".

**6. Les mesures contestées seraient justifiées au titre de l'article XX d) si le Groupe spécial venait à mettre en évidence une violation quelconque des accords visés**

4.534 La Chine estime que les mesures contestées interprètent correctement et donnent dûment effet aux dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, conformément aux règles du SH et à la pratique d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances analogues, et qu'elles sont donc parfaitement compatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II du GATT de 1994.

4.535 La Chine a expliqué que, dans la présente affaire, la question de l'"anticonournement" consistait à s'assurer du classement tarifaire correct des pièces et composants qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Le Canada et les États-Unis, à tout le moins, semblent admettre que fractionner les pièces et composants en envois multiples peut constituer une forme d'"évasion fiscale".

4.536 La Chine ne pense pas que les Membres de l'OMC doivent avoir recours à l'article XX d) du GATT de 1994 pour interpréter et appliquer leurs listes tarifaires conformément au SH. Cependant, le Groupe spécial peut néanmoins être d'avis que la Chine a besoin d'un fondement distinct dans le droit de l'OMC pour faire respecter les dispositions relatives au taux de droit applicable aux véhicules

automobiles. Le Groupe spécial pourrait aussi constater, en dépit des explications données par la Chine, que les règles du SH ne constituent pas un fondement permettant à la Chine de donner un effet utile aux taux de droits plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles, car ces règles ne permettent pas à la Chine d'établir une distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, qu'elles soient expédiées sous forme d'envoi unique ou sous forme d'envois multiples. Enfin, le Groupe spécial pourrait constater qu'un ou plusieurs éléments des mesures contestées entraînent l'imposition d'impositions intérieures, ou qu'ils constituent sinon une forme inadmissible d'imposition ou de réglementation intérieure, en violation de l'article III du GATT de 1994 ou de l'Accord sur les MIC. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, ou en ce qui concerne toute autre violation des accords visés que le Groupe spécial pourrait constater, la Chine estime que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d), car elles sont nécessaires pour garantir que la législation douanière chinoise sera respectée.

4.537 À ce stade de la procédure, les plaignants ne peuvent vraisemblablement contester qu'une question légitime et complexe de classement tarifaire et d'administration douanière se pose en ce qui concerne la relation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. En outre, la Chine a démontré que si elle ne disposait d'aucun moyen pour définir et faire respecter la ligne de démarcation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, les dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles seraient pour l'essentiel inapplicables. Si la Chine n'avait aucun moyen de déjouer les stratagèmes susceptibles d'être employés par les importateurs, il s'ensuivrait que ceux-ci n'auraient jamais à acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles. En effet, aucun "véhicule automobile" n'entrerait en Chine – si ce n'est des "pièces".

4.538 La Chine estime que la RGI 2 a), telle qu'elle a été interprétée par l'OMD, a déjà réglé ces questions d'interprétation et d'application des mesures douanières, telle l'opposition entre "les parties et le tout" et entre "la forme et le fond". Mais si la RGI 2 a) n'existait pas, la Chine (de même que d'autres autorités douanières) aurait quand même besoin d'un moyen de définir et de faire respecter la ligne de démarcation entre les parties et le tout. C'est l'effet qu'ont les mesures contestées – elles garantissent l'application effective des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles en définissant ce qui constitue un véhicule automobile, en le distinguant des pièces de véhicule automobile, et en faisant respecter cette ligne de démarcation, quelle que soit la manière dont l'importateur organise ou documente ses opérations d'importation.

4.539 Dans sa première communication écrite, la Chine a examiné la jurisprudence en ce qui concerne le sens du terme "nécessaires" figurant à l'article XX d). En résumé, l'Organe d'appel a indiqué que le terme "nécessaire" impliquait de soupeser et de mettre en balance 1) l'importance relative des intérêts ou valeurs promus par la mesure contestée; 2) la contribution de la mesure à la réalisation des objectifs qu'elle poursuivait; et 3) l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international. La mesure contestée doit être comparée à d'autres mesures de rechange "raisonnablement disponibles" et compatibles avec les règles de l'OMC.

4.540 S'agissant du premier facteur, il est indéniable que le recouvrement des recettes fiscales revêt un intérêt important pour les Membres de l'OMC, et en particulier pour les pays en développement Membres. De même, l'application de concessions tarifaires négociées constitue également un objectif important pour les Membres, et pour les pays en développement Membres en particulier. Au sujet du deuxième facteur, la Chine a présenté des éléments de preuve clairs montrant que les mesures contestées permettent la réalisation de l'objectif de la Chine qui est de garantir l'application effective des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles. La Chine a démontré, documents à l'appui, que des modèles de véhicule automobile donnés étaient assemblés en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et qui étaient importés en Chine sous forme d'envois multiples. Sans les mesures contestées, les

fabricants d'automobiles échapperaient aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles en raison de la manière dont ils ont structuré leurs importations de pièces et composants pour ces modèles et pour d'autres modèles de véhicule. La Chine a également présenté des éléments de preuve montrant que le cas d'espèce invoqué par les États-Unis – celui du fabricant d'automobiles "qui fractionnerait un envoi de kits CKD en deux ou plusieurs caisses" – est un cas particulier auquel répondent les mesures contestées. La Chine estime qu'il ne s'agit pas du *seul* cas de figure dans lequel les autorités douanières peuvent être confrontées à l'évitement des taux de droits plus élevés qui s'appliquent à l'article complet, mais il est certain que c'est un cas de figure qui est traité par les mesures contestées. S'agissant du troisième facteur relatif au critère de la "nécessité", la Chine a déjà fait observer que les mesures n'avaient pas d'effet notable sur les importations de véhicules automobiles ou de pièces de véhicules automobiles, hormis l'aspect parfaitement légitime qui oblige les importateurs à acquitter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils importent des ensembles de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En dépit de la "charge" que les mesures imposeraient, d'après l'allégation des plaignants, les principaux fabricants d'automobiles et de pièces automobiles ont signalé que ces mesures avaient eu peu ou pas d'incidence sur leurs activités en Chine. Les seuls fabricants d'automobiles affectés par ces mesures sont ceux qui assemblent des véhicules automobiles en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

4.541 Enfin, en ce qui concerne l'existence d'autres mesures de rechange raisonnablement disponibles et compatibles avec les règles de l'OMC, la Chine a déjà expliqué pourquoi les mesures contestées ne sont pas incompatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II ni avec les règles du SH. Comme la présente communication repose sur l'hypothèse que le Groupe spécial arrivera à une constatation différente, du moins à certains égards, la Chine ne pense pas qu'il existe d'autres mesures de rechange raisonnablement disponibles pour faire en sorte que soient respectées les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles.

4.542 Le texte introductif de l'article XX permet aux Membres de l'OMC d'invoquer les exceptions générales énumérées aux alinéas a) à j), "[s]ous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international ...". Les mesures contestées n'établissent pas de discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent. Elles s'appliquent sans distinction à toutes les pièces et à tous les composants automobiles importés, quelle que soit leur origine. Ces mesures ne donnent lieu à aucune discrimination, et encore moins à une discrimination arbitraire ou injustifiable pour les pays où les mêmes conditions existent. Les mesures contestées ne constituent pas non plus une restriction déguisée au commerce international.

4.543 S'agissant du texte introductif de l'article XX et de la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, la Chine estime que la question dont est saisi le Groupe spécial est de savoir si la Chine a tracé ces démarcations de manière à préserver les dispositions tarifaires qu'elle a négociées pour les véhicules automobiles, tout en donnant, en même temps, véritablement effet aux taux de droits distincts qu'elle applique aux pièces et composants de véhicules automobiles. La Chine estime que l'équilibre atteint avec les mesures contestées est raisonnable et "[tient] dûment compte à la fois des obligations légales de la partie qui invoque l'exception et des droits légaux des autres parties intéressées". Elle est autorisée à donner effet aux dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles et à faire en sorte que le fond prime sur la forme, cependant que les plaignants continueront à exporter à destination de la Chine de grandes quantités de pièces automobiles qui ne sont nullement affectées par la mesure et qui sont soumises aux taux de droits applicables aux pièces.

4.544 Aux termes de l'article 29 du Décret n° 125, le fabricant d'automobiles qui achète des pièces et composants importés à un tiers en Chine et qui les utilise pour assembler un modèle de véhicule enregistré est tenu de payer la différence entre le montant du droit que l'importateur a déjà acquitté pour l'importation de ces pièces et composants et le taux de droit applicable à un ensemble de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La Chine estime que toute imposition qu'elle perçoit en vertu de l'article 29 du Décret n° 125 est liée à l'administration et à l'application des dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles, car elle a trait au classement correct d'un ensemble donné de pièces et composants importés qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Toutefois, la Chine reconnaît que cet aspect du Décret n° 125 est conceptuellement différent par rapport à l'article II, car l'importateur initial des pièces et composants achetés à un tiers a, dans la plupart des cas, déjà accompli les formalités douanières relatives à ces importations et les produits ne sont plus sous le contrôle de la douane.

4.545 La Chine estime que l'article 29 du Décret n° 125 est justifié au regard de l'article XX d) pour des raisons analogues à celles qui ont été exposées plus haut. Si l'article 29 du Décret n° 125 n'existait pas, les fabricants d'automobiles pourraient éviter d'acquitter le droit frappant les véhicules automobiles complets en s'arrangeant pour importer des pièces et composants par l'intermédiaire de fournisseurs. Comme la Chine l'a expliqué à la première réunion de fond, cela est particulièrement préoccupant dans l'industrie automobile, compte tenu des relations commerciales étroites qui existent entre les fabricants d'automobiles et les fournisseurs de pièces.

## **7. Conclusion**

4.546 Pour les raisons exposées dans la présente communication, la Chine demande au Groupe spécial de rejeter les allégations formulées par les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada.

### **M. DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL**

#### **1. Introduction**

4.547 La présente affaire porte sur des prescriptions en matière de teneur en produits nationaux et sur une discrimination à l'égard des produits importés en violation flagrante de l'Accord sur les MIC et de l'article III du GATT de 1994. Il ne s'agit pas d'un problème technique de classement tarifaire comme la Chine tente de le faire valoir alors même que ses arguments concernant le classement tarifaire sont totalement dénués de fondement. La présente affaire porte sur des mesures protectionnistes qui violent les principes les plus fondamentaux de tout le système établi par l'Accord sur l'OMC.

#### **2. L'industrie automobile**

4.548 Comme les Communautés européennes l'ont déjà démontré à maintes reprises<sup>56</sup>, la Chine tente de présenter un tableau de l'industrie automobile qui n'a rien à voir avec la réalité. Les véhicules automobiles et leurs parties ne sont tout simplement pas fabriqués dans un pays par une société et ses filiales, puis envoyés en Chine sous forme de pièces pour y être simplement assemblés dans le seul

---

<sup>56</sup> Voir, entre autres, les paragraphes 9 à 17 et 68 à 74 de la première communication écrite des Communautés européennes, les paragraphes 4 à 8 des réponses des Communautés européennes aux questions du Groupe spécial et les paragraphes 8 à 19 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes.

but d'éviter les taux de droits plus élevés que la Chine applique aux véhicules complets. Dans l'économie mondialisée, les fabricants de véhicules automobiles ne peuvent même pas envisager un tel modèle économique. Ils doivent nécessairement s'en remettre à des fabricants de pièces hautement spécialisés qui sont établis pratiquement dans le monde entier.

4.549 Compte tenu de la concurrence féroce, les fabricants de véhicules automobiles sont obligés de standardiser la production de leurs modèles de véhicules pour arriver à des volumes de production suffisants pour générer les économies d'échelle qui sont indispensables pour rester concurrentiels. Bon nombre des pièces peuvent être montées non seulement sur différents modèles de tel ou tel fabricant, mais aussi sur différents modèles de différents fabricants.

4.550 L'identification des pièces importées qui appartiennent à un modèle de véhicule spécifique donné est une condition entièrement fictive imposée par les mesures. La stratégie économique normale d'un fabricant de véhicules automobiles consiste à commander en vrac des pièces qui serviront pour certaines à fabriquer différents modèles de véhicules, et pour certaines de pièces de rechange. Conformément aux mesures, ces pièces identiques seront frappées d'impositions entièrement différentes d'après leur utilisation finale en Chine et, en particulier, selon qu'elles seront ou non montées sur un modèle de véhicule qui contient une certaine combinaison ou proportion de pièces fabriquées en Chine.

### 3. Les dispositions applicables

a) Une question liminaire est-elle posée? Une réponse dans l'Accord sur les MIC

4.551 Comme les Communautés européennes l'ont démontré à maintes reprises, aucune question liminaire n'est soulevée dans la présente procédure du Groupe spécial aux fins de l'examen de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Cette disposition n'exige pas une analyse préalable pour savoir si une mesure est une mesure intérieure ou une mesure à la frontière. D'après son libellé clair, tout ce qu'elle exige est un examen pour savoir si les mesures contestées sont a) des mesures concernant les investissements, b) liées au commerce, et c) reprises dans la Liste exemplative. Si elles sont reprises – comme les mesures chinoises – dans les deux paragraphes de la Liste exemplative, il faut considérer qu'elles sont visées par les articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994 et qu'elles violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

b) Article III ou article II du GATT de 1994

4.552 La Chine a déclaré dans la communication qu'elle a présentée à titre de réfutation qu'elle considère "que les parties sont parvenues à s'entendre pour l'essentiel sur les principes qui sont pertinents pour déterminer si une mesure ou une imposition données sont soumises aux disciplines de l'article II ou aux disciplines de l'article III".<sup>57</sup> Cela n'est pas exact. Alors que la Chine continue de s'en remettre à un pur formalisme, par exemple l'implication des autorités "douanières", les prétendus "cautionnements" et d'autres appellations données dans sa législation intérieure, pour faire en sorte que ses mesures relèvent de l'article II du GATT de 1994, les Communautés européennes ont démontré sur la base de critères de fond clairs pourquoi les mesures chinoises sont des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994, et non pas des droits de douane proprement dits imposés "à l'importation".<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 100.

<sup>58</sup> Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 35 à 56.

4.553 Premièrement, les impositions frappant les pièces automobiles importées ne sont pas déterminées au moment ou au lieu de l'importation, mais à l'intérieur du pays après l'assemblage et la fabrication, c'est-à-dire à un stade clairement ultérieur.

4.554 Deuxièmement, les mesures chinoises n'instituent pas des impositions "à l'importation" puisque les impositions ne sont pas exigibles à cause de l'importation des pièces automobiles, mais à cause d'autres événements et critères intérieurs. Leur imposition dépend de la question de savoir si "le Centre de vérification conclut, après vérification, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets" (article 28 du Décret n° 125), question qui dépend à son tour du fait de savoir si les pièces importées étaient assemblées pour constituer des véhicules avec une teneur en produits nationaux insuffisante.

4.555 Troisièmement, la nature intérieure des mesures est illustrée encore par le fait qu'elles ne s'appliquent directement qu'aux fabricants de véhicules automobiles, et non aux importateurs de pièces automobiles.

4.556 Toutefois, le fait que les mesures chinoises sont des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994 ne signifie pas que l'article II du GATT de 1994 ne joue aucun rôle pour trancher le différend.

4.557 Premièrement, les Communautés européennes considèrent que le régime uniforme applicable à certains kits CKD et kits SKD conformément à l'article 2 du Décret n° 125 ne pouvait être examiné qu'au titre d'une violation de l'article II du GATT de 1994, alors que les autres mesures violent, en plus de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, l'article III, paragraphes 2, 4 et 5, du GATT de 1994. Deuxièmement, les Communautés européennes estiment que l'incompatibilité des mesures chinoises avec la Liste de concessions de la Chine joue un rôle important au regard de l'article XX d) du GATT de 1994, que la Chine invoque, ne serait-ce que très superficiellement, comme moyen de défense subsidiaire.

#### **4. Article II du GATT de 1994**

4.558 L'interprétation donnée par le Secrétariat de l'OMD de l'expression "en l'état" au point 1 de la réponse est sensiblement identique à la position prise par les Communautés européennes dans la présente procédure et par l'Organe d'appel dans son rapport sur l'affaire *CE – Morceaux de poulet*. Toute autre réponse aurait d'ailleurs été fort surprenante. Selon le Secrétariat de l'OMD, l'expression "en l'état" désigne "le moment auquel les marchandises sont présentées aux agents des douanes ou à d'autres fonctionnaires aux fins du classement des marchandises concernées dans la nomenclature tarifaire ou dans la nomenclature statistique du commerce extérieur". L'Organe d'appel a défini ce principe en termes similaires comme suit: "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé".<sup>59</sup>

4.559 L'interprétation de la désormais si célèbre décision rendue par le Comité du SH en 1995 est aussi clarifiée. La réponse démontre une fois pour toutes que la Chine a entièrement inventé sa théorie des "envois multiples". Le Secrétariat de l'OMD a maintenant précisé que la formule "éléments ... originaires et/ou en provenance de pays différents" dans cette décision n'avait absolument rien à voir avec la théorie des "envois multiples" que la Chine a inventée aux fins de la présente procédure du Groupe spécial.

---

<sup>59</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

## 5. Article XX d) du GATT de 1994

4.560 Les Communautés européennes considèrent que les arguments de la Chine concernant l'article II du GATT de 1994 sont traités d'une manière plus appropriée dans le cadre de l'article XX d) du GATT de 1994. En effet, selon nous il ne peut pas y avoir de doute quant au fait que les mesures violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC et l'article III, paragraphes 2, 4 et 5, du GATT de 1994.

4.561 Les arguments explicites de la Chine concernant l'article XX d) du GATT de 1994 sont très superficiels tant dans sa première que dans sa deuxième communication écrite. Les arguments ne permettent manifestement pas à la Chine de s'acquitter des obligations qui lui incombent concernant la charge de la preuve et par conséquent l'analyse devrait s'arrêter là. Par principe, il n'appartient pas aux parties plaignantes de développer les références fugitives faites par la Chine à l'article XX d).

4.562 En tout état de cause, la Chine n'a pas montré qu'il y avait réellement un problème d'évitement des droits de douane qui devait être pris en compte. Deuxièmement, pour être justifiées au regard de l'article XX d), les mesures devraient être nécessaires pour assurer l'application du droit de 25 pour cent visant les véhicules complets. Toutefois, comme les Communautés européennes l'ont démontré dans leurs première et deuxième communications écrites, les mesures accordent aux pièces automobiles importées un traitement moins favorable que celui prévu dans la Liste de la Chine. Les mesures ne peuvent pas servir à appliquer le tarif douanier de la Chine puisqu'elles instituent des impositions qui sont en contradiction directe avec le tarif douanier de la Chine et ne l'appliquent pas.

4.563 En ce qui concerne les arguments présentés fugitivement par la Chine en relation avec le texte introductif de l'article XX du GATT de 1994, ils n'apparaissent pour la première fois que dans la deuxième communication écrite de la Chine, qui n'est guère qu'une démonstration de plus de la tactique de la Chine pour retarder ou éluder la prise en compte de questions difficiles. Par conséquent et eu égard au fait que la Chine ne remplit aucunement la première condition d'une justification provisoire au titre de l'article XX, quelques remarques suffiront.

4.564 Dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a considéré que l'objet et le but du texte introductif de l'article XX étaient d'éviter l'utilisation illégitime ou l'abus des exceptions prévues à l'article XX.<sup>60</sup> Même une restriction qui, dans la forme, répond aux exigences de l'une des exceptions spécifiques prévues à l'article XX, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, deviendra abusive si elle n'est en fait qu'un déguisement pour poursuivre des buts de restriction aux échanges.<sup>61</sup> C'est précisément ce que la Chine tente de faire: dissimuler l'objectif de restriction aux échanges de ses mesures, qui ressort de diverses déclarations claires dans les mesures qui mettent directement en relief l'objectif de protection de la production nationale de pièces automobiles.<sup>62</sup>

### N. DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.565 La communication présentée à titre de réfutation par la Chine, même si elle est longue, apporte bien peu à la discussion de fond sur les questions soulevées en l'espèce. En effet, la communication de la Chine fait essentiellement appel à des artifices rhétoriques. Premièrement, la Chine utilise des formules rhétoriques – telles que "fond plutôt que forme" et "pièces ou articles complets". Ces expressions n'apparaissent nulle part dans l'Accord sur l'OMC, ni même dans le SH, et elles ne sont pas utiles pour résoudre les questions soulevées en l'espèce. Le deuxième artifice

<sup>60</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, paragraphe 22.

<sup>61</sup> Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.236.

<sup>62</sup> Voir, par exemple, les articles 4 et 52 de l'Ordonnance relative à l'industrie automobile de 2004.

rhétorique utilisé dans la deuxième communication écrite de la Chine consiste à dénaturer les positions des plaignants. En particulier, la Chine allègue à maintes reprises que les plaignants sont d'accord avec elle sur plusieurs questions et que les questions ont été ainsi "délimitées", puis la Chine entreprend d'échafauder des arguments à partir de ces prémisses erronées.

### **1. L'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC**

4.566 Comme les États-Unis l'ont expliqué, les mesures de la Chine équivalent à des incompatibilités directes avec les obligations de la Chine en matière de traitement national au titre de l'article III du GATT de 1994 et à une prescription en matière de teneur en produits nationaux qui est incompatible avec les obligations de la Chine au titre de l'article 2:1 et du paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC. Le moyen de défense invoqué par la Chine en relation avec les questions soulevées au titre de l'article III repose uniquement sur son argument selon lequel ses mesures portent sur des droits de douane, et selon lequel l'article III ne peut pas s'appliquer à une mesure qui porte sur des droits de douane. La Chine n'a même pas tenté sinon d'établir un moyen de défense – hormis un vague renvoi à l'article XX d) – à opposer à ces violations de ses obligations dans le cadre de l'OMC.

4.567 Dans sa communication présentée à titre de réfutation, la Chine formule son argument comme suit (italique dans l'original): "[S]i une mesure donnée permet d'appliquer et de percevoir une imposition qu'un Membre est *autorisé* à imposer conformément à l'article II, il n'est pas possible que la même imposition doive être en conformité avec les prescriptions de l'article III". Cette déclaration n'a de fondement ni dans la logique ni dans le texte du GATT de 1994. En réalité, il est d'usage qu'une mesure soit examinée au regard des obligations établies dans diverses dispositions de l'Accord sur l'OMC dans le cadre des différends examinés conformément au Mémorandum d'accord. Le fait qu'une mesure est, ou n'est pas, compatible avec une obligation ne détermine pas nécessairement si la mesure est, ou n'est pas, compatible avec une obligation différente.

4.568 La Chine laisse entendre peut-être qu'il y a quelque chose de spécial dans l'article II du GATT de 1994, qui en quelque sorte "autorise" (selon les dires de la Chine) les Membres à déroger à d'autres obligations au titre du GATT. Mais cette question a été examinée, et écartée, par des groupes spéciaux antérieurs dans le cadre du GATT de 1947 et par l'Organe d'appel dans le cadre du GATT de 1994. Comme constaté dans ces différends, l'article II du GATT de 1994 et la Liste d'engagements tarifaires d'un Membre imposent à un Membre des obligations additionnelles, et la compatibilité avec ces obligations ne peut pas servir de moyen de défense opposable à des violations d'autres obligations dans le cadre de l'OMC.

4.569 Les impositions appliquées par la Chine (qu'il s'agisse d'impositions intérieures ou de droits de douane) sont des violations directes de l'article III:4 et III:5 du GATT de 1994 ainsi que de l'Accord sur les MIC. En effet, le niveau des impositions appliquées par la Chine augmente si la teneur en produits nationaux d'un véhicule fabriqué en Chine ne respecte pas certains seuils. En tant que telles, les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces importées en ce qui concerne les lois affectant leur vente, leur achat, leur distribution et leur utilisation sur le marché intérieur au sens de l'article III:4, et elles imposent une prescription intérieure concernant le mélange au sens de l'article III:5.

4.570 Prenons un fabricant de véhicules automobiles en Chine qui a importé une pièce automobile; nous l'appellerons la pièce A. Conformément aux mesures chinoises, le fabricant/importateur doit verser un cautionnement pour le droit de 10 pour cent applicable aux pièces. Quand la pièce A est mise en stock, le fabricant doit décider ce qu'il va faire de cette pièce importée. Le fabricant peut décider d'utiliser la pièce importée pour produire un véhicule complet donné. Toutefois, le fabricant

doit toujours tenir compte des seuils établis par la Chine concernant la teneur en produits nationaux. Si l'utilisation de la pièce A pour la fabrication aboutissait à un véhicule qui ne respecte pas les seuils, toutes les autres pièces importées utilisées dans ce véhicule seraient alors frappées de l'imposition de 25 pour cent. En liant l'utilisation de la pièce A à des impositions accrues pour les autres pièces, les mesures de la Chine créent une désincitation à utiliser la pièce A pour la fabrication. Et cette désincitation vient en sus, et séparément, du niveau de l'imposition frappant la pièce A elle-même. Aucune réglementation comparable n'affecte l'utilisation d'une pièce A d'origine nationale comparable. En conséquence, les mesures de la Chine sont une violation de l'article III, en tant que loi affectant l'utilisation en Chine d'un produit importé.

4.571 La Chine soutient à tort que les droits de douane constitueraient toujours "une violation des principes de non-discrimination inscrits à l'article III". Ce type de discrimination n'existe pas avec les droits de douane imposés normalement par les Membres de l'OMC. C'est-à-dire que le niveau des impositions frappant les autres produits importés ne dépend pas de la façon dont une pièce importée est utilisée sur le territoire du Membre.

4.572 Cette discrimination s'applique non seulement à l'"utilisation" du produit importé, mais aussi à "la vente, la mise en vente, l'achat, ... [ou] la distribution ... sur le marché intérieur" au sens de l'article III:4. Si l'importateur dans l'exemple ci-dessus était un distributeur de pièces ou un producteur de pièces, il voudrait vendre ou distribuer la pièce A importée à des fabricants en Chine. Avec les mesures chinoises, toutefois, un fabricant en Chine aura une désincitation à acheter la pièce A importée au distributeur. Les mesures de la Chine ont ainsi une incidence négative sur "la vente, la mise en vente, l'achat, ... [ou] la distribution ... sur le marché intérieur" des pièces importées, sans effet comparable sur les pièces d'origine nationale.

## **2. Impositions intérieures ou droits de douane**

4.573 Les impositions additionnelles en cause dans le présent différend sont des impositions intérieures, et non pas des "droits de douane proprement dits". Il ressort de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* que les impositions sont des impositions intérieures tombant sous le coup de l'article III:2 du GATT de 1994 quand elles sont fondées sur le produit tel qu'il est fabriqué à l'intérieur du pays, peu importe l'appellation choisie par le Membre concerné. En l'espèce, les impositions appliquées par la Chine ne sont pas fondées sur les marchandises telles qu'elles sont importées, mais sur l'utilisation des marchandises pour fabriquer un véhicule sur le territoire chinois. Quand une pièce est présentée à la frontière, la Chine exige un cautionnement fiscal fondé sur le taux de droit de 10 pour cent applicable aux pièces, et elle applique l'imposition additionnelle de 15 pour cent uniquement 1) si la pièce importée est effectivement utilisée pour la fabrication d'un véhicule, et 2) si la teneur en produits importés de ce véhicule ne respecte pas les seuils spécifiés dans les mesures chinoises. Les mesures chinoises sont centrées sur la teneur en produits nationaux du véhicule assemblé final – qui importe quoi, où, et comment est sans importance.

4.574 Dans sa deuxième communication, la Chine fait valoir que ses impositions sont identiques à des droits de douane proprement dits parce que: "Le classement du produit importé et la détermination du taux de droit applicable sont fondés sur l'état des pièces et composants automobiles quand ils étaient importés et déclarés à l'Administration générale des douanes". Cette déclaration, toutefois, est en contradiction avec la teneur réelle des mesures chinoises. L'imposition dépend de la façon dont la pièce est effectivement utilisée à l'intérieur du pays, et non de la condition de la pièce à l'importation.

4.575 D'après ce que les États-Unis croient comprendre, la Chine fait valoir dans sa communication à titre de réfutation qu'aucune pièce n'est effectivement "importée" avant que les droits définitifs ne

soient imposés après la fabrication, parce que de façon formelle la Chine (dans la plupart mais pas la totalité des cas) n'aura pas déterminé – avant que la fabrication finale d'un véhicule complet soit achevée – la garantie financière exigée à l'importation. Cet argument n'est pas, et ne peut pas être, valable. Sinon, un Membre pourrait échapper aux disciplines que lui impose l'article III par un simple subterfuge en structurant ses lois douanières de façon qu'aucun produit ne soit effectivement "importé" – comme la Chine propose d'interpréter ce terme – avant que des impositions intérieures discriminatoires et autres mesures discriminatoires n'aient été appliquées. En fait, le seul moyen raisonnable de considérer le terme "importé" dans ce contexte est sous son sens normal, c'est-à-dire le moment où le produit est admis sur le territoire douanier du Membre.

4.576 Les États-Unis souhaitent également faire observer que, si le Groupe spécial admettait en fait l'argument apparent de la Chine selon lequel les pièces ne peuvent être réputées "importées" qu'après la fabrication, alors les mesures équivaldraient à des restrictions à l'importation au sens de l'article XI du GATT de 1994, comme allégué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Ce résultat découlerait du fait que les mesures chinoises sont impératives pour les fabricants de véhicules automobiles qui veulent importer des pièces. Et si ces mesures interdisent l'importation de pièces avant l'achèvement d'une opération de fabrication, les mesures équivaldraient à des restrictions de la possibilité pour les fabricants d'importer des pièces.

### **3. La RGI 2 a) ne fournirait pas à la Chine un moyen de défense fondé sur l'article II du GATT de 1994**

4.577 Les impositions additionnelles dont la Chine frappe les pièces automobiles importées sont des impositions intérieures, soumises aux obligations prévues à l'article III:2 du GATT de 1994, et non pas des "droits de douane proprement dits" au sens de l'article II:1 a) du GATT de 1994. Même si l'on met à part ce fait, la RGI 2 a) du SH ne fournirait pas un moyen de défense à opposer à une violation par la Chine de ses engagements tarifaires.

4.578 Comme les États-Unis l'ont expliqué, l'argument de la Chine concernant le classement tarifaire fondé sur la RGI 2 a) est totalement dénué de fondement. Les États-Unis ont notamment expliqué que l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par la Chine était incompatible avec l'objet et le but de la Convention internationale sur le SH consistant à établir des règles de nomenclature tarifaire uniformes aux fins de comparer les statistiques du commerce (celles des exportations et des importations, et entre différentes parties à la Convention). En fait, selon l'interprétation de la Chine, la comparabilité des statistiques du commerce collectées par différents Membres et celle des statistiques des importations et des statistiques des exportations n'existeraient plus. La Chine n'a jamais réfuté cette explication montrant pourquoi l'interprétation qu'elle donnait était incompatible avec l'objet et le but de la Convention internationale sur le SH.

4.579 L'argument de la Chine selon lequel son interprétation permettrait au "fond" de prévaloir sur la "forme" n'a pas de sens, et méconnaît complètement les réalités de la fabrication automobile moderne. Les fabricants importent des envois de pièces en vrac parce que c'est le procédé usuel et le plus efficace pour fabriquer des véhicules automobiles à grande échelle, et non pas parce que les fabricants tentent d'échapper aux droits exigibles à l'importation de kits démontés.

4.580 Les États-Unis ont encore trois remarques supplémentaires à faire sur l'argument de la Chine relatif aux consolidations tarifaires reposant sur la RGI 2 a). Premièrement, dans sa communication, la Chine allègue à plusieurs reprises que la RGI 2 a) couvre la question des "pièces ou articles complets". Cette présentation de la RGI 2 a) est incorrecte. En réalité, le SH couvre les "pièces ou articles complets" dans le cadre de la nomenclature tarifaire du SH: c'est-à-dire que les articles complets et les pièces (et ensembles) d'articles relèvent de positions distinctes. Par conséquent, la

question générale des "pièces ou articles complets" est régie par la RGI 1, qui dispose que les articles doivent être classés d'après les positions y relatives. La RGI 2 a), en revanche, couvre uniquement la question limitée du classement des articles présentés à l'état démonté ou non monté, et elle ne couvre pas celle du classement des envois de pièces en vrac.

4.581 Deuxièmement, les États-Unis reconnaissent que le Secrétariat de l'OMD n'a pas pour rôle formel, dans le cadre de la Convention, de fournir des interprétations définitives du SH ni de fournir des avis définitifs à d'autres organismes. Les États-Unis font remarquer, toutefois, que dans sa réponse aux questions du Groupe spécial le Secrétariat de l'OMD admet les observations faites par les États-Unis concernant la formule "éléments ... originaires et/ou en provenance de pays différents", telle qu'utilisée dans la décision du Comité du SH citée par la Chine. En particulier, l'examen par le Comité des "éléments" en provenance de pays différents se situait dans le contexte de l'examen de l'application des règles d'origine, et il n'en ressort en aucune façon que le Comité a considéré une mesure (comme celle de la Chine) qui combinerait artificiellement des envois de pièces en vrac en provenance de pays différents afin de créer un ensemble fictif de pièces qui seraient utilisées pour assembler un véhicule complet.

4.582 Troisièmement, l'unique pertinence de la Convention sur le SH en l'espèce est d'aider à déterminer l'intention commune des Membres de l'OMC en ce qui concerne les engagements tarifaires de la Chine pour des pièces automobiles données, comme les radiateurs et les freins. Indépendamment de toutes questions soulevées par la Chine s'agissant de la signification précise des notes interprétatives du SH et des discussions dans le cadre de l'OMD sur les notes interprétatives, rien dans la Convention sur le SH ne pouvait étayer une interprétation des engagements tarifaires de la Chine dans le cadre de l'OMC selon laquelle les envois de freins et de radiateurs en vrac devraient faire l'objet du même traitement tarifaire que les véhicules automobiles complets.

#### **4. Moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine**

4.583 Il appartient à la Chine, en tant que partie au différend établissant par voie d'affirmation un moyen de défense fondé sur l'article XX d) du GATT de 1994, d'étayer chaque élément de ce moyen de défense. La Chine ne s'est pas acquittée de cette obligation.

4.584 L'argument fondamental de la Chine fondé sur l'article XX d) consiste à dire que ses mesures sont "nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements" requis pour recouvrer le droit de 25 pour cent que la Chine est autorisée conformément à ses consolidations tarifaires à recouvrer à l'importation de véhicules complets. La Chine utilise ces termes pour désigner deux choses très différentes – qui ni l'une ni l'autre n'étaient un moyen de défense fondé sur l'article XX d).

4.585 Premièrement, la Chine utilise ces termes pour dire que, conformément à son tarif douanier national, la Chine frappe du droit applicable aux véhicules complets toute pièce importée, si cette pièce est utilisée pour la fabrication en Chine d'un véhicule avec une teneur en produits étrangers qui dépasse les seuils spécifiés dans les mesures chinoises. Comme les États-Unis l'ont expliqué, il n'y a aucune interprétation possible des obligations de la Chine en matière de traitement national en vertu de l'article III, ni de la Liste établie par la Chine dans le cadre de l'OMC, qui autoriserait la Chine à frapper d'un droit de 25 pour cent les envois en vrac de pièces importées pour la fabrication. Par conséquent, le prétendu moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine ne fait pas apparaître de "lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord", comme exigé par l'article XX d).

4.586 Deuxièmement, la Chine utilise les mêmes termes – sur la nécessité pour elle de pouvoir recouvrer le droit de 25 pour cent applicable aux véhicules complets – pour dire quelque chose

d'entièrement différent: à savoir que la Chine doit pouvoir tenir compte de quelques rares cas, au demeurant encore hypothétiques, d'"évasion" (selon les dires de la Chine), par exemple le cas d'un kit CKD fractionné en deux envois, ou celui d'un véhicule complet importé sans les pneus. Pour être absolument clairs, les États-Unis ne considèrent pas que, comme allégué par la Chine, une mesure hypothétique visant à tenir compte d'envois de kits fractionnés serait compatible avec les obligations contractées par la Chine dans le cadre de l'OMC. En réalité, la Chine n'a pas adopté en fait de mesures de cette nature en l'occurrence, et il est vain pour les États-Unis (et pour le Groupe spécial) de s'engager dans une analyse de mesures hypothétiques et vaguement définies qui n'ont pas été effectivement adoptées par la Chine.

4.587 Pour deux raisons, la justification avancée par la Chine ne satisfait pas au critère de la nécessité établi à l'article XX d). Premièrement, la Chine n'a pas encore indiqué un seul exemple de cas où un importateur se serait livré aux pratiques spécifiques évoquées par la Chine. De fait, la conduite de la Chine a montré qu'elle n'était aucunement préoccupée par l'évitement des droits de douane. En réalité, les autorités chinoises ont contrôlé le processus tarifaire en obligeant les fabricants d'automobiles à négocier les taux qui seraient applicables à tous les types de kits et de pièces, les facteurs clés dans l'issue de cette négociation étant représentés par l'engagement du fabricant d'investir en Chine et d'utiliser des produits locaux pour l'assemblage des véhicules.

4.588 Deuxièmement, la justification avancée par la Chine au titre du "contournement" ne correspond pas à la portée des mesures chinoises. Les mesures chinoises couvrent de manière large toutes les importations de pièces en vrac pour la fabrication, et pas seulement les exemples de ce que la Chine appelle l'"évitement des droits de douane". Compte tenu de la portée beaucoup plus vaste des mesures que la Chine a adoptées effectivement, celles-ci ne peuvent pas être réputées "nécessaires" au sens de l'article XX d) afin de prendre en compte la préoccupation de politique générale invoquée par la Chine quant à une "évasion".

#### O. DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.589 Le Canada a expliqué pourquoi les mesures sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994: avec l'article III:2, parce qu'elles frappent les pièces automobiles importées d'impositions supérieures à celles qui frappent les pièces automobiles nationales; avec l'article III:4, parce qu'elles soumettent à un traitement moins favorable les pièces importées en ce qui concerne les prescriptions affectant la vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur; et avec l'article III:5, parce qu'elles exigent que des quantités ou des proportions déterminées de pièces pour la fabrication de véhicules en Chine proviennent de sources nationales. Cette prescription relative à la teneur en produits nationaux conduit à son tour à une violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. La Chine n'a pas répondu à ces arguments. Sa position centrale demeure son moyen de défense fondé sur l'article XX du GATT de 1994 présenté en tant qu'argument au titre de l'article II.

4.590 La présentation dénaturée que donne la Chine des arguments des plaignants ne répond pas aux allégations dont le Groupe spécial est saisi. Les arguments des plaignants soulèvent la question fondamentale qui consiste à savoir comment une pièce automobile peut devenir un véhicule automobile en raison de son utilisation sur le marché intérieur, alors qu'une autre pièce identique ne le devient pas. La Chine ne traite pas cela. Elle allègue que les plaignants lui nieraient le droit d'appliquer son tarif douanier pour les véhicules automobiles parce qu'ils ont demandé à la Chine de respecter ses engagements tarifaires pour les pièces automobiles. La Chine dit au Groupe spécial que tout le monde fait ce qu'elle fait. Il n'y a aucun élément de preuve étayant cette affirmation et, même s'il y en avait un, celle-ci est juridiquement infondée.

4.591 La Chine allègue aussi que les plaignants ont fait sélectivement abstraction des RGI et de ses efforts pour replacer les allégations des plaignants dans le cadre de l'article II du GATT de 1994. Les RGI, que les plaignants ont examinées de manière complète *et* dans le contexte, ne sont pas pertinentes en l'espèce, parce que le différend ne porte pas sur les droits de douane applicables ou sur l'article II, mais sur la discrimination à l'égard des pièces automobiles importées.

4.592 Le Canada a déjà démontré la nature de la violation par la Chine de l'article III du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC, et il traitera plus en détail quatre problèmes persistants soulevés par le moyen de défense invoqué par la Chine: 1) les graves conséquences systémiques de l'allégation de la Chine au titre de l'article II; 2) les incohérences fondamentales de l'argument de la Chine; 3) l'incompatibilité du moyen de défense invoqué par la Chine avec les pratiques douanières reconnues; et 4) l'absence de tout moyen de défense fondé sur l'article XX qui soit opposable aux mesures.

4.593 L'argument de la Chine concernant la marge de manœuvre que la RGI 2 a) devrait ménager à un Membre pour interpréter sa liste, s'il était accepté, autoriserait les Membres à justifier en toute impunité le contournement de l'obligation d'accorder le traitement national établie dans l'article III. Selon la Chine, chaque fois que les engagements tarifaires d'un Membre pour des pièces sont inférieurs à ceux pour des produits complets, ce Membre peut présumer que la différence conduira au contournement des droits de douane et par conséquent à un manque à gagner économique. Cela légitimerait l'application de seuils relatifs à la teneur en produits nationaux aux fins de l'imposition du taux de droit pour le produit complet aux pièces utilisées pour fabriquer ce produit.

4.594 Selon la logique de la Chine, les pièces automobiles importées ne peuvent bénéficier d'un droit de douane applicable aux pièces que dans deux circonstances seulement. Premièrement, si ces pièces ne sont jamais utilisées pour fabriquer un produit complet (comme dans le cas des pièces de rechange). Deuxièmement, si la teneur en produits nationaux incorporés dans le véhicule complet est suffisante pour que les pièces importées ne présentent plus après ouvraison complémentaire les "caractéristiques essentielles" du produit complet.

4.595 La Chine n'a présenté aucun élément de preuve faisant apparaître un problème de concurrence et, même s'il y avait un problème, celui-ci pouvait être réglé comme il convenait par le biais de moyens spécifiques pour lesquels il existait des disciplines spécifiques, tels que sauvegardes et droits antidumping, et non en recourant à des droits illégaux additionnels.

4.596 Dans sa communication à titre de réfutation, la Chine allègue à tort que les plaignants lui déniaient la possibilité d'appliquer son taux de droit pour les véhicules automobiles. Le Canada se félicite que la Chine applique son taux de droit pour les véhicules automobiles aux véhicules automobiles *effectifs* au sens du SH, et non pas aux alternateurs ou aux volants de direction. L'argument de la Chine repose sur la RGI 2 a), tout en faisant abstraction du libellé exprès de l'article II du GATT de 1994 et du contexte pour l'application des RGI comme démontré par les plaignants.

4.597 L'Organe d'appel a dit clairement que l'objectif fondamental de l'article III était d'éviter le protectionnisme dans l'application des mesures de taxation et de réglementation intérieures. Pour atteindre cet objectif, nous appliquons les critères établis, par exemple, dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* pour déterminer si une marchandise importée est similaire à une marchandise nationale concurrente qui peut être soumise à un traitement plus favorable sur le marché intérieur. Toutefois, dès lors qu'un Membre peut étendre sa prise en considération des caractéristiques d'une marchandise importée jusqu'à un point indéfini après l'importation effective, afin d'évaluer comment ou par qui la marchandise est utilisée, tout critère en relation avec l'article III devient un exercice de relativité.

4.598 Selon l'approche de la Chine, une marchandise importée peut être identique à la fois à une autre marchandise importée et à un équivalent national. Pourtant, un Membre peut accorder un traitement différent à la première marchandise importée parce qu'elle a été achetée par la société X et non par la société Y, ou parce qu'elle était utilisée dans un processus qui impliquait plus de 60 pour cent de pièces importées, alors que l'autre marchandise importée était utilisée essentiellement avec des pièces d'origine nationale. Si nous examinons les marchandises importées et les marchandises nationales au regard, par exemple, de l'article III:4, le classement tarifaire et les caractéristiques physiques de la marchandise ne sont plus liés entre eux. Selon les mesures, deux marchandises importées par ailleurs identiques sont assujetties à deux droits différents uniquement d'après leur utilisation finale.

4.599 La Chine tente d'embrouiller ce fait en faisant valoir que, si le classement d'un véhicule automobile donné à la frontière n'est pas évident, les plaignants voudraient que la Chine ne puisse assimiler ce véhicule automobile qu'à un ensemble de pièces. En réalité la Chine va plus loin, en donnant à entendre que selon les plaignants si quelque chose d'aussi simple qu'un bras d'essuie-glace est enlevé le véhicule doit être assimilé à un ensemble de pièces. La Chine a le droit de classer les pièces qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule terminé présentées sous forme d'envoi unique à la frontière parmi les véhicules terminés; mais la Chine n'a *pas* le droit de réserver une décision concernant les caractéristiques essentielles jusqu'à ce qu'elle le juge bon.

4.600 L'argument de la Chine consiste à dire que le champ d'application de l'article II devrait être élargi, et celui de l'article III restreint. La Chine tente de justifier cela en présentant son moyen de défense fondé sur l'article II sous le couvert d'une interprétation erronée des obligations dans le cadre de l'OMD, et non pas de l'OMC. Et ce moyen de défense peut être ramené à deux notions fallacieuses: premièrement, la notion selon laquelle un Membre peut définir et étendre artificiellement le stade de l'"importation" pour faire en sorte qu'une mesure relève de l'article II; et deuxièmement, la notion selon laquelle une obligation fiscale peut être liée à n'importe quel point dans le temps durant ce stade de l'"importation" artificiel.

4.601 Le Canada a montré dans ses communications écrites que ces deux notions étaient incorrectes en droit. Si l'on admettait autre chose, on laisserait un Membre compromettre ses engagements tarifaires en conférant une protection à la production nationale par le biais d'une extension du champ d'application de l'article II à tout point postérieur à l'importation effective qui sert les intérêts du Membre importateur. Le moyen de défense invoqué par la Chine ne répond pas aux arguments centraux présentés par les plaignants, et il n'explique pas pourquoi cette logique appliquée à l'industrie automobile chinoise ne devrait pas être valable aussi pour d'autres types d'opérations commerciales qui utilisent des pièces passibles d'un taux de droit inférieur à celui des produits finis.

4.602 La Chine soutient que sa liste sert à la protéger d'une violation claire de l'article III du GATT de 1994, et par extension de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, en invoquant un argument anticourtage qui n'apparaît nulle part dans l'Accord sur l'OMC. L'Organe d'appel a réaffirmé dans l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre* qu'un Membre ne pouvait pas justifier par le biais de sa liste une violation d'une autre disposition d'un accord visé.

4.603 Les mesures rendant effectivement nulles et non avenues les disciplines de l'OMC concernant les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Prenons la discipline établie dans l'article III:5 du GATT de 1994 concernant l'application de réglementations quantitatives intérieures, quelque chose dont la Chine fait purement et simplement abstraction. Si un Membre applique un seuil concernant la teneur en produits nationaux, il reste assujéti à la discipline imposée par l'article III:5. Comme la Chine ne peut pas concilier la restriction de l'imposition de ces mesures sur le marché

intérieur avec l'argument selon lequel le seuil est nécessaire pour permettre l'application des lignes tarifaires, elle élude la question entièrement.

4.604 En outre, le large champ d'application de l'article II:1 b) du GATT de 1994 inventé par la Chine ne peut pas exister dans le même univers juridique que, par exemple, la restriction clairement faite dans l'article III:4 de la discrimination en matière de vente, de mise en vente, d'achat ou de distribution d'un produit importé sur le marché intérieur. Le Canada a établi, et la Chine n'a pas nié, que les mesures comportent une discrimination à chacun de ces titres en matière de vente, d'achat et de distribution des pièces automobiles étrangères. La Chine a maintenu que les articles II et III sont binaires. Cela fait abstraction du fait que l'article III peut, dans certains cas, être applicable à la frontière, comme l'article III:4 par exemple. Rien dans le texte de l'article II n'autorise l'application des mesures eu égard à la prohibition faite à l'article III:4, et la Chine n'aborde pas cette question.

4.605 La Chine fait valoir que les mesures sont justifiées parce qu'elles sont compatibles avec la pratique générale des Membres, qu'elle peut classer les marchandises d'après leur utilisation finale, et qu'elle peut établir différents points dans le temps où l'importation peut avoir lieu. Elle donne à entendre que la documentation qu'elle exige peut justifier cela. Et elle fait valoir, au sujet de l'expression "en l'état", qu'elle peut relier les concepts juridiques distincts de l'article II en un ensemble indissociable. Il n'y a aucune pratique ni aucune justification juridique dans le texte de l'article II ni dans les déclarations des plaignants qui étayaient ces allégations.

4.606 Toutes les parties, ainsi que l'OMD, conviennent qu'il doit être procédé au classement d'après l'état d'une marchandise quand elle est présentée à la frontière. Or la Chine "classe" les pièces d'après leur état une fois qu'elles ont été assemblées par un fabricant de véhicules automobiles pour constituer un véhicule terminé. Il n'y a rien dans le texte de l'article II qui justifie cette lecture de l'Accord sur l'OMC.

4.607 Le Canada a fait valoir qu'il y avait une distinction entre le processus général d'importation au sens de l'article II et le point unique où les droits de douane proprement dits sont imposés. Cela ressort à l'évidence de la distinction entre l'expression "imposer en fonction de" qui, selon ce que donne à entendre la Chine, figure implicitement dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, et l'expression "à leur importation" qui y figure effectivement. La Chine fait valoir, à tort, que le fait qu'une marchandise peut être mise à la disposition de l'importateur avant le paiement des droits justifie la conclusion selon laquelle tout droit imposé ultérieurement peut être en rapport avec l'utilisation de la marchandise après qu'elle a été mise à disposition. Selon la Chine, "la qualification d'une imposition donnée ... dépendra de la *raison* ou de l'*événement* qui a donné lieu à cette imposition".

4.608 La raison de l'application d'une imposition est juridiquement non pertinente, comme le rapport *CEE – Pièces détachées et composants* le montre clairement. Et il ne peut y avoir qu'un seul "événement" au sens de la première phrase de l'article II:1 b), à savoir la détermination du produit dans un envoi donné d'après ses caractéristiques objectives à la frontière. La raison ou l'événement ne change pas pour les droits de douane proprement dits, en dépit de la tentative de la Chine pour faire l'amalgame entre la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b).

4.609 La Chine fait valoir que la marge de manœuvre pour appliquer d'autres impositions conformément à l'article II vaut pour les droits de douane proprement dits, et tente de lier ses mesures à d'autres impositions appliquées à l'importation, y compris les droits antidumping, les droits compensateurs et autres droits ou impositions. Mais le cas d'espèce concerne le droit de douane proprement dit de 10 pour cent que la Chine est autorisée à percevoir sur les pièces automobiles importées, et rien de plus.

4.610 Le Canada a démontré que les éléments de preuve documentaires dans le contexte ne sont qu'un aspect de cette détermination. Pourtant, la Chine continue à soutenir que la documentation exigée conformément aux mesures est une justification de ses pratiques en matière de classement, alléguant qu'"une déclaration en douane ou autre élément de preuve documentaire" suffit pour classer les pièces automobiles importées parmi les pièces automobiles assimilées aux véhicules complets. C'est ne pas tenir compte du fait que les importateurs sont tenus de présenter cette documentation pour pouvoir obtenir une licence d'importation. Et aux termes des mesures les pièces sont réputées être des véhicules complets même dans la grande majorité des cas prévus dans le classement selon le SH où elles devraient être considérées comme des pièces.

4.611 Étant donné que le classement correct est fonction de l'état des marchandises sous forme d'envoi unique à la frontière, la Chine extrapole une décision unique de l'OMD pour en faire une thèse générale voulant que les Membres puissent classer les envois fractionnés comme s'ils arrivaient ensemble.

4.612 Compte tenu à la fois des réalités du marché automobile et de la nature du moyen de défense fondé sur l'article XX du GATT invoqué par la Chine tel qu'appliqué à l'ensemble des mesures, la seule conclusion raisonnable est que l'article XX n'offre pas un moyen de défense à la Chine. Les mesures sont conçues de façon à appuyer et promouvoir la branche de production nationale de la Chine d'une manière incompatible avec les prescriptions de l'article XX d). Elles sont arbitraires dans leur application et expressément conçues de manière à restreindre le commerce.

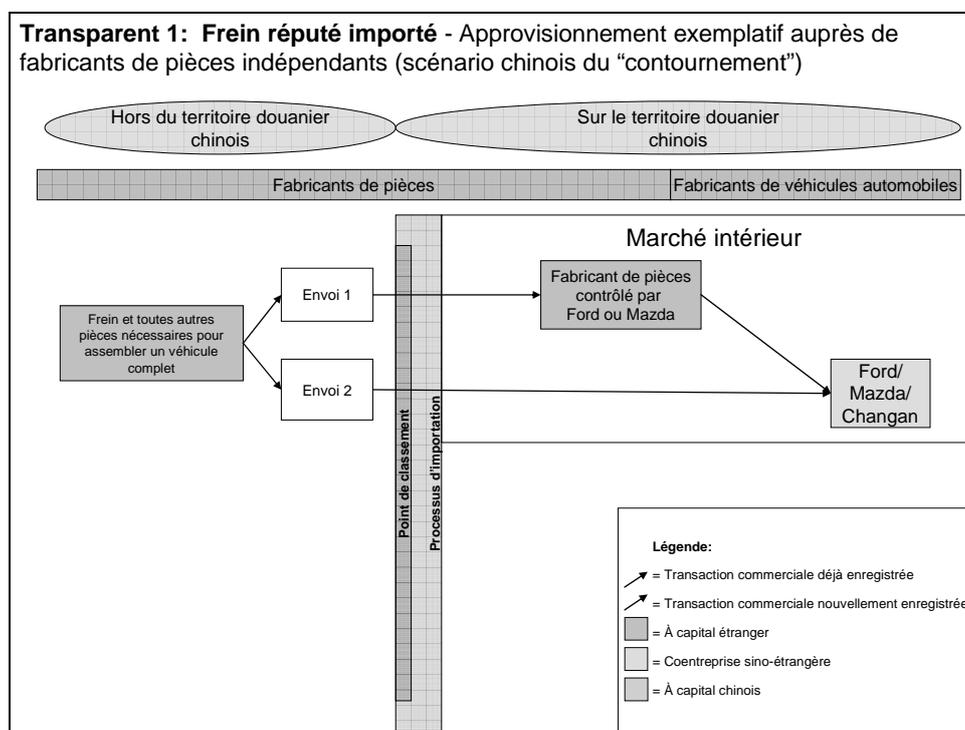
4.613 Le Canada a montré que l'argument de la Chine au titre de l'article II était un moyen de défense fondé sur l'article XX d) du GATT de 1994 sous un autre nom. Même si l'on admet que les mesures peuvent être considérées au regard de l'article II, les mesures sont appliquées de telle sorte que certains produits identiques sont soumis à un régime tarifaire différent d'une manière qui est incompatible avec la Liste de la Chine. En ce qui concerne les marchandises présentées à la frontière, cela aboutirait à une violation de l'article II; comme la Liste proprement dite (ou son incorporation dans la législation chinoise) semble être à l'origine du recours de la Chine à l'article XX d), sa mauvaise application peut dès lors difficilement être la raison de se tourner vers l'article XX d) initialement.

4.614 En faisant valoir qu'il y a une tentative des fabricants de véhicules automobiles pour éviter les taux de droits qu'elle a négociés, la Chine *crée* un problème juridique qui n'existe pas, celui du "contournement" des droits de douane. Elle établit des seuils arbitraires pour définir un véhicule automobile, ce qui lui permet de présumer qu'il y a "contournement" si les seuils artificiels ne sont pas respectés.

4.615 Selon la Chine, il devrait y avoir des règles spéciales qui s'appliquent aux fabricants d'automobiles pour des positions tarifaires par ailleurs claires, simplement parce qu'une société se sera procuré une grande quantité de pièces hors de Chine. Selon la Chine, la raison était que les fabricants pouvaient échapper aux droits exigibles pour les véhicules automobiles complets en s'organisant pour importer des pièces et composants par l'intermédiaire de fournisseurs.

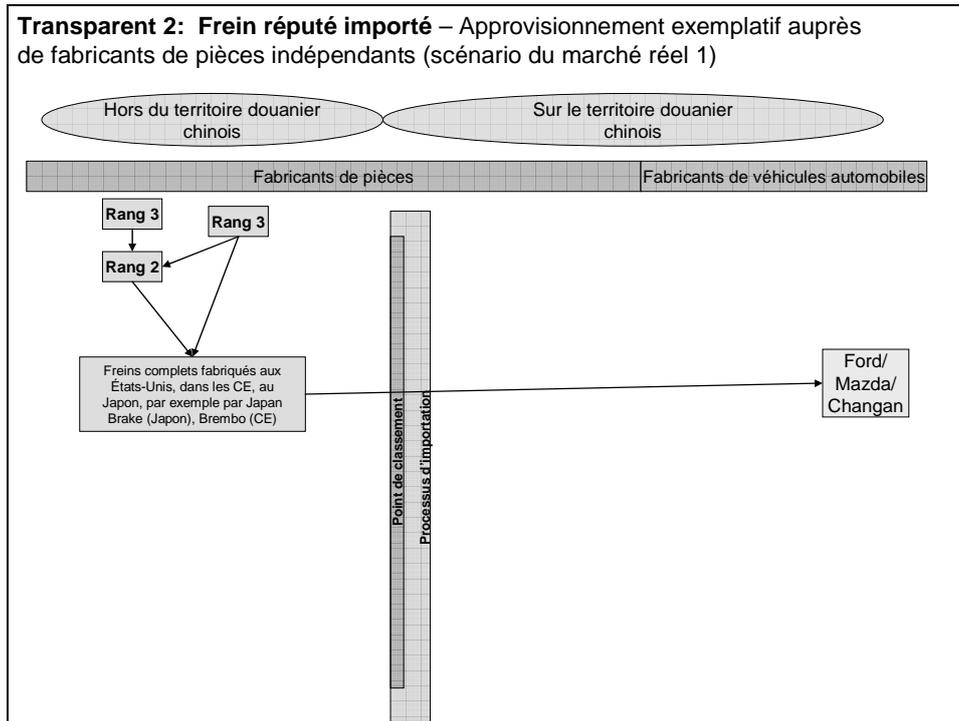
4.616 Cette position est indéfendable. Le Canada le démontre avec une série de transparents sur l'approvisionnement en pièces essentielles pour un dispositif de freinage qui, selon les mesures, constitue un frein réputé importé. La chaîne d'approvisionnement normale est complexe, avec des fabricants de pièces, des coentreprises, des relations commerciales et une intégration temporaire ou permanente des opérations à l'intérieur et au-delà des frontières, avec souvent une société unique qui joue des rôles multiples.

4.617 Le transparent 1 décrit ce qui se passe selon la Chine: toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule sont réunies quelque part à l'étranger. Au lieu d'être expédié globalement, l'envoi est fractionné en deux. Ces pièces sont reçues ensuite par une coentreprise de fabrication de véhicules automobiles, qui utilise les pièces pour assembler un véhicule complet. La Chine n'a pas présenté d'éléments de preuve indiquant que cela se soit jamais passé ainsi.

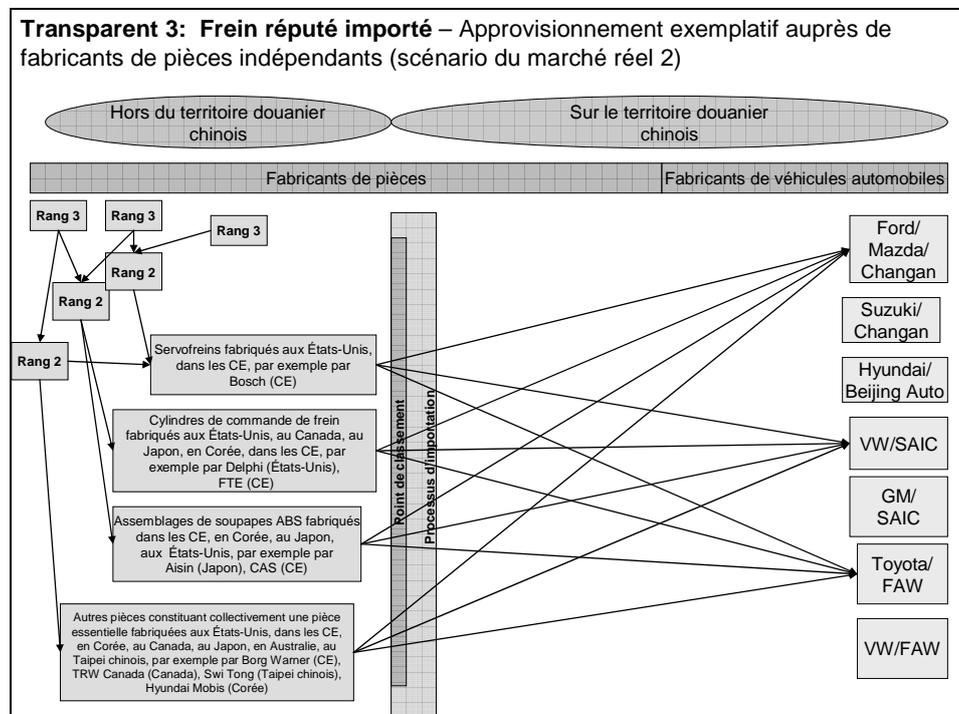


4.618 Regardons maintenant, dans le monde commercial réel, comment l'approvisionnement en pièces fonctionne *effectivement* dans l'industrie automobile. Dans tous les scénarios, selon les mesures le frein en résultant fabriqué par un fabricant de véhicules automobiles est réputé être importé, avec pour conséquence l'application du droit visant les véhicules automobiles.

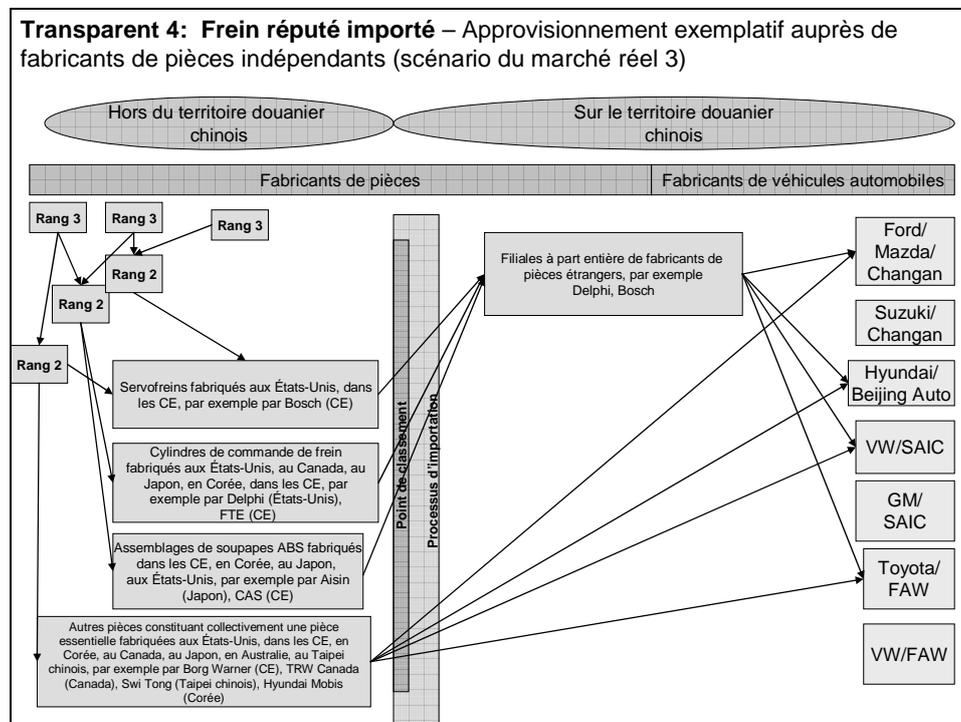
4.619 Le transparent 2 montre un fabricant de pièces spécialisé à l'étranger qui envoie un frein complet directement à un fabricant de véhicules automobiles en Chine. Le fabricant de véhicules automobiles doit se procurer séparément toutes les autres pièces du véhicule.



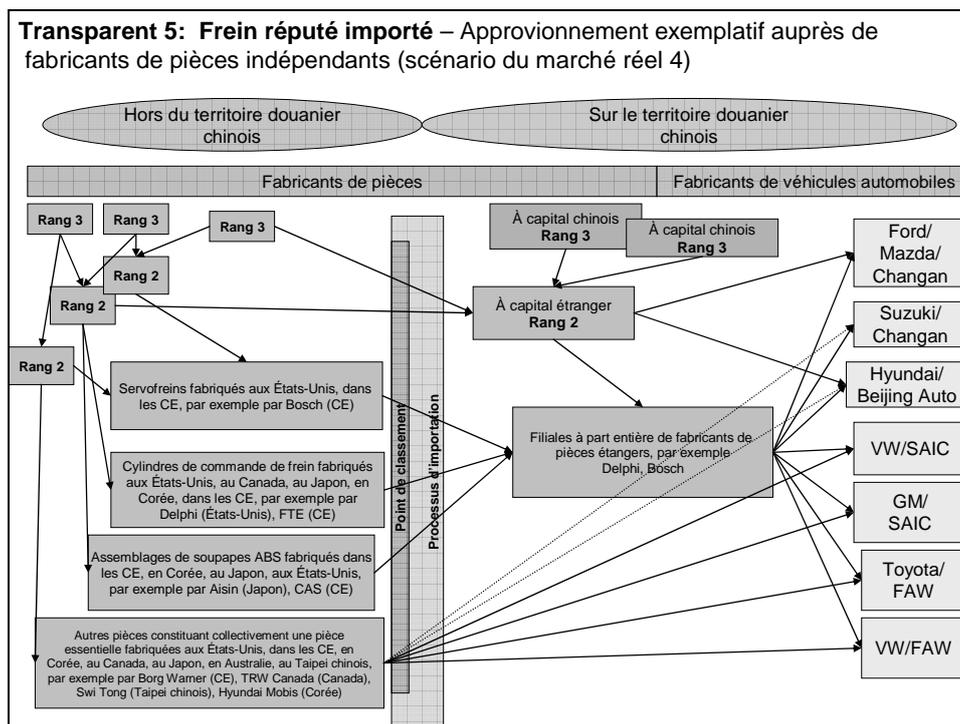
4.620 Le transparent 3 montre des envois fractionnés en provenance de différents fabricants de pièces spécialisés souvent dans différents pays, tous envoyés directement de l'étranger à des coentreprises de fabrication de véhicules automobiles en Chine.



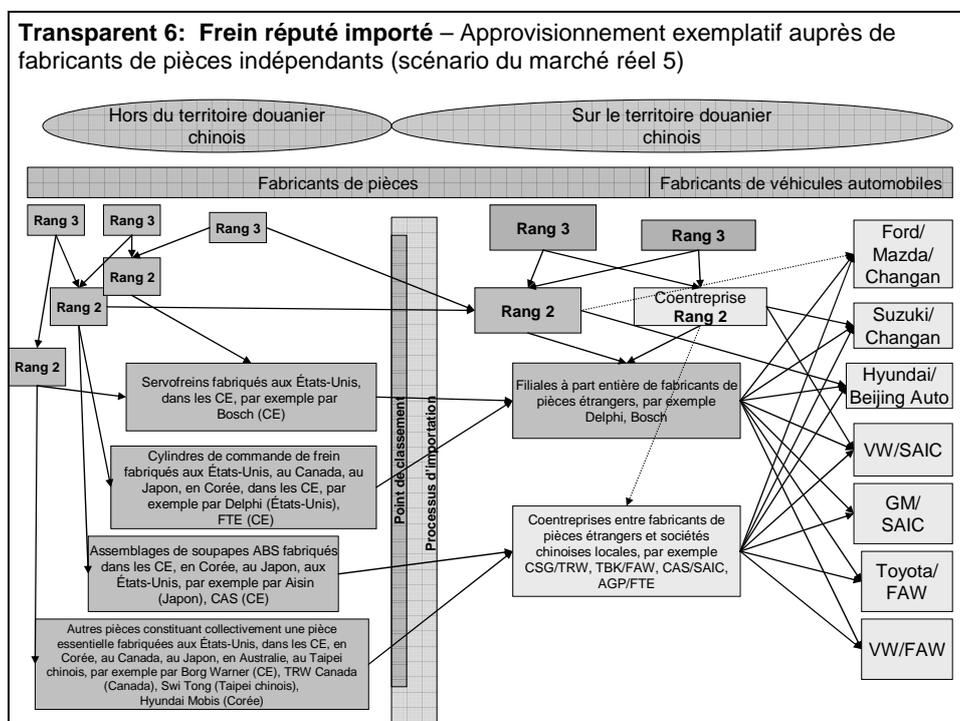
4.621 Le transparent 4 montre un scénario dans lequel trois pièces essentielles sont envoyées à des fabricants de pièces à capital étranger en Chine, pour être incorporées avec des pièces produites en Chine par ces sociétés puis envoyées à des fabricants de véhicules automobiles, qui combinent ces pièces avec d'autres pièces de frein qui leur sont envoyées directement de l'étranger.



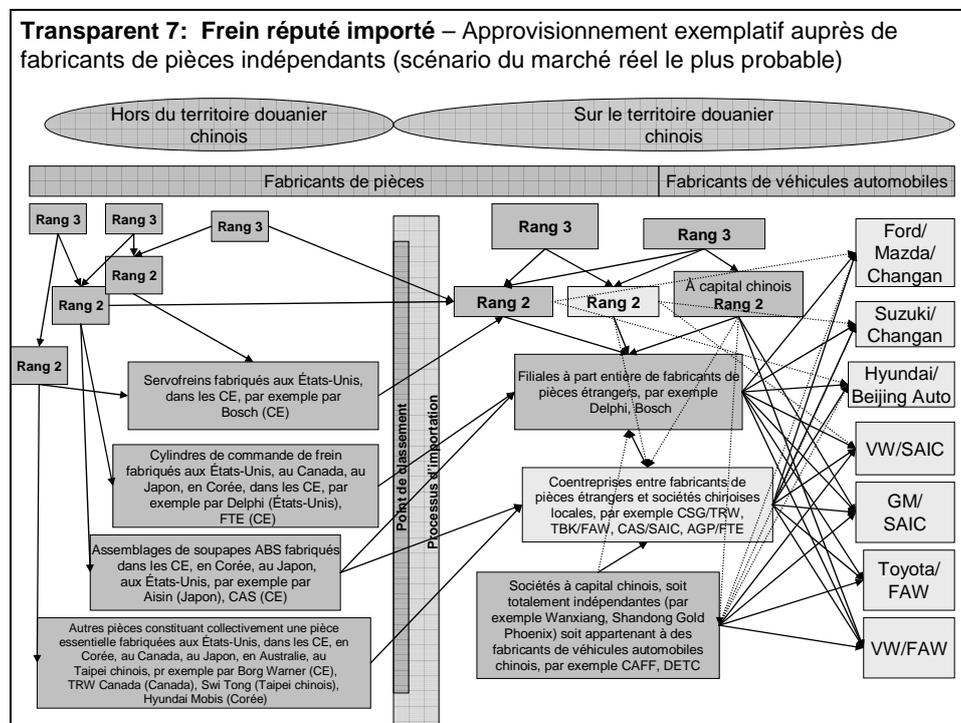
4.622 Le transparent 5 prend en compte en outre les fournisseurs à capital étranger en Chine qui produisent aussi des pièces pour le dispositif de freinage, avec des matières et des pièces obtenues à la fois en Chine et à l'étranger. La pièce pour le dispositif de freinage est ensuite expédiée soit à un fabricant de pièces à capital étranger soit directement à un fabricant de véhicules automobiles, et est incorporée dans le frein d'un véhicule.



4.623 Le transparent 6 prend en compte en outre les coentreprises dans la branche de production de pièces, qui importent certaines pièces essentielles, s'approvisionnent pour d'autres pièces en Chine, et expédient soit à des fabricants de pièces étrangers soit directement à des fabricants de véhicules automobiles.



4.624 Le transparent 7 prend en compte en outre les fabricants de pièces à capital entièrement chinois. L'ensemble comporte encore suffisamment de pièces essentielles importées pour être réputé importé.



4.625 Le dernier diagramme montre combien tout l'argument du contournement invoqué par la Chine est artificiel en réalité. La Chine fait valoir qu'elle peut cumuler la teneur en produits importés de toutes les pièces de freins en Chine, alors que ces pièces passent par de multiples acteurs indépendants sur le marché intérieur et sont combinées avec des pièces d'origine nationale. La Chine soutient que toute pièce importée doit être liée par un fabricant de véhicules automobiles à un modèle de production donné, alors que dans le même temps elle fait l'objet d'un cumul dans le cadre de ce que la Chine considère comme une tentative de vaste envergure pour contourner le taux de droit applicable aux véhicules automobiles. Il est impossible de concilier cela avec l'argument de la Chine fondé sur l'article XX d). La réalité commerciale est très éloignée de l'environnement dans lequel la Chine laisse entendre que le contournement est une éventualité sérieuse, bien qu'injustifiée. Il est tout simplement inutile de justifier les mesures, et le moyen de défense invoqué par la Chine est tout à fait vain.

P. DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.626 La question centrale en l'espèce est celle de savoir si les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles ont un véritable effet. L'argument des plaignants conduit à la conclusion que la Chine ne peut pas, en pratique, appliquer son droit de douane applicable aux véhicules automobiles parce que les importateurs peuvent manipuler à leur gré la ligne de démarcation entre un véhicule automobile et les pièces d'un véhicule automobile pour obtenir le taux de droit le plus bas. Le Groupe spécial doit rejeter cet argument et sa conclusion.

4.627 Les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles doivent être interprétées comme ayant un véritable effet au sens de l'article II du GATT de 1994. Cela implique

nécessairement d'établir une distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et entre la forme et le fond de ce qui est importé afin de refléter la réalité commerciale de la transaction.

4.628 La question dont le Groupe spécial est saisi est celle de savoir si les plaignants ont démontré que la façon dont la Chine a établi ces deux distinctions est incompatible avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC. Les plaignants ne se sont pas acquittés de cette charge, eu égard en particulier à leurs propres pratiques et à la lumière des réponses de l'OMD aux questions du Groupe spécial.

## **1. La distinction entre les véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles**

4.629 Selon le SH, la distinction entre les pièces et les articles complets est exprimée conformément au critère des "caractéristiques essentielles" énoncé dans la RGI 2 a). Les plaignants n'ont pas démontré que les mesures en cause sont incompatibles avec l'application du critère des "caractéristiques essentielles".

4.630 Les réponses de l'OMD aux questions du Groupe spécial confirment résolument cette conclusion. L'OMD a expliqué que le chapitre 87 du SH "pose des problèmes de classement tout à fait particuliers" en raison de sa disposition traitant simultanément des véhicules automobiles et de pièces et ensembles divers pour véhicules automobiles. L'OMD a expliqué que "les frontières entre ces positions" n'avaient pas été examinées par le Comité du SH.

4.631 La réponse de l'OMD indiquait clairement qu'il y avait un difficile problème de classement dès lors qu'il s'agissait d'établir la distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et que l'application de la RGI 1 ne réglait pas, à elle seule, ce problème de classement. L'OMD a confirmé aussi que l'application du critère des caractéristiques essentielles reflété dans la RGI 2 a) à un ensemble de faits particulier était "de la compétence des administrations douanières nationales".

4.632 Les plaignants ont choisi de ne pas soulever de controverse concernant l'application du Décret n° 125 à des combinaisons particulières de pièces et composants automobiles. Ils n'ont pas non plus exprimé une position claire sur les facteurs qui sont pertinents pour appliquer le critère des caractéristiques essentielles. Les plaignants n'ont donc pas démontré que les mesures contestées aboutissent nécessairement à une application abusive du critère des caractéristiques essentielles aux pièces et composants automobiles.

## **2. La distinction entre la forme et le fond**

4.633 Aux termes de la RGI 2 a), la condition des marchandises "en l'état" à la frontière définit les paramètres selon lesquels les autorités douanières peuvent évaluer les marchandises en question. L'interprétation de l'expression "en l'état" définit dans quelle mesure la Chine peut classer un envoi de pièces et composants automobiles d'après les éléments de preuve indiquant qu'il fait partie d'une série d'envois qui, pris ensemble, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et peuvent être assemblés pour constituer un véhicule automobile dans le cadre des paramètres des opérations de montage établis dans la RGI 2 a).

4.634 Selon l'OMD, le SH "ne dit rien" sur le sens de l'expression "en l'état". La Chine considère que la question centrale portée devant le Groupe spécial, à ce stade, est celle de savoir comment il devrait procéder pour régler le cas d'espèce compte tenu de l'absence d'une interprétation reconnue de

cette expression par l'OMD et de l'impossibilité pour les plaignants d'établir une interprétation de cette expression qui découle directement de l'application des principes coutumiers du droit international.

4.635 La question de savoir si les mesures contestées aboutissent à un classement approprié des véhicules automobiles conformément à la RGI 2 a) est au cœur du règlement du présent différend. Les deux parties au différend ont donné une importante place à leurs interprétations respectives de l'expression "en l'état". La thèse fondamentale des plaignants est que les mesures contestées n'aboutissent pas au recouvrement d'un droit de douane ordinaire parce que les impositions ne sont pas fonction de la condition des pièces et composants automobiles "en l'état" où ils sont présentés à la frontière. Par conséquent, selon eux, les mesures contestées instituent des impositions "intérieures" tombant sous le coup des disciplines de l'article III et de l'Accord sur les MIC. La Chine, en revanche, considère que les mesures reposent sur une juste interprétation de l'expression "en l'état", parce que le classement est fondé sur la déclaration de l'importateur selon laquelle une importation de pièces et composants est liée à d'autres importations de pièces et composants parce qu'assemblés ils constituent un article complet. La Chine considère par conséquent que les mesures contestées permettent de recouvrer des droits de douane proprement dits frappant les pièces et composants automobiles à leur importation sur son territoire douanier, et que le recouvrement de ces droits est compatible avec ses droits et obligations conformément à l'article II.

a) Les plaignants n'ont pas présenté une interprétation de l'expression "en l'état"

4.636 Les plaignants n'ont proposé que des définitions circulaires de l'expression "en l'état". Leurs définitions font référence aux marchandises "en l'état" où elles sont présentées à la douane, ou à l'état d'un produit à son arrivée à la frontière". Ces définitions soulèvent la question de savoir ce que l'expression "en l'état" signifie. Elles ne précisent pas si l'expression recouvre uniquement les caractéristiques physiques d'un conteneur unique ou le contenu de conteneurs multiples, ou si elle peut englober la prise en considération des éléments de preuve documentaires accompagnant l'envoi.

4.637 Il appartient aux plaignants, en tant que parties plaignantes en l'espèce, d'établir que les mesures contestées sont incompatibles avec les obligations de la Chine au regard des dispositions pertinentes des accords visés. En l'absence de toute interprétation de l'expression "en l'état", et en l'absence de toute justification de cette expression conformément aux principes coutumiers du droit international, il n'y a rien qui permet aux plaignants d'affirmer que le Décret n° 125 est incompatible avec le SH ou avec la pratique douanière internationale.

b) L'interprétation implicite de la RGI 2 a) faite par les plaignants est dénuée de fondement

4.638 Les plaignants proposent implicitement une interprétation de la RGI 2 a) exigeant un classement douanier d'après la forme sous laquelle l'importateur "présente" un ensemble de pièces et composants. Selon cette interprétation, les importateurs peuvent "présenter" les pièces et composants d'un article sous la forme qu'ils souhaitent, et les autorités douanières doivent accepter le classement proposé sans tenir compte d'autres éléments de preuve qui montrent que l'importateur importe des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

4.639 Les plaignants n'ont présenté aucun élément étayant l'idée que la RGI 2 a) empêche les autorités douanières d'examiner si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un article complet. Les plaignants se sont contentés d'avancer cette interprétation de la RGI 2 a). C'est une interprétation qui ne reconnaît pas le rôle que la RGI 2 a) joue dans le cadre du SH puisqu'elle laisse la relation entre les articles complets et les parties de ces articles entièrement à la discrétion de l'importateur. C'est, en outre, une

interprétation qui est contredite par les arguments et les pratiques douanières des plaignants eux-mêmes.

### 3. Trois voies pour trancher le différend

4.640 Les plaignants ont allégué que les mesures contestées violent l'article III et l'Accord sur les MIC, ainsi que l'article II. Pour établir le bien-fondé de ces allégations, les plaignants doivent démontrer que les mesures contestées ne permettent pas de recouvrer des droits de douane proprement dits que la Chine est autorisée à recouvrer conformément à sa Liste de concessions. Les plaignants ne se sont pas acquittés de cette obligation. La Chine, en revanche, a démontré qu'il était compatible avec le contexte de la RGI 2 a) d'interpréter l'expression "en l'état" d'une manière qui autorise les autorités douanières à établir une distinction entre le fond de ce qu'un importateur introduit sur le territoire douanier et la forme sous laquelle il y procède.

4.641 L'OMD a fait savoir au Groupe spécial qu'il n'y avait pas d'interprétation reconnue de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a). Cela laisse penser qu'il y a une ambiguïté connue et non réglée dans la RGI 2 a) concernant la distinction entre la forme et le fond dans le classement des pièces et composants. Cette ambiguïté dans la RGI 2 a) est suggérée non seulement par l'absence d'une interprétation faisant autorité de l'expression "en l'état" dans le cadre de l'OMD, mais aussi par l'incapacité des plaignants d'énoncer et d'étayer le sens de cette expression selon les normes internationales établies, ou au regard d'autres principes d'interprétation conformément à la *Convention de Vienne*. La Chine ne considère pas qu'il est compatible avec l'article 3:2 du Mémoire d'accord de trancher les questions de politique de ce type dans le contexte du règlement d'un différend.

4.642 Il y a trois voies qui s'offrent au Groupe spécial pour résoudre cette affaire. Premièrement, le Groupe spécial pourrait constater que les plaignants ne se sont pas acquittés de leur obligation de démontrer l'incompatibilité des mesures en cause avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC.

4.643 Deuxièmement, le Groupe spécial pourrait admettre que la Chine, contrairement aux plaignants, a présenté une interprétation de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a), et a démontré que cette interprétation était étayée par les principes d'interprétation de la *Convention de Vienne*. Cette interprétation étaye la position de la Chine selon laquelle les mesures contestées sont compatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II.

4.644 Troisièmement, le Groupe spécial pourrait constater que le règlement du présent différend dépend de l'interprétation d'une expression qui, pour le moment, reste ambiguë. C'est précisément dans cette circonstance que la doctrine *in dubio mitius* est applicable. Dans le présent contexte, l'application de cette doctrine étaye une interprétation de l'expression "véhicules automobiles" dans la Liste de concessions de la Chine, et une interprétation de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a), qui préservent le droit souverain de la Chine de définir et faire respecter les lignes de démarcation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et de s'assurer que toutes ses dispositions tarifaires sont appliquées. Selon le même principe, l'interprétation implicite de cette expression faite par les plaignants, qui priverait les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles de tout véritable effet, doit être rejetée comme étant incompatible avec la doctrine *in dubio mitius*. Cette ambiguïté pourrait être réglée soit dans le cadre de l'OMD (comme celle-ci l'a suggéré), soit par le Conseil général conformément à l'article IX:2 de l'Accord sur l'OMC. Une fois que cette question aura été clairement tranchée, il sera possible pour un groupe spécial de l'OMC chargé du règlement d'un différend d'évaluer le Décret n° 125 par rapport aux critères adoptés.

## V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

5.1 Les arguments présentés par l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Japon et le Mexique dans leurs communications écrites et leurs déclarations orales figurent dans les résumés ci-dessous.<sup>63</sup>

### A. COMMUNICATION DE L'ARGENTINE EN TANT QUE TIERCE PARTIE

#### 1. Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994

5.2 L'un des principaux points en litige est de savoir si les mesures<sup>64</sup> en cause constituent des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994, ou plutôt des taxes intérieures gouvernées par l'article III:2 du GATT de 1994 et des réglementations intérieures visées à l'article III:4 du GATT de 1994.

5.3 Pour être considérée comme une mesure à la frontière au titre de l'article II:l b), une telle mesure devrait être un droit ou des droits imposés "à l'importation sur le territoire" ou "à l'occasion de l'importation".<sup>65</sup> En application des mesures en litige, un droit est imposé sur les véhicules complets à l'assemblage des pièces importées. Le fait que le droit est perçu après vérification par les autorités et une fois le véhicule fabriqué est un élément qui indique que la condition d'application du droit est l'assemblage et la fabrication du véhicule, et non pas l'importation des pièces.

5.4 La Chine laisse entendre que ses mesures sont fonction de l'importation parce que les pièces automobiles ne sont pas en libre pratique tant que les pièces et composants n'ont pas été frappés du taux de droit applicable aux véhicules automobiles si le fabricant utilise les pièces et composants importés dans le cadre d'un ensemble plus important de pièces importées présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.<sup>66</sup> Le Groupe spécial *CEE – Pièces et composants* a considéré que le traitement des marchandises importées comme n'étant pas "en libre pratique" ne pouvait pas étayer la conclusion selon laquelle les droits étaient perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:l b).<sup>67</sup>

5.5 En outre, la Chine cherche à démontrer que les impositions perçues après l'importation sont des mesures à la frontière parce que la perception est administrée par la douane. L'Argentine considère qu'il faudrait évaluer ce point soigneusement puisqu'un Membre pourrait contourner les obligations contractées par lui au titre de l'article III du GATT de 1994 simplement en désignant le bureau de douane comme étant l'organisme perceuteur d'une imposition intérieure.

5.6 La manière dont les mesures en cause dans le présent différend fonctionnent donne à penser que ce sont des taxes intérieures et des réglementations intérieures applicables seulement aux pièces importées. Ces mesures relèvent par conséquent des dispositions de l'article III:2 et l'article III:4 du GATT de 1994. Si le Groupe spécial constatait une incompatibilité des mesures avec les dispositions

---

<sup>63</sup> Les résumés des arguments des tierces parties sont établis sur la base des résumés analytiques communiqués par les tierces parties au Groupe spécial dans le cas de l'Argentine et du Japon; et sur la base des déclarations orales présentées par l'Australie, le Brésil et le Mexique. Les notes de bas de page de la présente section sont celles des tierces parties.

<sup>64</sup> Les mesures contestées sont: l'"Ordonnance de 1994 relative à l'industrie automobile" (pièce JE-18); le "Décret n° 125" (pièce JE-27); l'"Avis n° 4" (pièce JE-28).

<sup>65</sup> Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.8.

<sup>66</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.

<sup>67</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

susmentionnées en ce qui concerne le traitement national, une constatation de compatibilité des mesures de la Chine avec le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accèsion de la Chine serait également nécessaire.

## **2. Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs**

5.7 L'Argentine estime qu'il n'est pas approprié d'établir un parallélisme entre les droits de douane proprement dits et les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs. La Chine établit un tel parallélisme afin de justifier ses mesures comme étant des mesures anticontournement.

5.8 En application des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs, les droits sont imposés à la frontière au moment de l'importation, et non par la suite ni en fonction de leur incorporation à des pièces entières. La différence entre les mesures de la Chine et les mesures anticontournement des droits antidumping/droits compensateurs donne à penser que les mesures de la Chine ne sont pas des mesures anticontournement et que, par conséquent, on ne discerne pas une pratique commune ni d'une certaine constance.<sup>68</sup>

5.9 Admettre que les mesures de la Chine sont imposées pour empêcher le contournement des droits de douane proprement dits<sup>69</sup> conduirait à inclure dans l'article II du GATT de 1994 des mesures qui font intervenir, avant et après l'importation, des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux fabricants de pièces importées, ainsi que des droits qui sont imposés en fonction des pièces importées que le fabricant décide d'intégrer dans le produit final et de la manière dont il décide de le faire. Cela permettrait d'appliquer des restrictions aux importations de marchandises d'autres Membres qui n'avaient pas été inscrites dans leurs listes de concession, sous le prétexte de protéger une soi-disant mesure anticontournement.<sup>70</sup>

## **3. Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).**

5.10 La Chine indique que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 comme étant des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de la loi douanière de la Chine.<sup>71</sup> Pour qu'une mesure soit considérée comme "nécessaire" au titre de l'article XX d), l'un des éléments qui interviennent dans le "souplesage et la mise en balance" est l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international.<sup>72</sup>

5.11 La différence de traitement accordée aux pièces importées se traduit par une restriction à l'entrée des pièces importées sur le marché chinois de l'automobile. L'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a constaté qu'"[u]ne mesure qui a[vait] une incidence relativement faible sur les produits importés pourra[it] plus facilement être considérée comme "nécessaire" qu'une mesure qui a[vait] des effets restrictifs profonds ou plus larges."<sup>73</sup> Les effets que les mesures contestées ont sur les pièces importées entraînent une restriction au commerce. Par conséquent, le critère de la "nécessité" n'est pas rempli, ce qui empêche la Chine de justifier les mesures au titre de l'article XX d).

---

<sup>68</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 192.

<sup>69</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 112.

<sup>70</sup> Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 35.

<sup>71</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 201.

<sup>72</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 208.

<sup>73</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 163.

5.12 Enfin, si le Groupe spécial analysait la justification des mesures au titre du texte introductif de l'article XX, l'Argentine estime que les décisions de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* et l'affaire *États-Unis – Essence* s'agissant de prévenir l'"abus des exceptions énumérées à l'article XX" sont pertinentes.<sup>74</sup>

B. COMMUNICATION DU JAPON EN TANT QUE TIERCE PARTIE

**1. L'article III du GATT de 1994 s'applique aux mesures**

5.13 Les droits imposés en application des mesures de la Chine sont classés de façon appropriée en tant qu'impositions intérieures au titre de l'article III:2 du GATT de 1994, et les mesures en tant que réglementations intérieures au titre de l'article III:4. En application de la jurisprudence du GATT et de l'OMC, ce n'est pas la dénomination attribuée par les Membres à leurs mesures commerciales qui détermine si elles constituent des mesures intérieures ou des mesures à la frontière, mais leur fonctionnement réel.

a) Jurisprudence pertinente du GATT et de l'OMC

5.14 Dans l'affaire *CE – Bananes III*, les CE ont fait valoir que leur régime de licences d'importation était une mesure à la frontière ne relevant pas de l'article III. L'Organe d'appel a toutefois confirmé la conclusion du Groupe spécial selon laquelle les procédures allaient "bien au-delà" des "simples prescriptions" nécessaires pour administrer le contingent tarifaire et relevaient par conséquent de l'article III du GATT de 1994.<sup>75</sup>

5.15 Plusieurs groupes spéciaux du GATT confirment également cette approche. Ce qui était en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était un règlement des CE visant à empêcher le contournement de droits antidumping. En application du règlement des CE, des droits étaient perçus sur les ensembles produits dans les CE qui contenaient une proportion notable de pièces importées lorsque le produit fini importé aurait été soumis à des droits antidumping. Selon le Groupe spécial du GATT, ces "droits anticontournement" n'étaient pas imposés en fonction de l'importation ni au moment de l'importation du produit.<sup>76</sup>

5.16 De la même façon, dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, le Groupe spécial a jugé que la constitution d'une caution pour l'importation de protéines végétales devrait être examinée au titre de l'article III, et non pas de l'article II.<sup>77</sup> Le Groupe spécial a fondé sa conclusion, dans sa partie pertinente, sur son évaluation de la question de savoir si les impositions en cause étaient "perçues au moment de l'entrée des marchandises dans le pays importateur et constitu[ai]ent une condition mise à l'entrée de ces marchandises".<sup>78</sup>

5.17 Enfin, dans l'affaire *Belgique – Allocations familiales*, le Groupe spécial a constaté que la perception contestée était une imposition intérieure relevant de l'article III, et non un droit de douane relevant de l'article II. Il a noté que la perception avait "lieu non pas au moment de l'importation, mais lorsque le prix d'achat [était] acquitté", et que la perception n'était imposée "que sur des produits

---

<sup>74</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

<sup>75</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 211.

<sup>76</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5.

<sup>77</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*.

<sup>78</sup> *Idem*, paragraphe 4.16 b) (citant les rapports de la sous-commission de la Conférence de La Havane aux pages 62 et 63).

achetés par les pouvoirs publics, pour leur propre usage, et non pas sur des importations en tant que telles".<sup>79</sup>

b) Les mesures de la Chine entraînent des violations de l'article III du GATT de 1994

5.18 Les droits imposés en application des mesures sont des impositions intérieures et non des droits de douanes car ils sont imposés non pas en fonction simplement de l'importation des pièces, mais plutôt en fonction de la manière dont l'automobile finie est assemblée ou produite en Chine et donc de la manière dont les pièces importées sont utilisées. Plusieurs caractéristiques des mesures le démontrent.

5.19 Premièrement, les mesures exigent la perception d'impositions seulement après que les pièces automobiles ont été importées et assemblées en un véhicule complet, et non pas à leur présentation à la frontière. En application du Décret n° 125, le droit frappant une pièce est fixé après l'assemblage et la production, plutôt que directement à l'importation (voir les articles 7, 11, 27 à 35). Le niveau du droit frappant les pièces importées dépend donc de leur assemblage final en un véhicule complété en Chine. Si les pièces importées doivent être incorporées dans une voiture qui, conformément au Décret n° 125, n'a pas une teneur suffisante en produits nationaux, elles seront soumises aux droits de douane qui doivent normalement être acquittés sur la voiture importée complètement montée (voir le Décret n° 125, articles 21 et 22); le droit final sur les pièces est fixé seulement après leur assemblage en automobiles entières (voir l'article 28); la question de savoir si une pièce présente les caractéristiques d'un véhicule complet est déterminée une fois les pièces assemblées (voir l'article 5).

5.20 Deuxièmement, les impositions s'appliquent surtout aux fabricants d'automobiles, plutôt qu'aux importateurs de pièces automobiles spécifiques. Les fabricants sont tenus d'acquitter les droits même si les pièces ont été achetées sur le marché intérieur à des fournisseurs qui les avaient importées auparavant (voir le Décret n° 125, articles 27 à 35).

5.21 Troisièmement, la vérification par les autorités douanières dans les locaux du fabricant (voir le Décret n° 125, articles 17 à 20) a lieu après l'assemblage et la production. Considéré conjointement avec les autres éléments énumérés ici, ce point confirme certainement le caractère intérieur des mesures.

5.22 Enfin, les droits sont perçus suivant la manière dont les pièces automobiles importées sont incorporées dans la production nationale (voir le Décret n° 125, articles 21 à 24). De fait, le taux de "droit" de la pièce peut changer durant la production du véhicule si la gamme de pièces importées utilisée dans l'assemblage change (voir le Décret n° 125, article 20). En conséquence, les droits exigibles en application du Décret n° 125, bien qu'ils soient dénommés "droits de douane", sont en fait des impositions intérieures relevant de l'article III:2 du GATT de 1994, plutôt que des droits de douane relevant de l'article II.

c) La première communication écrite de la Chine ne réfute pas les éléments de preuve montrant que les mesures contestées sont des impositions intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994

5.23 Dans sa première communication écrite, la Chine fait valoir que trois facteurs donnent à penser que les mesures en litige imposent des droits de douane, non des impositions intérieures. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 44) Le Japon présente quelques

---

<sup>79</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *Belgique – Allocations familiales*, paragraphe 2.

observations indiquant les raisons pour lesquelles les affirmations de la Chine ne sont pas convaincantes.

5.24 Premièrement, la Chine affirme que l'importateur "déclare habituellement au moment de l'importation si une importation de pièces et composants automobiles sera utilisée pour assembler un véhicule importé complet".<sup>80</sup> Le fait qu'une mesure exige une certaine action au moment de l'importation ne signifie pas que la mesure soit pour cette raison une mesure à la frontière. De fait, dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, un groupe spécial du GATT a constaté que *la constitution d'une caution pour l'importation d'une marchandise* devrait être examinée au titre de l'article III. En outre, il est important de noter que les mesures contestées exigent une déclaration concernant la teneur du véhicule automobile complété après sa fabrication en Chine, et non pas le contenu d'un envoi particulier au moment de l'importation. Ainsi, même si un envoi ne contient que des moteurs, l'importateur doit déclarer qu'il s'agit de "véhicules réputés complets" selon les autres pièces auxquelles les moteurs seront associés dans le cadre du processus de fabrication.

5.25 Deuxièmement, la Chine fait valoir qu'en application des mesures, les pièces automobiles entrant en Chine restent sous douane et ne sont pas en libre pratique sur son territoire douanier. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 46) Cependant, cette affirmation n'est pas pertinente pour l'examen du Groupe spécial. Le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* a conclu que "[l]e fait que la CEE traite les pièces et matériaux importés soumis à des droits antiéchantillonnage comme n'étant pas "en libre pratique" ne [pouvait] pas ... étayer la conclusion selon laquelle les droits antiéchantillonnage [étaient] perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) [du GATT]".<sup>81</sup> Il a indiqué que statuer autrement signifierait que les objectifs fondamentaux qui sous-tendent l'article II et l'article III ne pourraient plus être atteints.

5.26 Enfin, la Chine affirme que les "mesures contestées sont administrées par l'Administration générale des douanes de la Chine" et que "les droits perçus en application du Décret n° 125 sont classés avec les droits de douane proprement dits. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 47) Cette affirmation n'est pas non plus pertinente. Le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* s'est montré précisément préoccupé par le fait que si la description ou la qualification d'une imposition dans la législation nationale était pertinente pour la question de savoir si l'imposition est couverte par l'article III du GATT de 1994, les Membres "pourraient en particulier frapper d'impositions des produits après leur importation simplement en chargeant leur administration douanière de percevoir ces impositions et d'en affecter les recettes à leurs recettes douanières".<sup>82</sup> Il a donc rejeté l'idée que l'imposition contestée était couverte par l'article II.

## **2. À titre subsidiaire, l'article II du GATT de 1994 s'applique aux mesures**

5.27 Si le Groupe spécial qualifiait les impositions en cause de droits de douane, le Japon soutiendrait le point de vue des plaignants selon lequel les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994.

---

<sup>80</sup> Voir *idem* paragraphe 45.

<sup>81</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7. (non souligné dans l'original)

<sup>82</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

a) Les mesures de la Chine entraînent une violation *prima facie* de ses engagements tarifaires

5.28 La Liste de concessions de la Chine concernant les automobiles et les pièces automobiles est établie sur la base de la nomenclature prescrite au chapitre 87 du Code SH intitulé "voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires". Le sens ordinaire de ces positions dans leur contexte est clair: lorsqu'une marchandise constitue l'une des pièces décrites aux positions 8706 à 8708, elle doit être classée sous ces positions. Étant donné que des carrosseries de véhicule sans moteur et certains autres composants ne peuvent pas être considérés comme des "voitures de tourisme et autres véhicules automobiles" au sens ordinaire de ces termes, mais seulement comme une pièce ou des pièces d'une telle voiture ou d'un tel véhicule, ils ne peuvent pas être classés en tant que véhicules complets mais seulement en tant que pièces constitutives de ces véhicules.

5.29 Comme la Chine le reconnaît, la règle des "caractéristiques essentielles" formulée dans le SH et ses notes explicatives constituent le contexte pertinent pour interpréter sa liste tarifaire. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 84) En application de cette règle, ce n'est que si les pièces importées possèdent les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini qu'elles seront considérées comme constituant l'article complet ou fini. Toute application des mesures ayant pour effet de frapper de droits applicables aux véhicules complets des pièces qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles du véhicule complet viole l'article II.

b) La Chine combine de manière inappropriée des marchandises qui ont été importées séparément

5.30 Conformément à sa théorie de l'"anticonournement", la Chine affirme que la question d'interprétation fondamentale dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si les mesures contestées sont établies sur la base d'une interprétation valable de l'expression "véhicules automobiles". Elle fonde son moyen de défense sur l'idée selon laquelle elle ne fait qu'évaluer la nature des produits importés en se basant non sur la forme sous laquelle ils sont importés mais sur la mesure dans laquelle ils sont combinés à d'autres importations dans le produit final. Elle laisse entendre que cela serait compatible avec l'article II du GATT de 1994 et avec les pratiques douanières d'autres Membres.

5.31 En réalité, il n'y a rien dans le sens ordinaire des positions du classement tarifaire de la Chine visant les véhicules ou les pièces automobiles pour étayer une distinction des taux de droits qui serait établie en fonction de l'utilisation finale des pièces de voitures importées. De fait, en interprétant la liste tarifaire de la Chine, le Groupe spécial doit donner un sens non seulement à l'engagement que la Chine a pris en ce qui concerne les "véhicules automobiles" mais également aux engagements qu'elle a pris en ce qui concerne les "pièces" de véhicule automobile.

5.32 À titre de contexte, la règle des "caractéristiques essentielles" au regard du SH qui est incorporée dans la Liste de la Chine précise que, si des pièces importées "en l'état" possèdent les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini, elles seront considérées comme étant l'article complet ou fini. Donc, lorsqu'un envoi est constitué de pièces automobiles importées qui possèdent, en l'état de leur présentation en douane, les caractéristiques essentielles d'une voiture de tourisme ou d'un autre véhicule automobile, ces pièces peuvent être considérées comme étant couvertes par les positions 8702 à 8704. Cependant, si les pièces importées constituent "en l'état" des "châssis de véhicules automobiles équipés de leur moteur et des carrosseries" couverts par les positions 8706 à 8708 ou des "pièce[s] automobile[s]" couverts par les positions 8407 à 8408, elles ne peuvent pas être considérées comme étant couvertes par les positions 8702 à 8704.

5.33 La pratique ultérieure des Membres montre aussi que des marchandises présentées sous forme d'envois multiples ne peuvent pas être considérées ensemble comme constituant un seul article. En règle générale, les autorités douanières du Japon, par exemple, fondent leurs décisions en matière de classement sur les produits importés au moment du dédouanement; et des marchandises importées sous forme d'envois différents ne sont classées conjointement que dans des cas exceptionnels. Le Japon croit comprendre qu'il en va de même dans les CE.<sup>83</sup>

5.34 Lorsque la Chine fait référence aux règles des États-Unis et des CE relatives aux envois échelonnés, elle ne précise pas que ces dispositions sont exceptionnelles. Celles-ci sont appliquées à la demande et au profit d'un importateur voulant, par exemple, éviter les charges administratives consistant à présenter des déclarations en douane distinctes pour un envoi unique divisé en plusieurs envois. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 157 à 159) De telles règles s'appliquent dans des cas limités et n'ont pas pour but d'empêcher le contournement mais sont appliquées, au choix de l'importateur, pour assurer l'importateur enregistré qu'il ne sera pas pénalisé par une décision du transporteur consistant à échelonner les envois.

5.35 En conséquence, même si les droits imposés en application des mesures sont considérés comme des droits de douane, toute application des mesures dans les cas où une ou plusieurs pièces importées en Chine (sous forme d'envoi unique) ne possèdent pas les caractéristiques essentielles du véhicule complet aboutit à une violation de la Liste de la Chine et de l'article II du GATT de 1994.

### **3. Classement tarifaire des kits CKD et des kits SKD**

5.36 Outre les violations générales susmentionnées, le traitement général appliqué par les mesures aux kits CKD/SKD comme étant des "véhicules complets" indépendamment de leur teneur précise et de leur condition conduit aussi à une violation spécifique de l'article II et du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

a) Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD en application des mesures contestées viole l'article II du GATT de 1994

5.37 La gamme des kits CKD et les kits SKD va des kits qui incluent certaines pièces d'un véhicule automobile mais pas leur quasi-totalité et qui doivent encore faire l'objet d'importantes opérations d'assemblage et de production, aux kits qui sont essentiellement des véhicules automobiles entiers ayant simplement été démontés pour faciliter le transport. Par conséquent, les kits CKD/SKD peuvent dans certaines circonstances constituer des "véhicules complets" mais dans beaucoup d'autres circonstances, ce ne sera pas le cas.

5.38 Les mesures imposent toutefois une règle générale selon laquelle les kits CKD et les kits SKD font partie des combinaisons de pièces et composants qui sont réputées constituer un véhicule complet. Le traitement général appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD comme étant des "véhicules complets" entraînera donc nécessairement des violations de l'article II du GATT de 1994. Le moyen de défense invoqué par la Chine est contradictoire. D'un côté, elle fait valoir que les mesures ne s'appliquent pas aux kits CKD et aux kits SKD. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 37) D'un autre côté, les termes mêmes de l'article 21 du Décret n° 125

---

<sup>83</sup> La Cour européenne de Justice, dans l'affaire C-35/93, *Develop Dr. Eisbein GmbH & Co*, 16 juin 1994 JCR [1994], page I-02655, paragraphe 19, a affirmé ce qui suit: "il y a lieu de considérer comme un article présenté à l'état démonté ou non monté, l'article dont les éléments constitutifs, c'est-à-dire ceux qui peuvent être identifiés comme les éléments destinés à constituer le produit fini, sont tous présentés en même temps au dédouanement (...)."

incluent très clairement ces kits dans les combinaisons de pièces qui sont des pièces d'automobile assimilées à des véhicules complets.

- b) Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD viole le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail

5.39 De plus, le traitement appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD entraîne aussi une violation de l'engagement qu'elle a pris au titre du rapport du Groupe de travail. Le Japon soutient le point de vue exprimé par certains des plaignants à cet égard. Les mesures ont effectivement créé pour les kits CKD et les kits SKD une nouvelle ligne tarifaire assortie d'un droit de 25 pour cent, étant donné que tous les kits sont maintenant soumis à ce droit. (voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 122) Cela constitue une violation des engagements découlant pour la Chine du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. La Chine n'avait pas l'obligation d'instituer une nouvelle ligne tarifaire pour les kits; en revanche, si elle formulait un droit d'application générale, elle était tenue d'imposer un droit de 10 pour cent.

5.40 Ce n'est pas en disant qu'elle n'a pas formellement ouvert une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD puisqu'elle n'a pas modifié sa liste tarifaire que la Chine pourrait se défendre. En fait, les mesures ont créé un nouveau droit pour ces kits. La Chine est tenue de mettre en œuvre, de bonne foi, ses obligations dans le cadre de l'OMC, y compris les engagements qui découlent du rapport du Groupe de travail.

#### **4. L'article XX du GATT de 1994 ne justifie pas les mesures**

5.41 La Chine fait valoir que les mesures étaient destinées à assurer le respect de ses lois et règlements douaniers. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 et 204) Les mesures, toutefois, ne mentionnent nulle part un tel objectif qui consisterait à empêcher le contournement des règles douanières de la Chine. De fait, la Chine fait simplement référence aux termes généraux de son Ordonnance n° 8 indiquant que "les droits à l'importation seront perçus en stricte conformité avec les taux de droits applicables aux véhicules complets et aux pièces, de manière à empêcher une évasion fiscale". (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 24) On voit mal en quoi cela serait pertinent, encore moins en quoi cela fournirait une quelconque justification des mesures. De plus, la Chine se réfère spécifiquement à la fois "aux véhicules complets et aux pièces" et ne fait pas du tout référence aux kits CKD ou SKD ni à un risque particulier de contournement concernant ces kits.

5.42 La Chine n'a pas fourni d'éléments de preuve indiquant que les fabricants d'automobile établis en Chine, qui bénéficiaient légitimement depuis maintes années des droits moins élevés de la Chine sur les pièces automobiles au moyen d'opérations de montage à l'intérieur du pays, se soient récemment tournés vers la fraude douanière en important des véhicules complets comme étant des pièces automobiles. La Chine aurait plutôt montré que les principaux fabricants de voiture ont respecté les règles douanières chinoises, que celles-ci soient ou non compatibles avec les règles de l'OMC. Ainsi, elle a noté que les principaux fabricants de voiture avaient importé des kits CKD et des kits SKD sur son territoire dans le cadre de classements tarifaires compatibles avec ses règles douanières. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 39)

5.43 De plus, les mesures ont sur le commerce une grave incidence. Elles sont formulées d'une manière très large qui couvre des envois multiples en provenance de diverses sources et destinés à différentes régions à l'intérieur de la Chine. Elles imposent une règle générale qui veut que si des importations sont utilisées dans certaines proportions avec d'autres importations, elles seront toujours traitées comme des "véhicules complets" et donc frappées de droits de douane plus élevés. De fait, la

Chine traitera des combinaisons de pièces importées qui proviennent de différents fournisseurs, voire de différentes origines, comme un seul et même "véhicule complet" à ces fins. Les mesures ne font pas non plus de distinction entre les pièces importées en Chine par le fabricant du véhicule et les pièces importées en Chine par des tiers, tels les fournisseurs de pièces. Ce point particulier mérite un examen plus attentif.

## C. COMMUNICATION DU MEXIQUE EN TANT QUE TIERCE PARTIE

### 1. Introduction

5.44 Le gouvernement des États-Unis du Mexique (le "Mexique") se félicite de l'occasion qui lui est offerte d'exposer ses vues dans le présent différend. Le Mexique participe en qualité de tierce partie en raison de son intérêt commercial dans cette affaire. Il est préoccupé de constater que la Chine ne s'est pas conformée à ses obligations dans le cadre de l'OMC, eu égard en particulier au fait que l'industrie mexicaine des pièces automobiles représente une part importante du secteur manufacturier dans son produit intérieur brut.

5.45 Le Mexique souscrit aux arguments présentés par les États-Unis, les Communautés européennes et le Canada selon lesquels l'imposition de mesures qui favorisent les pièces automobiles nationales par rapport aux pièces importées équivalent à une violation des principes fondamentaux de non discrimination de l'OMC. Au moyen de trois instruments spécifiques qui sont aujourd'hui contestés dans le présent différend (les mesures), la Chine frappe les pièces automobiles importées d'impositions et de formalités administratives additionnelles dont ne sont pas frappées les pièces automobiles produites sur le territoire chinois. Cela modifie inévitablement les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits importés, ce qui incite à son tour les producteurs d'automobiles à utiliser les pièces automobiles nationales plutôt que les pièces automobiles importées.

5.46 En particulier, les mesures imposées par la Chine violent le GATT de 1994, l'Accord sur les MIC, l'Accord SMC, et certaines dispositions de son Protocole d'accession.

### 2. Le GATT de 1994

5.47 De l'avis du Mexique, les mesures adoptées par la Chine sont des "mesures intérieures" qui sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 en ce sens qu'elles accordent un traitement moins favorable aux pièces automobiles importées qu'aux pièces automobiles nationales. Contrairement à ce que la Chine soutient dans sa première communication<sup>84</sup>, les mesures en cause sont non pas des "mesures à la frontière", mais des "mesures intérieures". Eu égard au fait qu'elles sont appliquées une fois le produit importé et non pas au moment de son importation, le présent Groupe spécial devrait en conclure que, par leur nature, ce sont des mesures appliquées à l'intérieur du pays.

5.48 Plus spécifiquement, les mesures de la Chine relatives aux pièces automobiles sont incompatibles avec les paragraphes suivants de l'article III:

- a) Le paragraphe 2, en ce sens qu'elles se traduisent par des impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux;

---

<sup>84</sup> Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 41 à 70.

- b) le paragraphe 4, en ce sens que ce sont des mesures qui affectent la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur<sup>85</sup>;
- c) le paragraphe 5, en ce sens que ce sont des réglementations quantitatives qui exigent qu'une quantité ou une proportion déterminée d'un produit visé provienne de sources nationales de production.

5.49 Les paragraphes 2, 4 et 5 de l'article III du GATT de 1994 énoncent les différentes manières de s'acquitter de l'obligation d'accorder le traitement national. Par conséquent, les mesures imposées par la Chine sont incompatibles avec ces trois scénarios du principe du traitement national.

### 3. L'Accord sur les MIC

5.50 Les mesures adoptées par la Chine violent aussi les disciplines de l'OMC du point de vue des mesures concernant les investissements et liées au commerce (MIC).

5.51 De l'avis du Mexique, les mesures contestées sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC, dans l'ordre d'analyse appliqué par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*.<sup>86</sup> Le Groupe spécial a considéré dans ce différend que l'incompatibilité des mesures devrait être analysée en deux étapes: premièrement, en déterminant si les mesures en cause étaient des MIC, ce qui supposait de déterminer si c'étaient i) des "mesures concernant les investissements" et ii) des mesures "liées au commerce"; et deuxièmement, en examinant si les MIC violaient l'article III du GATT de 1994.

5.52 S'agissant de la première étape, le Mexique considère que les mesures adoptées par la Chine sont effectivement des mesures concernant les investissements et liées au commerce. Ainsi qu'il a été indiqué dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, une mesure qui "vis[e] à encourager la mise en place d'une capacité de production de véhicules automobiles finis et de parties et pièces de véhicules automobiles" est une "mesure concernant les investissements".<sup>87</sup> Ce même Groupe spécial a affirmé que les mesures qui étaient des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux "seraient nécessairement "liées au commerce"". <sup>88</sup> Par voie de conséquence, dans l'affaire en cause, les deux conditions d'une MIC sont remplies.

5.53 S'agissant de la deuxième étape, eu égard aux considérations susindiquées, le Mexique est d'avis que les mesures imposées par la Chine violent l'article III du GATT, soit les prescriptions énoncées aux paragraphes 2, 4 et 5 dudit article. Par voie de conséquence, les mesures en cause sont incompatibles au regard de l'analyse indiquée par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*.

5.54 En outre, l'article 2 de l'Accord sur les MIC dispose qu'aucun Membre n'appliquera de MIC qui soient incompatibles avec les dispositions de l'article III du GATT de 1994 (traitement national). L'article 2:2 clarifie ce point en renvoyant à la "Liste exemplative" de MIC jugées incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national.

---

<sup>85</sup> En ce qui concerne le terme "affectant" figurant à l'article III:4 du GATT de 1994, le Mexique considère que le point de vue du Groupe spécial *Inde – Automobiles* (DS175) (paragraphe 7.197) s'applique en l'espèce. Dans ce différend, le Groupe spécial a interprété "affectant" comme pouvant se produire lorsqu'il y a incitation à acheter des produits locaux ou que les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés sont altérées.

<sup>86</sup> Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.72.

<sup>87</sup> *Ibid.*, paragraphe 14.80.

<sup>88</sup> *Ibid.*, paragraphe 14.82.

5.55 Les mesures en cause relèvent directement du paragraphe 1 a) de la Liste exemplative, qui concerne les MIC comportant des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. En particulier, le paragraphe 1 a) fait référence, comme exemple de MIC qui sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994, à celles auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:

qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale. (non souligné dans l'original)

5.56 Dans ce contexte, il est clair que les mesures contestées répondent à la description figurant au paragraphe 1 a) de la Liste exemplative puisque: i) elles sont nécessaires pour obtenir un avantage, et ii) elles prescrivent comme condition l'utilisation de produits d'origine nationale.

#### **4. Le Protocole d'accession de la Chine**

5.57 L'engagement pris par la Chine de se conformer à l'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC est clairement établi dans son Protocole d'accession. S'agissant de l'obligation de se conformer à l'article III du GATT de 1994, le paragraphe 7.2 du Protocole d'accession dispose ce qui suit:

Pour mettre en œuvre les dispositions des articles III et XI du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'agriculture, la Chine éliminera et n'introduira, ne rétablira ni n'appliquera de mesures non tarifaires qui ne peuvent pas être justifiées au regard des dispositions de l'Accord sur l'OMC. (...) (non souligné dans l'original)

5.58 En ce qui concerne l'Accord sur les MIC, le paragraphe 7.3 du Protocole d'accession dispose ce qui suit:

Dès son accession, la Chine se conformera à l'Accord sur les MIC, sans recourir aux dispositions de l'article 5 dudit accord. Elle éliminera et cessera d'appliquer les prescriptions relatives à l'équilibrage des échanges et des opérations en devises, les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine nationale et les prescriptions relatives aux exportations ou les prescriptions de résultat auxquelles donnent effet des lois, règlements ou autres mesures. (non souligné dans l'original)

5.59 Conformément aux dispositions citées, au moment de son accession à l'OMC, la Chine a assumé l'obligation de mettre ses mesures en conformité avec les disciplines de l'OMC, y compris l'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC.

#### **5. Conclusion**

5.60 Pour les raisons exposées ci-dessus, le Mexique considère que la Chine agit d'une manière incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en maintenant des mesures qui encouragent l'utilisation des pièces automobiles nationales de préférence aux pièces automobiles importées. Ces mesures violent les engagements que la Chine a assumés au moment de son accession à l'OMC et, partant, compromettent les attentes légitimes des autres Membres.

D. DÉCLARATION ORALE DE L'ARGENTINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

1. **Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994**

5.61 L'un des principaux points en litige est la question de savoir si les mesures<sup>89</sup> en cause constituent des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994, ou plutôt des taxes intérieures régies par l'article III:2 du GATT de 1994 et des réglementations intérieures visées à l'article III:4 du GATT de 1994.

5.62 Pour être considérée comme une mesure à la frontière au titre de l'article II:1 b), une telle mesure devrait être un droit ou des droits perçus "à l'importation sur le territoire" ou "à l'occasion de l'importation".<sup>90</sup> En application des mesures en litige, un droit est imposé sur les véhicules complets à l'assemblage des pièces importées. Cela ressort clairement du texte du Décret n° 125 qui prévoit à l'article 28 qu'"[u]ne fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées et fabriquées en véhicules complets, les fabricants d'automobiles déclarent ces articles aux douanes et celles-ci [...] procèdent au classement et au recouvrement des droits". Le fait que le droit est perçu après vérification par les autorités et une fois le véhicule fabriqué est un élément qui indique que la condition d'application du droit est la fabrication du véhicule, et non pas l'importation des pièces. En outre, le fait que le droit perçu pourrait être plus élevé si les fabricants décidaient de monter d'autres pièces importées dans le modèle de véhicule enregistré<sup>91</sup>, ou qu'une différence de droits soit reconnue si les pièces ont été achetées à un fournisseur national et non pas importées par le fabricant<sup>92</sup> confirme que le fait imposable en ce qui concerne les marchandises a lieu à l'assemblage et non à l'entrée du produit sur le territoire.

5.63 La Chine fait valoir que, comme la mesure anticcontournement révisée des CE, les mesures contestées imposent des droits qui sont fonction de l'entrée des marchandises en Chine et sont donc des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994.<sup>93</sup> Comme cela est indiqué par la Chine, la mesure anticcontournement révisée des CE "frappe du taux de droit antidumping les pièces et composants importés comme condition de leur importation". La Chine donne à entendre que ses mesures sont également fonction de l'importation, comme celle des CE, parce que les pièces automobiles ne sont pas en libre pratique tant que les pièces et composants n'ont pas été frappés du taux de droit applicable aux véhicules automobiles si le fabricant utilise les pièces et composants

---

<sup>89</sup> Par "mesures", l'Argentine entend: la Politique concernant le développement de l'industrie automobile, promulguée le 21 mai 2004, par la Commission nationale pour le développement et la réforme sous le nom d'Ordonnance n° 8 ("Ordonnance de 2004 relative à l'industrie automobile") (pièce JE-18); les "Mesures administratives concernant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", qui ont fait l'objet du Décret n° 125 publié le 28 février 2005 par l'Administration générale des douanes (les "Douanes"), la Commission nationale pour le développement et la réforme, le Ministère des finances et le Ministère du commerce, conformément à l'Ordonnance relative à l'industrie automobile ("le Décret n° 125") (pièce JE-27); les "Règles régissant la vérification de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", qui ont fait l'objet de l'Avis public n° 4 publié par les douanes le 28 mars 2005, conformément au Décret n° 125 ("Avis n° 4") (pièce JE-28).

<sup>90</sup> Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, dans lequel le Groupe spécial a constaté au paragraphe 5.8 que: "les droits antiéchapatoire [n'étaient] pas perçus "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) et, par conséquent, ne constitu[aient] pas des droits de douane au sens de cette disposition".

<sup>91</sup> Article 20 du Décret n° 125.

<sup>92</sup> Article 29 du Décret n° 125.

<sup>93</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 61.

importés dans le cadre d'un ensemble plus important de pièces importées présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.<sup>94</sup> Le Groupe spécial *CEE – Pièces et composants* a considéré que le traitement des marchandises importées comme n'étant pas "en libre pratique" ne pouvait pas étayer la conclusion selon laquelle les droits étaient perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b).<sup>95</sup>

5.64 Les termes du critère tels que "marchandises sous douane"<sup>96</sup> ou "au stade de l'importation"<sup>97</sup> n'impliquent pas nécessairement que les mesures en cause sont en fait des mesures à la frontière. Là encore, comme le Groupe spécial l'a estimé dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, "si la description ou la qualification d'une imposition dans la législation nationale d'une partie contractante devait permettre d'établir qu'il y a perception "à l'occasion d'une importation" comme cela est exigé, les parties contractantes pourraient déterminer elles-mêmes lesquelles de ces dispositions s'appliqueraient à leurs impositions".<sup>98</sup>

5.65 En outre, la Chine cherche à démontrer que les impositions perçues après l'importation sont des mesures à la frontière parce que la perception est administrée par la douane. L'Argentine considère qu'il faudrait évaluer ce point soigneusement, étant donné la possibilité que cela permette à un Membre de contourner les obligations contractées par lui au titre de l'article III du GATT de 1994 simplement en désignant le bureau de douane comme étant l'organisme percepteur d'une imposition qui est en fait une imposition intérieure et non une mesure à la frontière. Le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* a également étayé ce type de raisonnement lorsqu'il a estimé que les Membres "pourraient en particulier frapper d'impositions des produits après leur importation simplement en chargeant leur administration douanière de percevoir ces impositions et d'en affecter les recettes à leurs recettes douanières. Avec une telle interprétation, l'objectif fondamental qui sous-tend les articles II et III, à savoir que la discrimination contre des produits en provenance d'autres parties contractantes devrait uniquement prendre la forme de droits de douane proprement dits perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation et non la forme de taxes intérieures, ne pourrait pas être atteint".<sup>99</sup>

5.66 La manière dont les mesures en cause dans le présent différend fonctionnent donne à penser que ce sont des taxes intérieures et des réglementations intérieures applicables seulement aux pièces importées, plutôt que des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994. Ces mesures relèvent par conséquent des dispositions de l'article III:2 et l'article III:4 du GATT de 1994. Dans la communication écrite de l'Argentine, nous avons déjà effectué l'analyse des mesures au titre des articles III:2 et III:4 du GATT de 1994, et nous ne souhaitons donc pas la répéter ici. Néanmoins, si le Groupe spécial constatait une incompatibilité des mesures avec les dispositions susmentionnées en ce qui concerne le traitement national, une constatation de compatibilité des mesures de la Chine avec le paragraphe 7.2 de la Partie 1 du Protocole d'accèsion de la Chine serait également nécessaire.

## **2. Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticournement des droits antidumping ou des droits compensateurs**

5.67 L'Argentine estime qu'il n'est pas approprié d'établir un parallélisme entre les droits de douane proprement dits et les mesures anticournement des droits antidumping ou des droits

---

<sup>94</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.

<sup>95</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

<sup>96</sup> Article 16 du Décret n° 125.

<sup>97</sup> Article 28 du Décret n° 125.

<sup>98</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

<sup>99</sup> *Ibid*, 5.7.

compensateurs. La Chine établit un tel parallélisme afin de justifier ses mesures comme étant des mesures anticontournement.

5.68 Les marchandises qui sont importées aux seules fins de leur assemblage pour constituer des produits finals dont l'importation est soumise à des droits antidumping ou des droits compensateurs sont frappées de mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs afin d'empêcher un dommage ou une menace de dommage, ou un retard important dans la création d'une branche de production. En application des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs, les droits sont perçus à la frontière au moment de l'importation, et non par la suite ni en fonction de leur incorporation à des pièces entières.

5.69 Contrairement à ce que la Chine affirme, les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs sont différentes des droits de douanes ordinaires. Les droits antidumping et droits compensateurs et les droits anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs visent à régler une situation de dommage sur le marché intérieur qui a été causée par l'importation de produits à des prix discriminatoires consécutifs à un subventionnement ou à une pratique de dumping.

5.70 Par conséquent, la différence entre les mesures de la Chine et les mesures anticontournement des droits antidumping/droits compensateurs, ajoutée au fait que ces derniers sont des droits perçus à la frontière et non à l'assemblage des marchandises, donne à penser que les mesures de la Chine ne sont pas des mesures anticontournement et que, par conséquent, on ne discerne pas une pratique commune ni d'une certaine constance.<sup>100</sup>

5.71 Admettre que les mesures de la Chine sont imposées pour empêcher le contournement des droits de douane proprement dits<sup>101</sup> conduirait à inclure dans l'article II du GATT de 1994 des mesures telles que les présentes mesures, qui font intervenir – avant et après l'importation – des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux fabricants de pièces importées, ainsi que des droits qui sont imposés en fonction des pièces importées que le fabricant décide d'intégrer dans le produit final et de la manière dont il décide de le faire. Cette interprétation permettrait aux Membres d'appliquer des restrictions aux importations de marchandises d'autres Membres qui n'avaient pas été inscrites dans leurs listes de concession, sous le prétexte de protéger une soi-disant mesure anticontournement.<sup>102</sup>

### **3. Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).**

5.72 La Chine indique que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 comme étant des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de la loi douanière de la Chine.<sup>103</sup> Toutefois, l'article premier du Décret n° 125 dispose clairement que les mesures "sont formulées [...] en vue de systématiser et de renforcer l'administration de l'importation de pièces automobiles et de promouvoir le développement harmonieux de l'industrie automobile".<sup>104</sup> Le texte de la norme donne à penser qu'il n'y a pas un objectif univoque clair de "respect" dans les normes comme la Chine l'a donné à entendre tout au long de sa présentation écrite.<sup>105</sup> Pour qu'une mesure soit considérée comme "nécessaire" au titre de l'article XX d), l'un des éléments qui

---

<sup>100</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 192.

<sup>101</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 112.

<sup>102</sup> Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 35.

<sup>103</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 201.

<sup>104</sup> Article premier du Décret n° 125, pièce CHI-2.

<sup>105</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 202, 204, 205, 207, 208 et suivants.

interviennent dans le "souplesage et la mise en balance" est l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international.<sup>106</sup>

5.73 L'Argentine estime que l'incidence que ces mesures pourraient avoir va bien au-delà de ce qui pourrait être considéré comme "faible". Le fait que les mesures entraînent des taux de droits plus élevés pour les pièces qui sont finalement assemblées en véhicules complets, que l'importation ait été réalisée par le fabricant ou par un fournisseur local dont le seul but était d'importer des pièces, a pour résultat de décourager les acheteurs et les fabricants du pays de l'achat des pièces importées. En outre, la charge administrative imposée aux importateurs et aux fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées contribue à fausser le choix des fabricants qui doivent trancher entre acheter des pièces importées ou des pièces d'origine nationale. La différence de traitement entre les pièces nationales et les pièces importées affecte manifestement les conditions de concurrence du produit importé sur le marché chinois et, plus spécifiquement, affecte les conditions de la mise en vente ou de l'achat de ces produits sur le marché intérieur. Globalement, cela se traduit par une restriction à l'entrée des pièces importées sur le marché chinois de l'automobile. L'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a constaté qu'"[u]ne mesure qui [avait] une incidence relativement faible sur les produits importés [pourrait] plus facilement être considérée comme "nécessaire" qu'une mesure qui [avait] des effets restrictifs profonds ou plus larges".<sup>107</sup> Les effets que les mesures contestées ont sur les pièces importées entraînent une restriction au commerce. Par conséquent, le critère de la "nécessité" n'est pas rempli, ce qui empêche la Chine de justifier les mesures au titre de l'article XX d).

5.74 Enfin, si le Groupe spécial analysait la justification des mesures au titre du texte introductif de l'article XX, l'Argentine estime que les décisions de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* et l'affaire *États-Unis – Essence* s'agissant de prévenir l'"abus des exceptions énumérées à l'article XX" constituent des indications pertinentes pour cette tâche.<sup>108</sup>

#### 4. Conclusion

5.75 En conclusion, l'Argentine souhaite formuler les observations ci-après:

- Tout d'abord, l'Argentine n'est pas convaincue par l'argument de la Chine portant sur le fait que les mesures sont des mesures à la frontière plutôt que des taxes intérieures. Par conséquent, l'Argentine pense que les mesures relèvent des dispositions de l'article III:2 et de l'article III:4 du GATT de 1994.
- Deuxièmement, l'Argentine considère qu'il n'y a pas de similitude entre les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs et les mesures de la Chine parce qu'elles traitent de sujets différents, qu'elles ont des fins différentes et, chose plus importante, que les premières consistent en droits imposés à l'importation tandis que les dernières sont un droit imposé au moment de la vérification de la teneur des pièces importées qui ont été assemblées pour constituer le véhicule fabriqué à l'intérieur du pays. Considérer les mesures de la Chine comme des mesures anticontournement des droits permettra aux Membres d'appeler droits de douane proprement dits des taxes et des impositions qui sont subordonnées à la fabrication et à la vérification de marchandises contenant des pièces importées, et

---

<sup>106</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 208.

<sup>107</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 163.

<sup>108</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

d'appeler droits de douane proprement dits des mesures qui entraînent des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux utilisateurs de marchandises importées. De telles mesures pourraient entraîner une sorte de restriction aux importations et supposeraient d'élargir le champ d'interprétation de l'article II, en ne laissant à l'article III qu'un champ d'application peu important ou nul.

- Enfin, l'Argentine n'est pas convaincue par l'argument de la Chine selon lequel les mesures relèvent de l'exception prévue à l'article XX d), parce que les effets restrictifs des mesures sur le commerce international mettent la Chine dans l'incapacité de satisfaire au critère de la "nécessité" pour justifier l'application des mesures au titre de l'article XX d).

E. DÉCLARATION ORALE L'AUSTRALIE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

**1. Introduction**

5.76 L'essence des allégations des plaignants dans le présent différend est que la Chine a réintroduit des impositions intérieures et des exigences administratives discriminatoires concernant les pièces automobiles importées. La déclaration orale de l'Australie est axée sur trois questions-clés. Premièrement, la qualification correcte des mesures contestées. Deuxièmement, l'interprétation de la liste tarifaire de la Chine. Troisièmement, l'exception générale prévue à l'article XX d) du GATT de 1994.

**2. Les mesures contestées sont-elles des mesures à la frontière ou des mesures intérieures?**

5.77 La principale question controversée dont est saisi le Groupe spécial est de savoir si les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II ou des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994. Il ressort de la première communication écrite de la Chine<sup>109</sup> que le seul moyen de défense que celle-ci oppose aux allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT de 1994, de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine est que les mesures contestées sont des mesures à la frontière.

5.78 Les trois plaignants au présent différend ont présenté une section commune en ce qui concerne le contexte factuel. D'après les faits présentés, les mesures contestées frappent les pièces automobiles importées d'impositions et de conditions administratives reposant sur l'utilisation de ces pièces importées dans la fabrication du véhicule, laquelle intervient après l'importation, plutôt que sur l'état du produit au moment où il est présenté à la frontière. L'Australie croit comprendre que ces pièces importées sont entrées dans le commerce et sont en libre pratique en Chine une fois qu'elles ont franchi la frontière.

5.79 L'engagement concernant les listes tarifaires contraignantes prévu à l'article II, et l'obligation d'accorder le traitement national figurant à l'article III sont deux dispositions clés du GATT de 1994. La démarcation entre ces deux dispositions a été examinée dans un certain nombre d'affaires antérieures portées devant le GATT et l'OMC. De l'avis de l'Australie, les indications contenues dans les affaires antérieures, lorsqu'elles sont appliquées aux faits de l'espèce, amènent à conclure que les mesures de la Chine sont des mesures intérieures et non des mesures à la frontière. Ces affaires antérieures donnent également à penser que des considérations relatives au fait que le fond prime sur la forme devraient aussi rentrer très largement en ligne de compte dans l'analyse que fera le Groupe spécial dans le présent différend.

---

<sup>109</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 169 à 174.

5.80 L'objet de l'article III est d'assurer que les mesures intérieures ne sont pas "appliqué[s] aux produits importés ou nationaux de manière à protéger la production nationale". D'après l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'intention visée à l'article III est que "les produits importés, une fois dédouanés, soient traités de la même façon que les produits similaires d'origine nationale; s'il en était autrement, une protection indirecte pourrait être accordée".<sup>110</sup>

5.81 Dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, affaire qui présente bien des similitudes de fait avec le présent différend, un Groupe spécial du GATT était aux prises avec la question de savoir si une imposition particulière était une mesure à la frontière ou une mesure intérieure.<sup>111</sup> La mesure attaquée dans cette affaire frappait de droits des produits finis assemblés ou produits dans la CEE plutôt que des pièces ou matériaux importés. En concluant qu'il s'agissait d'une mesure intérieure, le Groupe spécial du GATT a établi deux points clés.

5.82 Premièrement, le Groupe spécial du GATT a estimé que l'objectif général de la mesure, à savoir éliminer le contournement des droits, n'était pas à prendre en compte pour déterminer s'il s'agissait d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure. Toutefois, ce qui rentrait en ligne de compte était la question de savoir si l'imposition était exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle était perçue dans le pays.

5.83 Deuxièmement, le Groupe spécial du GATT a estimé que la désignation de la mesure dans la législation nationale comme étant un droit de douane, ainsi que son traitement analogue à un droit de douane, n'étaient pas déterminants pour qualifier ladite mesure de mesure à la frontière. S'il en était autrement, les parties contractantes pourraient aisément aller à l'encontre de l'objectif des articles II et III voulant que la discrimination contre des produits en provenance d'autres parties contractantes ne soit admissible que sous la forme de droits de douane proprement dits perçus à l'importation, et non sous la forme de taxes intérieures.

5.84 Un Groupe spécial du GATT a constaté dans une autre affaire, *Belgique – Allocations familiales*, que l'imposition en cause était une mesure intérieure. Le fait que l'imposition dépendait de l'utilisation du produit sur le marché intérieur et n'était pas perçue au moment de l'importation a influencé le résultat.<sup>112</sup> Dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, un Groupe spécial du GATT a étayé à nouveau l'idée que, pour constituer une mesure à la frontière, une imposition devait être perçue au moment de l'entrée des marchandises dans le pays importateur et constitu[er] une condition mise à l'entrée de ces marchandises.<sup>113</sup>

5.85 Eu égard à ces affaires antérieures, l'Australie soutient pour l'essentiel les arguments du Canada concernant la distinction entre les mesures à la frontière et les mesures intérieures.<sup>114</sup> D'une manière générale, les mesures intérieures régissent le commerce intérieur, alors que les mesures à la frontière régissent le processus d'importation. Les impositions intérieures frappent les activités menées sur le territoire d'un Membre en liaison avec le commerce intérieur normal d'un produit, alors que les impositions à la frontière sont perçues au moment ou au lieu de l'importation. Un Membre ne peut pas, à sa discrétion, prévoir que des produits importés "sont réputés" ne pas être entrés dans le commerce intérieur de son pays et échapper ainsi à l'obligation qui lui incombe d'accorder le

---

<sup>110</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 11, que l'Organe d'appel cite en l'entérinant dans son rapport *Japon – Boissons alcooliques II* à la page 16.

<sup>111</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.4 à 5.8.

<sup>112</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *Belgique – Allocations familiales*, paragraphe 2.

<sup>113</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, paragraphes 4.13 à 4.18.

<sup>114</sup> Première communication écrite du Canada, paragraphes 78 à 86.

traitement national, comme la Chine semble l'avoir fait en l'espèce en utilisant un "cautionnement" sur les importations au lieu de l'importation.

5.86 La Chine a fait valoir dans le présent différend que les mesures contestées étaient destinées à faire appliquer sa liste tarifaire et à empêcher le contournement de ses consolidations tarifaires relatives aux véhicules automobiles.<sup>115</sup> Toutefois, elle n'a pas présenté d'éléments de preuve indiquant un passage significatif à la fraude douanière dans l'industrie automobile.<sup>116</sup> En outre, de l'avis de l'Australie, elle n'a pas établi une distinction effective entre les mesures de la Chine contestées et les droits anticcontournement en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.<sup>117</sup> En particulier, elle affirme qu'il est admissible de fixer des impositions à la frontière après l'importation ou au-delà du point d'importation, du moment que l'imposition permet d'acquitter une obligation fiscale qui constitue une condition à laquelle est soumise l'importation.<sup>118</sup> Dans le but probable d'établir un lien avec l'importation, les mesures en cause comportent une déclaration faite au moment de l'importation. Toutefois, cette déclaration semble porter entièrement sur la manière dont les pièces importées seront utilisées à l'intérieur de la Chine, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation. De plus, l'imposition est appliquée effectivement au-delà du point de fabrication, une fois qu'il peut être établi qu'un véhicule fabriqué contient un certain pourcentage de pièces importées. En conséquence, selon l'Australie, l'obligation fiscale naît sur le marché intérieur, une fois que le véhicule a été fabriqué.

5.87 L'Australie s'associe pleinement à la préoccupation systémique exprimée par les Communautés européennes selon laquelle, s'il était généralement accepté que la transformation et la fabrication des produits après l'importation sur le territoire d'un Membre constituaient une étape intermédiaire préalable au classement tarifaire, le système de classement tarifaire dans son entier serait vidé de son sens.<sup>119</sup> De plus, l'Australie partage la préoccupation systémique du Japon selon laquelle l'acceptation de la position de la Chine réduirait la portée des obligations en matière de traitement national énoncées à l'article III.<sup>120</sup> Selon l'Australie, pareille interprétation serait incompatible avec l'objet et le but tant de l'Accord sur l'OMC que du GATT de 1994.

5.88 En résumé, l'Australie estime que les mesures en cause de la Chine sont qualifiées à juste titre de mesures intérieures et sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994.

### **3. Quelle est l'interprétation correcte de la liste tarifaire de la Chine?**

5.89 Cependant, si le Groupe spécial déterminait que les mesures contestées constituent des mesures à la frontière, l'Australie soutient l'argument subsidiaire des plaignants selon lequel les mesures de la Chine violent l'article II du GATT de 1994.<sup>121</sup>

5.90 Les plaignants dans le présent différend allèguent que les mesures en cause de la Chine classent les pièces automobiles importées avec les pièces automobiles qualifiées de véhicules complets après l'importation, ce qui entraîne l'application d'un droit de 25 pour cent. Ils font valoir

---

<sup>115</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 3 et 43.

<sup>116</sup> Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 2.

<sup>117</sup> Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 19.

<sup>118</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 49 à 70.

<sup>119</sup> Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 140.

<sup>120</sup> Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 22.

<sup>121</sup> Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 207 à 281; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 116 à 122; première communication écrite du Canada, paragraphes 131 à 150.

que cela viole l'engagement que la Chine a pris d'appliquer un droit de 10 pour cent aux pièces automobiles importées au titre de l'article II.<sup>122</sup> Dans le moyen de défense qu'elle oppose à cette allégation, la Chine fait valoir qu'elle a été obligée de frapper du droit de 25 pour cent les pièces automobiles qualifiées de véhicules complets afin d'empêcher les pays de tenter de contourner le droit plus élevé en important des voitures non montées sous la forme d'envois multiples.

5.91 L'essence de l'argument avancé par la Chine est que les autorités douanières devraient classer en tant qu'article complet tout ensemble de pièces qui présente les caractéristiques essentielles de cet article, indépendamment de leur état de montage ou de démontage. La Chine fait valoir qu'il en est ainsi, que l'ensemble de pièces entre sur le territoire douanier sous la forme d'un envoi unique ou sous la forme d'envois multiples.<sup>123</sup> Elle affirme que cette position est étayée par la règle des "caractéristiques essentielles" qui est énoncée dans la RGI 2 a).<sup>124</sup>

5.92 L'Australie ne partage pas l'interprétation de la Chine en ce qui concerne la règle des "caractéristiques essentielles" pour les raisons suivantes.

5.93 Premièrement, le point de vue de la Chine fait abstraction du principe fondamental selon lequel le classement des marchandises dans le Système harmonisé se fait toujours d'après les caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, à savoir, tel qu'il est importé et présenté à la douane, envoi par envoi. Les intentions de l'importateur et les différences entre les taux de droits ne sont pas pertinentes.

5.94 Deuxièmement, le point de vue de la Chine fait abstraction de la signification de l'expression cruciale "en l'état" figurant dans la règle des "caractéristiques essentielles". En fait, cette expression n'apparaît qu'une fois dans la communication de 83 pages de la Chine<sup>125</sup> lorsque celle-ci cite la règle des "caractéristiques essentielles" *in extenso*.

5.95 Troisièmement, l'Australie note que dans sa communication, la Chine se réfère à la pratique suivie par l'Australie.<sup>126</sup> Pour l'information du Groupe spécial, la pratique douanière australienne relative à la règle des "caractéristiques essentielles" met en évidence le fait que la valeur des pièces par rapport à celle du produit complet est sans pertinence. Ce qui est plutôt exigé est un examen de la fonction, de la finalité et de la construction du produit terminé visant à en déterminer les caractéristiques essentielles, et ensuite une évaluation du point de savoir si les pièces, une fois assemblées, présentent également ces caractéristiques essentielles. Par exemple, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pourraient bien être décrites comme le transport de personnes et de marchandises qui utilise un moteur. Pour être classé en tant que véhicule automobile, un ensemble de pièces contenues dans un envoi, une fois assemblé, doit présenter aussi ces caractéristiques essentielles. Si un envoi incluait toutes les pièces nécessaires pour former un véhicule automobile

---

<sup>122</sup> Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 280; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 119; première communication écrite du Canada, paragraphe 44.

<sup>123</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 2.

<sup>124</sup> Reproduit en annexe de la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, 1983.

<sup>125</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 84.

<sup>126</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 65.

autres que le moteur lui-même, les pièces n'auraient pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et elles ne pourraient pas être classées en tant que telles.<sup>127</sup>

5.96 Quatrièmement, le point de vue de la Chine affaiblit le sens ordinaire des termes de sa liste tarifaire qui prévoient une séparation claire entre les véhicules automobiles complets et les pièces qui le constituent. Selon l'Australie, cela est contraire au principe de l'interprétation des traités dit de l'effet utile.<sup>128</sup>

5.97 En conséquence, de l'avis de l'Australie, si l'on interprète correctement la liste tarifaire de la Chine, les mesures contestées sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994.

#### **4. Champ de l'exception générale prévue à l'article XX d) du GATT de 1994?**

5.98 La Chine affirme aussi que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect de sa législation douanière.<sup>129</sup>

5.99 L'Australie, comme le Japon<sup>130</sup> et l'Argentine<sup>131</sup>, estime que les arguments de la Chine au titre de l'article XX d) ne sont pas convaincants. L'affirmation de la Chine selon laquelle les "mesures contestées ont peu ou n'ont pas d'incidence restrictive sur le commerce international"<sup>132</sup> s'accorde difficilement avec les renseignements contenus dans la section commune des plaignants relative au contexte factuel. D'après ces renseignements, les mesures contestées ont une influence sur le commerce des plaignants. Elles ont en outre un effet défavorable sur l'activité de l'industrie australienne des pièces et composants automobiles.

5.100 L'Australie note que la Chine n'a pas traité des prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX. Cela est important car d'après l'Organe d'appel, l'objet du texte introductif de l'article XX est de prévenir "l'abus des exceptions énumérées à l'article XX".<sup>133</sup> En outre, en qualité de défendeur cherchant à invoquer une exception, la Chine assume la charge de la preuve au titre de l'article XX.<sup>134</sup>

5.101 En conséquence, l'Australie estime qu'il ne faudrait pas protéger les mesures de la Chine au titre de l'article XX d) du GATT de 1994.

#### **F. DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL**

5.102 Le présent différend soulève plusieurs questions d'intérêt pour tous les Membres de l'OMC. Dans la présente déclaration orale, le Brésil propose quelques réflexions sur ce qu'il considère comme une question d'interprétation clé dont est saisi le Groupe spécial, à savoir: comment le Groupe spécial devrait-il qualifier l'Ordonnance n° 8 de la Chine, le Décret n° 125, et l'Avis n° 4 en droit de l'OMC? En d'autres termes, les mesures en cause sont-elles des "mesures à la frontière", à examiner au titre de

---

<sup>127</sup> *Minister for Industry and Commerce v Zyfert et Collector of Customs for NSW v Putale Pty Ltd* dans la Cour fédérale d'Australie en chambres réunies.

<sup>128</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 23.

<sup>129</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 201 à 214.

<sup>130</sup> Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 49 à 56.

<sup>131</sup> Communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphes 28 à 36.

<sup>132</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 213.

<sup>133</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116.

<sup>134</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 14.

l'article II du GATT de 1994, ou des "mesures intérieures", à examiner au titre de l'article III du GATT de 1994?

5.103 Le Brésil note que les parties au présent différend donnent des réponses différentes à cette question. À ce stade, il n'exprime aucun point de vue sur la qualification qui convient pour les mesures en cause. Toutefois, gardant à l'esprit la distinction importante entre les disciplines de l'article II et celles de l'article III du GATT de 1994, il met en lumière certaines considérations clés concernant les différences entre ces articles.

5.104 L'article II empêche les Membres d'accorder aux marchandises importées un traitement qui est moins favorable que le traitement indiqué dans leur liste de concessions. Comme l'Organe d'appel l'a confirmé, "[u]ne liste devient partie intégrante du GATT de 1994 en vertu de l'article II:7 du GATT de 1994. En conséquence, les concessions reprises dans cette liste font partie des termes du traité".<sup>135</sup> En outre, ces listes "représentent [...] un accord commun entre tous les Membres".<sup>136</sup> Étant donné que les listes reflètent l'équilibre des concessions négociées par les Membres, comme le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*<sup>137</sup> l'a indiqué, elles ne devraient pas faire l'objet d'une modification unilatérale sans une compensation appropriée. Les Membres ne peuvent donc pas accorder aux autres Membres, en matière commerciale, un traitement qui est moins favorable que celui qui est prévu dans la liste correspondante. En revanche, l'article III du GATT de 1994 formule l'obligation de ne pas établir de discrimination entre les marchandises nationales et les marchandises importées, une fois ces dernières "dédouanées".<sup>138</sup> En vertu de l'article III, les Membres bénéficient du pouvoir discrétionnaire de modifier leurs réglementations intérieures à condition de respecter les obligations qu'ils ont contractées en matière de non discrimination.

5.105 Pour évaluer si les mesures relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994, un Groupe spécial doit donner un sens aux champs d'application de ces articles qui sont différents. Pour ce faire, le Brésil soutient que le Groupe spécial devrait prendre en compte la condition à laquelle est soumise l'imposition des mesures. En ce sens, il est très probable que la qualification d'une mesure comme étant une mesure "à la frontière" ou une mesure "intérieure" dépendra de l'événement qui déclenchera son fonctionnement. Pour abrégé, le Brésil désignera généralement cet événement sous le nom d'"événement imposable".

5.106 La première phrase de l'article II:1 b), qui s'applique aux "droits de douane proprement dits," mentionne "les produits ... à leur importation".<sup>139</sup> La deuxième phrase de l'article II:1 b) s'applique à "d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation".<sup>140</sup> Ce libellé traduit l'idée selon laquelle l'événement imposable qui donne naissance à l'imposition d'un "droit de douane proprement dit" est l'*importation* d'un produit. De même, la référence à "d'autres droits ou impositions de toute nature", dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), établit un lien entre l'événement imposable et l'action d'importer.

5.107 Contrairement à un droit de douane ou une autre imposition relevant de l'article II du GATT de 1994, une taxe ou autre imposition intérieure au sens de l'article III:2 s'applique aux produits qui

---

<sup>135</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84.

<sup>136</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 109.

<sup>137</sup> Rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.320.

<sup>138</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 11, que l'Organe d'appel cite en l'entérinant dans son rapport *Japon – Boissons alcooliques II* à la page 16.

<sup>139</sup> Article II:1 b) du GATT de 1994.

<sup>140</sup> *Idem*.

ont été "*importés* sur le territoire de toute autre partie contractante".<sup>141</sup> L'événement imposable dans l'article III:2 n'est donc pas l'action d'importer. Cela est aussi vrai pour l'événement déclenchant dans le cas des mesures affectant le commerce intérieur qui relèvent de l'article III:4.

5.108 Par voie de conséquence, étant donné que l'événement imposable est le critère décisif pour déterminer si les mesures en cause relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994, le Groupe spécial doit déterminer si la condition d'application des mesures est l'importation des produits ou plutôt l'utilisation de ces produits à l'intérieur de la Chine. Selon le Brésil, la qualification de l'événement imposable dans la législation interne est pertinente, mais ne détermine pas de façon décisive sa qualification en droit de l'OMC.

5.109 Pour évaluer l'événement imposable aux fins du droit de l'OMC, certains éléments des mesures mis en lumière par les parties et les tierces parties pourraient aider le Groupe spécial. Selon le Brésil, ces éléments incluent, entre autres choses: i) l'identité de la personne assujettie au paiement de l'imposition fixée par les mesures (c'est-à-dire l'importateur ou le fabricant); ii) le statut "sous douane" ou "en libre pratique" des produits à l'intérieur de la Chine; iii) le moment où a lieu la perception des droits; iv) l'organisme ou les autorités chargés de l'administration des mesures; et v) l'intitulé ou la définition juridique des mesures telles qu'elles sont qualifiées dans la législation chinoise. Lorsqu'il examinera ces points et d'autres éléments pertinents, le Groupe spécial devrait les considérer dans leur contexte approprié, eu égard à la législation chinoise et aux dispositions tarifaires du GATT pertinentes.

5.110 En résumé, le Brésil considère qu'à titre préliminaire, le Groupe spécial doit décider si les mesures contestées doivent être examinées au titre de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994. Après avoir réglé cette question, le Groupe spécial examinerait les arguments de fond et les éléments de preuve communiqués par les parties et les tierces parties en ce qui concerne les dispositions de l'OMC qu'il juge pertinentes.

## G. DÉCLARATION ORALE DU JAPON À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

### 1. Argument

#### a) Arguments relatifs au rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*

5.111 Premièrement, nous aimerions traiter certains points concernant l'argument de la Chine portant sur l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, en développant les arguments avancés dans notre communication écrite.

5.112 Comme cela est examiné dans notre communication écrite, ce qui était en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était un règlement des CE visant à empêcher le contournement de droits antidumping. La Chine déclare qu'il y a deux raisons pour lesquelles l'invocation de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* est dénuée de fondement.<sup>142</sup> Tout d'abord, la mesure en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était différente des mesures de la Chine qui sont considérées.<sup>143</sup> Ensuite, dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* a interprété l'article II du GATT de 1994 comme incluant les impositions fixées "en fonction" de l'importation, mais il n'a pas jugé que les impositions

---

<sup>141</sup> Article III:2 du GATT de 1994.

<sup>142</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 51.

<sup>143</sup> *Idem*, paragraphe 52.

perçues après l'importation étaient nécessairement exclues. La Chine dit en outre que les impositions sont considérées comme étant fixées "en fonction" de l'importation dès l'instant qu'elles "ont une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable".<sup>144</sup> Le Japon voudrait commenter ces déclarations de la Chine.

5.113 Premièrement, la Chine fait valoir que l'administration des mesures considérées est différente de la procédure identifiée par le Groupe spécial dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Elle fait valoir qu'en application des mesures, la Chine procède tout d'abord à une enquête préalable et qu'ensuite, après l'enquête préalable, l'importateur est tenu de déclarer si les pièces importées seront utilisées pour assembler un modèle de véhicule. Puisque la déclaration de l'importateur est effectuée au moment de l'importation et que cette importation est garantie par la constitution d'une caution, la Chine considère que les droits sont imposés en fonction de l'entrée des marchandises en Chine.<sup>145</sup>

5.114 Comme cela est indiqué dans notre communication, le fait qu'une mesure exige une certaine action au moment de l'importation ne signifie pas que la mesure soit pour cette raison une mesure à la frontière.<sup>146</sup> La déclaration effectuée par les importateurs en application des mesures considérées porte sur ce qui se passe après le moment de l'importation. Autrement dit, la déclaration est établie sur la base de la teneur du véhicule automobile complété après sa fabrication et son assemblage en Chine, et non pas sur la base du contenu d'un envoi particulier au moment de l'importation.

5.115 Par ailleurs, le fait que les pièces automobiles considérées restent sous douane n'étaye pas l'argument de la Chine. Le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* a indiqué clairement que "le fait que la CEE trait[ait] les pièces et matériaux importés soumis à des droits antiéchantillonaires comme n'étant pas "en libre pratique" ne [pouvait] ... pas ... étayer la conclusion selon laquelle les droits antiéchantonnaires [étaient] perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b)".<sup>147</sup> Par conséquent, l'explication donnée par la Chine en ce qui concerne les mesures en litige ne permet pas de distinguer de façon pertinente ces mesures des mesures en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* et n'étaye pas l'allégation de la Chine selon laquelle les mesures relèvent de l'article II du GATT de 1994.

5.116 Deuxièmement, la Chine indique que, puisque l'imposition fixée en application de la mesure considérée a "une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable," "les mesures contestées sont des mesures à la frontière qui relèvent de l'article II".<sup>148</sup>

5.117 Il semble que ce soit simplement une tentative pour faire valoir que lorsque quelque chose est classé à l'intérieur du pays comme une règle douanière, la perception d'impositions en application de la règle devrait être considérée comme étant couverte par l'article II. Toutefois, le fait qu'un Membre de l'OMC traite certaines mesures comme des "pratiques douanières" à des fins de réglementation intérieure ou à des fins administratives n'a pas d'incidence sur la question de savoir si les mesures relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994. De fait, l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* démontre que toutes les mesures prises par les "autorités douanières" ne sont pas nécessairement des mesures à la frontière aux fins de l'analyse au titre du GATT de 1994.

5.118 Cela est vrai aussi de l'affirmation de la Chine voulant qu'il y ait des pratiques courantes des Membres de l'OMC à l'appui de son argument. Le Japon note que les pratiques intérieures des

---

<sup>144</sup> *Idem*, paragraphe 67.

<sup>145</sup> *Idem*, paragraphe 60.

<sup>146</sup> Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 16.

<sup>147</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

<sup>148</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 67 et 68.

Membres ne sont pas déterminantes pour la question de savoir si des impositions instituées en application d'une mesure sont couvertes par l'article II ou l'article III du GATT de 1994. De fait, nombre de ces pratiques peuvent constituer des réglementations intérieures et non pas des mesures à la frontière, exactement comme la mesure en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Le critère de l'article II et l'article III est un critère autonome dont le résultat n'est pas déterminé par le choix que font les Membres de traiter les mesures comme des "mesures douanières" ou des "réglementations intérieures" à des fins d'administration ou de réglementation intérieures.

5.119 En outre, les mesures de la Chine ne sont pas comparables aux autres mesures auxquelles la Chine fait référence. Les mesures de la Chine vont très loin en effet. Par exemple, les fabricants étrangers en Chine sont tenus d'acquitter des "droits de douane" même s'ils achètent des pièces sur le marché intérieur chinois à des fournisseurs qui les ont importées auparavant.

5.120 Pour les raisons indiquées plus haut et dans notre communication écrite, le Japon a l'honneur de demander au Groupe spécial de constater que les mesures en litige fonctionnent comme des mesures intérieures et fixent des impositions relevant de l'article III:2 du GATT de 1994.

b) La mesure contestée viole l'Accord sur les MIC

5.121 Le Japon souscrit à l'argument des CE selon lequel les mesures considérées sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC.

5.122 La Chine allègue que les plaignants ne démontrent pas que les mesures sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC parce que ces mesures ne sont pas des mesures intérieures.<sup>149</sup> À cet égard, le Japon est d'avis que les mesures devraient être examinées au regard de l'*Accord sur les MIC*.

5.123 Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial a indiqué que l'Accord sur les MIC exigeait la présence de deux éléments pour montrer l'existence d'une violation de ses dispositions; premièrement, il doit y avoir une mesure concernant les investissements (MIC) et deuxièmement, cette MIC doit être incompatible avec l'article III ou l'article XI du GATT de 1994. En particulier, s'agissant du deuxième élément, le texte introductif de la Liste exemplative de l'Accord sur les MIC dispose ce qui suit:

"Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 incluent celles qui sont obligatoires ou qui ont force exécutoire en vertu de la législation nationale ou de décisions administratives, ou auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:

a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale;"

5.124 Il est important de noter que la Liste exemplative prévoit que les MIC "*sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994*" i) s'il est nécessaire de se conformer aux MIC en cause pour obtenir un avantage et ii) que les MIC incluent les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Le Japon considère que les mesures remplissent toutes ces conditions et, donc, violent l'Accord sur les MIC.

---

<sup>149</sup> Voir *idem* paragraphe 172.