

**ORGANISATION MONDIALE  
DU COMMERCE**

WT/DS339/R/Add.1  
WT/DS340/R/Add.1  
WT/DS342/R/Add.1  
18 juillet 2008

(08-3276)

---

Original: anglais

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

*Rapports du Groupe spécial*

Addendum

Le présent addendum contient l'annexe A des rapports du Groupe spécial qui se trouvent dans les documents WT/DS339/R, WT/DS340/R et WT/DS342/R. Les annexes B, C, D et E sont reproduites dans l'addendum Add.2.



**ANNEXE A**

**RÉPONSES ET OBSERVATIONS DES PARTIES AU SUJET  
DES QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL**

<b>TABLES 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 et observations des parties au sujet d'une question additionnelle posée par le Groupe spécial le 6 août 2007	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 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. MESURES EN CAUSE ET PRODUITS EN CAUSE

##### 1. S'agissant des critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125:

###### a) (*Chine*) La Chine pourrait-elle expliquer la raison d'être de ces critères spécifiques?

###### Réponse de la Chine

1. Ces critères spécifiques ont pour raison d'être de définir les groupes de pièces et composants automobiles importés que la Chine considère comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la Règle générale interprétative 2 a).

###### b) (*Toutes les parties*) Les bureaux de douane utilisent-ils habituellement des critères de ce type comme normes pour déterminer si les pièces et composants d'un produit devraient être considérés comme un produit complet?

###### Réponse de la Chine

2. Comme il est indiqué en réponse à la question n° 117, les autorités douanières examinent divers facteurs pour évaluer si un article incomplet ou non fini (qu'il soit assemblé ou non assemblé) présente les caractéristiques essentielles de l'article complet. Les types de critères énoncés aux articles 21 et 22 sont compatibles avec ces facteurs.

###### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

3. Selon les Communautés européennes, aucun autre Membre de l'OMC n'utilise les mêmes critères ou des critères semblables et ces critères ne sont certainement pas utilisés par les CE.

4. Mis à part le fait que la Chine utilise les critères à l'intérieur de la Chine, l'utilisation des critères à des fins de classement tarifaire conduirait à une violation de l'article II du GATT parce qu'ils ne respectent pas la nomenclature du SH (en particulier, la Règle 1 des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé et, dans la mesure où la Règle 2 a) est pertinente, le critère "en l'état" et le critère des "caractéristiques essentielles" qui y sont énoncés).

5. C'est uniquement en ce qui concerne certains kits non assemblés que des pièces pourraient être classées en tant qu'article complet, mais cela nécessiterait une analyse au cas par cas. À cet égard, veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 47.

###### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

6. Les critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 ne sont pas les types de critères utilisés habituellement comme normes par les agents des douanes pour déterminer si les pièces et composants d'un produit devraient être considérés comme un produit complet. Les États-Unis suivent le principe établi de longue date selon lequel les marchandises devraient être classées selon leur condition au moment de l'entrée, sans tenir compte de ce qui leur arrive après leur entrée. Les agents

des douanes des États-Unis appliquent la Règle générale interprétative (RGI) 1 et classent les marchandises d'après les termes des positions et des notes de sections et de chapitres pertinentes. Lorsque des composants et pièces de véhicules automobiles sont déclarés, les agents des douanes des États-Unis déterminent s'ils correspondent aux termes d'une position donnée. À titre d'exemple, les carrosseries sont désignées spécifiquement par les termes de la position 87.07, qui se lit ainsi: "Carrosseries des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05, y compris les cabines". Les moteurs à essence sont désignés spécifiquement par les termes de la position 84.07, qui se lit ainsi: "Moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion)".

7. Lorsqu'un produit fini est présenté à l'état non monté (par exemple, un kit complet pour faire un produit), les États-Unis classeront le produit importé qui n'est pas assemblé comme s'il était complet, conformément à la Règle générale interprétative 2 a). Lorsqu'un produit incomplet ou non fini est importé, les autorités douanières des États-Unis examineront le produit en l'état où il est présenté au moment de l'importation pour déterminer s'il présente les caractéristiques essentielles du produit complet ou fini. À titre d'exemple, veuillez vous reporter à la note explicative générale relative au chapitre 87 (pièce JE-37).

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

8. Non. Les agents des douanes canadiens évaluent au cas par cas les pièces qui sont présentées ensemble à la frontière. Ils ne fondent pas leur classement sur une formule liée au nombre d'ensembles importés, et encore moins au pourcentage du volume ou de la valeur des pièces importées qui sont utilisées dans des ensembles importés. C'est le cas en particulier pour les véhicules, étant donné qu'ils comprennent un grand nombre de pièces différentes, y compris des ensembles et des sous-ensembles.

#### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 1 b)**

9. Dans sa réponse, la Chine renvoie à sa réponse à la question n° 117 du Groupe spécial. Toutefois, les facteurs sur lesquels la Chine se fonde pour justifier le classement des différentes combinaisons de pièces et composants automobiles sont en contradiction avec les termes du Système harmonisé et l'application correcte des Règles générales interprétatives. Comme il est démontré dans la réponse des États-Unis à la question n° 47, les agents des douanes ne peuvent regrouper certains ensembles et prétendre qu'ils présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. À titre d'exemple, si un seul composant (par exemple, le sous-ensemble moteur diesel A ou B décrit dans la pièce CHI-3) est importé, il est classé sous la position dont les termes désignent ce composant (par exemple, la position 8409). Si un groupe de composants qui peuvent former un ensemble sont importés conjointement (par exemple, les sous-ensembles moteur diesel A et moteur diesel B décrits dans la pièce CHI-3), les États-Unis le classeraient sous la position qui décrit cet ensemble (par exemple, la position 8408). Si un groupe de composants ne forment pas un ensemble, les composants sont classés séparément (par exemple, un vilebrequin et un panneau latéral ne constitueraient pas un ensemble et seraient classés séparément). Aucun des ensembles énumérés dans la pièce CHI-3 ne constituerait un véhicule automobile incomplet ou non fini au sens de la Règle générale interprétative 2 a); ceux-ci seraient plutôt classés séparément d'après les termes de la Règle générale interprétative 1 (par exemple, moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion) de la position 84.07, arbres de transmission de la position 84.83, châssis équipés de leur moteur de la position 87.06 et carrosseries, y compris les cabines, de la position 87.07).

**2. (Chine) Quels étaient les taux de droits consolidés et les taux de droits appliqués pour les "kits CKD et les kits SKD", les "véhicules automobiles" et les "pièces automobiles" avant l'accession de la Chine à l'OMC et au moment de l'accession de la Chine à l'OMC?**

**Réponse de la Chine**

10. Avant l'accession de la Chine à l'OMC, il n'existait pas de taux de droits consolidés pour les "kits CKD et les kits SKD", les "véhicules automobiles" et les "pièces automobiles".

11. En 2001, immédiatement avant l'accession de la Chine à l'OMC, le taux de droit appliqué moyen pour les "véhicules automobiles" était de 63,6 pour cent et le taux de droit appliqué moyen pour les "pièces automobiles" était de 24,7 pour cent. Il n'existait pas de lignes tarifaires distinctes pour les "kits CKD et les kits SKD" dans le Code tarifaire chinois. Les kits CKD et les kits SKD étaient classés en tant que véhicules complets conformément à la RGI 2 a) et les taux appliqués étaient identiques aux taux de droits applicables au modèle de véhicule complet correspondant.

12. En 2002, au moment de l'accession de la Chine à l'OMC, le taux de droit consolidé moyen pour les "véhicules automobiles" était de 49,4 pour cent et le taux de droit consolidé moyen pour les "pièces automobiles" était de 20,4 pour cent. Là encore, il n'existait pas de lignes tarifaires distinctes pour les "kits CKD et les kits SKD" dans le Code tarifaire chinois et ils étaient classés en tant que véhicules automobiles conformément à la RGI 2 a). En 2002, le taux de droit appliqué moyen pour les "véhicules automobiles" était de 42,2 pour cent et le taux de droit appliqué moyen pour les "pièces automobiles" était de 18,1 pour cent. Ces renseignements peuvent être résumés comme suit:

	Véhicule complet	Kits CKD/SKD	Pièces
Taux consolidé en 2001	Aucun	Aucun	Aucun
Taux NPF appliqué en 2001	63,6 pour cent	63,6 pour cent	24,7 pour cent
Taux consolidé en 2002	49,4 pour cent	49,4 pour cent	20,4 pour cent
Taux NPF appliqué en 2002	42,2 pour cent	42,2 pour cent	18,1 pour cent

**Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 2**

13. Dans sa réponse, la Chine a indiqué qu'immédiatement avant son accession à l'OMC le 11 décembre 2001, "le taux de droit appliqué moyen pour les "véhicules automobiles" était de 63,6 pour cent et le taux de droit appliqué moyen pour les "pièces automobiles" était de 24,7 pour cent. Il n'existait pas de lignes tarifaires distinctes pour les "kits CKD et les kits SKD" dans le Code tarifaire chinois. Les kits CKD et les kits SKD étaient classés en tant que véhicules complets conformément à la RGI 2 a) et les taux appliqués étaient identiques aux taux de droits applicables au modèle de véhicule complet correspondant." Les États-Unis ne contestent pas les déclarations de la Chine concernant les taux de droits appliqués pour les véhicules automobiles, mais ils estiment que l'explication de la Chine concernant les pièces ainsi que les kits CKD et les kits SKD est inexacte et incomplète.

14. De 1992 à 1995, la Chine a effectivement maintenu des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. Comme il ressort de la pièce CHI-30 de la Chine, ces lignes tarifaires établissaient des taux de droits identiques aux taux de droits applicables aux véhicules automobiles. Toutefois, normalement, la Chine n'appliquait pas ces taux. Le taux applicable aux kits CKD et aux kits SKD était plutôt négocié entre chaque fabricant d'automobiles et les autorités chinoises. Les facteurs clés dans cette négociation étaient le montant de l'investissement du fabricant d'automobiles

en Chine et la mesure dans laquelle le fabricant d'automobiles utilisait des produits nationaux dans l'assemblage de ses véhicules, tant au moment de la négociation que dans ses projets pour l'avenir. En principe, le fabricant d'automobiles qui offrait une proportion de produits nationaux et un investissement plus élevés pouvait négocier un taux de droit inférieur à celui que pouvait négocier un fabricant d'automobiles offrant une proportion de produits nationaux et un investissement moins élevés. Les taux de droits négociés pour les kits CKD et les kits SKD étaient nettement inférieurs aux taux de droits applicables aux véhicules automobiles, en particulier pour les fabricants d'automobiles qui, selon les autorités chinoises, s'étaient engagés à l'égard de la Chine, compte tenu de ces facteurs. En outre, les autorités chinoises appliquaient habituellement aux pièces les mêmes taux de droits négociés, car les taux de droits négociés étaient souvent inférieurs aux taux de droits relatifs aux pièces qui étaient inscrits dans le Tarif douanier chinois.

15. Comme il ressort de la réponse de la Chine, après 1995, la Chine a supprimé les lignes tarifaires applicables aux kits CKD et aux kits SKD. Toutefois, contrairement à ses affirmations, la Chine, même à cette époque, n'appliquait *pas* aux kits CKD et aux kits SKD des taux de droits identiques à ceux qui étaient inscrits dans les listes pour les véhicules automobiles. La Chine a continué d'appliquer aux kits CKD et aux kits SKD (et aux pièces) les taux de droits qui étaient négociés entre chaque fabricant d'automobiles et les autorités chinoises, tout comme elle l'avait fait entre 1992 et 1995.

16. Ces pratiques tarifaires se sont poursuivies à l'époque de l'accession de la Chine à l'OMC et après son accession jusqu'à ce qu'elle commence à mettre en œuvre les mesures en cause dans le présent différend.

17. La Chine a appliqué ces pratiques tarifaires entre 1992 et la mise en œuvre des mesures en cause dans le présent différend parce qu'elle cherchait à renforcer sa capacité à assembler localement des véhicules automobiles et n'avait pas suffisamment de fabricants nationaux de pièces automobiles pour approvisionner les fabricants d'automobiles nationaux. La Chine a donc favorisé et stimulé les importations de kits CKD et de kits SKD (et de pièces) qui pouvaient être utilisés pour assembler des véhicules automobiles en Chine, en particulier par des fabricants d'automobiles qui démontraient leur engagement à l'égard de la Chine.

18. La politique de la Chine consistant à stimuler les importations de kits CKD et de kits SKD (et de pièces) qui pouvaient être utilisés pour assembler des véhicules automobiles en Chine a été facilitée par sa politique consistant à appliquer des contingents d'importation aux véhicules automobiles. À cet égard, la Chine appliquait des contingents d'importation aux véhicules avant son accession à l'OMC en 2001 et elle a négocié le droit d'appliquer des contingents d'importation aux véhicules automobiles pendant une période de trois ans après son accession, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005, comme il ressort de la Partie I, paragraphe 7.1, et de l'Annexe 3 du Protocole d'accession de la Chine, ainsi qu'il est expliqué plus en détail à la question n° 14 b) ci-après.

19. Les pratiques tarifaires de la Chine concernant les kits CKD et les kits SKD (et les pièces) entre 1992 et son accession à l'OMC à la fin de 2001 permettent de mieux comprendre le texte du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail accompagnant le Protocole d'accession de la Chine. Comme le Groupe spécial se souviendra, le paragraphe 93 dispose ce qui suit:

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.

20. Lors de la négociation de cette disposition au cours des années qui ont précédé l'accession de la Chine à l'OMC, les Membres de l'OMC, y compris les États-Unis, savaient qu'entre 1992 et 1995 la Chine disposait de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD qui prévoyaient les mêmes taux de droits que ceux qui s'appliquaient aux véhicules automobiles et que la Chine avait supprimé ces lignes tarifaires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996. Les Membres de l'OMC savaient également que les autorités chinoises appliquaient néanmoins aux kits CKD et aux kits SKD (et aux pièces) des taux de droits nettement inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux véhicules automobiles, non seulement quand la Chine disposait de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD mais aussi quand elle n'en disposait pas. En conséquence, lors de la négociation du paragraphe 93, les Membres de l'OMC ont voulu s'assurer que la Chine continuerait, après son accession à l'OMC, de traiter les kits CKD et les kits SKD essentiellement comme des pièces à des fins tarifaires et que la Chine ne pourrait pas rétablir des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, à des taux plus élevés, si l'orientation de sa politique changeait en fonction de l'évolution de son industrie de l'automobile.

**3. (Toutes les parties) Les fabricants d'automobiles assemblent-ils ou fabriquent-ils aussi eux-mêmes les "ensembles" dont il est question à l'article 4 du Décret n° 125? Dans l'affirmative, dans quelle mesure cela est-il courant dans l'industrie automobile en général ou dans l'industrie automobile chinoise? Existe-il une distinction claire entre les fabricants d'automobiles et les fabricants de pièces?**

#### **Réponse de la Chine**

21. Il est pratique courante en Chine que les fabricants d'automobiles assemblent certains ou tous les ensembles mentionnés à l'article 4 du Décret n° 125. À titre d'exemple, la plupart des fabricants d'automobiles en Chine produisent la carrosserie eux-mêmes. De nombreux fabricants d'automobiles en Chine ont leurs propres chaînes d'assemblage pour les moteurs et les transmissions.

22. Cela dit, les fabricants d'automobiles et les fabricants de pièces sont différents à certains égards. Premièrement, les fabricants de pièces automobiles s'intéressent habituellement à un type particulier ou à une série de pièces, tandis que les fabricants d'automobiles s'intéressent à l'assemblage général du véhicule. Deuxièmement, les fabricants d'automobiles sont habituellement en mesure d'élaborer et de définir les paramètres des pièces ainsi que les normes de qualité auxquels doivent satisfaire leurs fournisseurs de pièces automobiles.

23. Les plaignants ont indiqué, et la Chine convient, que l'industrie des pièces automobiles est très fragmentée en Chine.<sup>1</sup> Cela fait que la plupart des fournisseurs de pièces sont tributaires, sur le plan juridique ou financier, d'un fabricant d'automobiles. Tous les principaux fabricants d'automobiles en Chine disposent pour les pièces automobiles de chaînes d'approvisionnement stables à long terme ainsi que de structures d'entreprise complexes dans le cadre desquelles bon nombre des pièces automobiles nécessaires sont produites par des filiales et des coentreprises. La Chine croit comprendre que cette caractéristique est courante dans le secteur automobile en Asie.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

24. La réponse à la question de savoir si les fabricants d'automobiles assemblent ou fabriquent aussi eux-mêmes les "ensembles" dont il est question à l'article 4 du Décret n° 125 dépend de la stratégie d'entreprise de chaque fabricant. Toutefois, les Communautés européennes croient

---

<sup>1</sup> Première communication écrite du Canada, paragraphe 17; première communication écrite des CE, paragraphe 18; et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 21.

comprendre que dans la plupart des cas, au moins certains éléments des "ensembles" sont fabriqués par le fabricant du véhicule complet. Il s'agit en particulier de la carrosserie du véhicule, un élément du véhicule qui est habituellement distinct pour chaque modèle. En revanche, la direction et le dispositif de freinage, par exemple, sont habituellement assemblés et fabriqués par des fournisseurs et vendus au fabricant de véhicules. Cela dit, aucune règle générale ne s'applique à tous les fabricants et à tous les modèles.

25. Il n'y a aucune différence entre l'industrie automobile en général et l'industrie automobile chinoise à une exception très importante près, à savoir la manière dont les mesures contestées influent sur la stratégie des fabricants de véhicules et de pièces en Chine. Comme les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur première communication écrite, les mesures de la Chine forcent les fabricants de véhicules à abandonner les stratégies d'entreprise qu'ils suivent habituellement dans le reste du monde (veuillez vous reporter, en particulier, aux paragraphes 68 à 74). Les mesures prescrivent que les véhicules doivent contenir une certaine proportion ou combinaison de pièces et composants (ou "ensembles") fabriqués localement dans tous les cas. Si la teneur nécessaire en produits nationaux n'est pas assurée, le fabricant sera obligé d'acquitter le droit de 25 pour cent sur toutes les pièces importées, ce qui, en raison des marges bénéficiaires très faibles, signifiera que le modèle donné ne sera pas compétitif sur le marché chinois.

26. S'agissant de la distinction entre les fabricants de véhicules et les fabricants de pièces, la réponse dépend encore du contexte spécifique. Les fabricants de pièces appartiennent parfois au même groupe industriel que les fabricants de véhicules, mais il est plus fréquent que les fabricants de pièces soient indépendants et fournissent des pièces à de nombreux fabricants différents de véhicules. D'ailleurs, il existe beaucoup plus de fabricants de pièces que de fabricants de véhicules. Bien entendu, en raison des changements constants dans l'industrie, il se peut qu'un fabricant de pièces se joigne au groupe du fabricant de véhicules et vice versa. Les fusions et acquisitions sont des faits quotidiens dans la plupart des secteurs. Toutefois, il importe également de souligner que les fabricants de véhicules agissent souvent comme fournisseurs de pièces ou d'"ensembles" donnés pour d'autres fabricants de véhicules. Il se peut même que des concurrents sur le même marché coopèrent pour certains modèles de véhicule. Tout cela dépend de la stratégie des fabricants. Les mesures de la Chine compromettent gravement la capacité de l'industrie étrangère de choisir les stratégies d'entreprise les plus efficaces sur le marché chinois.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

27. Dans le cadre de leurs propres opérations et installations, il arrive souvent que les fabricants d'automobiles effectuent au moins quelques-unes des opérations d'assemblage mentionnées. À titre d'exemple, la plupart des fabricants d'automobiles assemblent la carrosserie, que ce soit à partir de lopins fournis par un fournisseur, de lopins qu'ils façonnent eux-mêmes ou d'une combinaison des deux. L'assemblage du moteur est aussi une opération courante pour les fabricants d'automobiles. Il en est également ainsi de l'assemblage du châssis, pour autant que le terme "châssis" désigne ce qui est également appelé "cadre". Les fabricants d'automobiles effectuent très souvent, voire dans tous les cas, une ou plusieurs des opérations d'assemblage mentionnées, même s'ils n'effectuent peut-être pas tous les mêmes opérations ou les mêmes combinaisons d'opérations.

28. Il n'existe pas de distinction claire entre les fabricants d'automobiles et les fabricants de pièces en ce qui concerne les opérations d'assemblage mentionnées.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

29. Les fabricants préparent parfois les "ensembles" mentionnés dans le Décret n° 125, comme le font les fabricants de pièces. Il s'agit d'une pratique relativement courante en général et en Chine, dans la mesure où les pratiques commerciales communément admises ne sont pas affectées par les mesures. Cela dit, même lorsque des fabricants de véhicules produisent des ensembles particuliers, bon nombre des pièces essentielles dans les ensembles utilisés en Chine proviennent de ce qu'il est convenu d'appeler des fournisseurs "de rang un". Il y a une distinction commerciale entre les fabricants d'automobiles (qui contrôlent habituellement la fabrication et l'assemblage final du véhicule complet ainsi que sa conception, sa commercialisation et sa stratégie de marque) et les fabricants de pièces (qu'ils soient de rang un, deux ou trois). Les équipementiers de rang un se consacrent parfois à des activités à valeur ajoutée en ce qui concerne les pièces qu'ils fabriquent (la recherche-développement par exemple), activités qui étaient autrefois réalisées uniquement par les fabricants de véhicules. La pratique commerciale peut évoluer quant à savoir quelle société produit des pièces et quelle société les transforme ou les assemble. Toutefois, la "marque" continue de distinguer les fabricants d'automobiles et les fabricants de pièces. Les fabricants d'automobiles produisent des véhicules de différentes marques que les consommateurs connaissent bien; les fabricants de pièces produisent des pièces, des composants et des modules utilisés dans les véhicules et n'ont pas leurs propres marques de véhicules.

**4. (Chine) La Chine pourrait-elle donner des précisions sur le "Bulletin officiel" mentionné à l'article 7 du Décret n° 125, y compris la fonction qu'il remplit, et indiquer si tous les fabricants d'automobiles en Chine doivent demander leur inscription au Bulletin et la raison pour laquelle la mention "assimilées à des véhicules complets" doit figurer dans le Bulletin pour les pièces automobiles visées par celui-ci.**

### **Réponse de la Chine**

30. L'inscription au Bulletin officiel est obligatoire pour les fabricants d'automobiles qui veulent produire et vendre des véhicules automobiles et pour les consommateurs qui veulent immatriculer et utiliser des véhicules automobiles en Chine. Un modèle de véhicule peut être inscrit au Bulletin officiel uniquement s'il répond à toutes les exigences prévues par les divers règlements qui s'appliquent aux véhicules automobiles. L'indication de l'enregistrement d'un modèle de véhicule au titre du Décret n° 125 est une des caractéristiques réglementaires du modèle qui est communiquée dans le Bulletin officiel. Cette indication aide les agents des douanes et d'autres intervenants dans l'industrie automobile en leur indiquant la situation douanière de ce modèle de véhicule, y compris la situation douanière des pièces et composants qui sont importés pour son assemblage.

**5. (Chine) Veuillez indiquer, en mentionnant les dispositions pertinentes des mesures en cause, à quel moment la décision d'assimiler certaines pièces automobiles importées à des véhicules complets est prise.**

### **Réponse de la Chine**

31. Cette détermination visant des modèles spécifiques de véhicules est établie avant l'importation des pièces que le fabricant importera pour assembler ces modèles de véhicule. Ce processus a pour objectif général de déterminer si le fabricant d'automobiles importe des lots multiples de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pour assembler ce modèle de véhicule.

32. Le processus commence par l'évaluation autonome effectuée par le fabricant au titre de l'article 7 du Décret n° 125. Si, à l'issue de l'évaluation autonome, le fabricant détermine qu'un modèle de véhicule donné remplit un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 pour des pièces réputées présenter les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il doit enregistrer ce modèle de véhicule auprès de la CGA avant l'importation des pièces destinées à ce modèle de véhicule (article 7). Il doit également présenter une déclaration d'enregistrement à la CGA concernant ce modèle de véhicule (article 9). La détermination du fabricant, quel que soit le résultat, est soumise à un examen et à une vérification au titre du chapitre IV du Décret n° 125 (articles 17 et 18).

33. Une fois que le fabricant a enregistré un modèle de véhicule donné conformément à l'article 9, il doit fournir à la CGA un cautionnement pour les droits d'importation fondé sur ses projections d'importations mensuelles moyennes pour ce modèle de véhicule (article 12). Par la suite, le fabricant doit importer les pièces destinées à ce modèle de véhicule séparément des autres pièces automobiles et déclarer les pièces importées en tant que parties d'un modèle de véhicule enregistré (articles 14 et 15). Ces pièces sont importées en Chine sous douane et restent sous surveillance douanière (articles 16 et 27). Les pièces qui sont importées pour l'assemblage d'autres modèles de véhicule sont déclarées en tant que pièces (article 35).

34. Le fabricant doit acquitter le droit lorsque les pièces automobiles importées sont assemblées en véhicules complets (article 28). Le dixième jour ouvrable de chaque mois, le fabricant d'automobiles déclare l'acquittement des droits établis sur la base du nombre de modèles de véhicule enregistrés qu'il a assemblés le mois précédent (article 31).

35. Si le véhicule assemblé a fait l'objet d'une vérification établissant qu'il remplit un ou plusieurs des critères de l'article 21, la CGA classe les pièces automobiles importées pour ce modèle de véhicule en tant que véhicule automobile, tout comme elle l'aurait fait si les pièces automobiles importées avaient fait l'objet d'une seule expédition (article 28). Si le véhicule assemblé a fait l'objet d'une vérification établissant qu'il ne remplit pas un ou plusieurs des critères de l'article 21, la CGA classe les pièces automobiles importées pour ce modèle de véhicule en tant que pièces (article 28) – encore une fois, tout comme elle l'aurait fait si les pièces automobiles importées avaient fait l'objet d'une seule expédition.<sup>2</sup>

36. Le processus d'évaluation autonome et de vérification décrit plus haut permet de déterminer si des pièces automobiles importées devraient être classées en tant que véhicule automobile avant l'importation des pièces. C'est ce processus d'évaluation autonome et de vérification qui donne lieu à la déclaration qui est faite au moment de l'importation et à l'obligation de fournir un cautionnement en douane pour ces importations.

---

<sup>2</sup> Les seules exceptions à ces classements sont les suivantes: 1) si le classement d'un modèle de véhicule déjà enregistré change entre l'entrée des pièces en Chine et leur assemblage en véhicule complet, le fabricant peut déclarer les pièces importées pour lesquelles il n'a pas encore acquitté de droits au titre des dispositions tarifaires visant les pièces (article 32); ou 2) si les pièces importées ne sont pas assemblées en véhicule complet dans un délai de un an après leur entrée, les pièces importées sont imposées au taux de droit applicable aux pièces (article 29). Comme la Chine l'a expliqué durant la première réunion de fond, la première exception accorde une certaine flexibilité au fabricant en reconnaissant que l'approvisionnement en pièces et composants pour un modèle de véhicule donné peut changer, tandis que la seconde exception vise à mettre un terme au processus douanier.

**6. (Chine) Pourquoi exigez-vous non seulement une évaluation autonome par les fabricants d'automobiles mais aussi une vérification par le Centre de vérification?**

**Réponse de la Chine**

37. L'évaluation autonome vise à faire en sorte que les fabricants d'automobiles examinent chaque modèle de véhicule au regard des prescriptions du Décret n° 125 et produisent un rapport décrivant en détail la situation de chaque modèle de véhicule au regard de ces prescriptions. Ce rapport d'évaluation autonome est ensuite vérifié pour confirmer que les renseignements fournis par le fabricant d'automobiles sont véridiques, complets et exacts.

**7. (Chine) S'agissant de la pratique du bureau de douane chinois en matière de classement tarifaire:**

**a) Existe-t-il un mécanisme en Chine permettant à un importateur de faire appel de la décision du bureau de douane concernant le classement tarifaire de pièces automobiles importées ou d'autres produits importés? Dans l'affirmative, veuillez donner des précisions;**

**Réponse de la Chine**

38. L'article 64 du Règlement sur le Tarif d'importation/d'exportation dispose ce qui suit:

La personne assujettie au droit ou la personne qui fournit un cautionnement acquitte les droits et, conformément aux lois applicables, peut présenter une demande de réexamen à l'échelon supérieur du bureau de douane si [elle] est en désaccord avec les autorités douanières sur la désignation en tant que personne assujettie au droit, la détermination des valeurs imposables, le classement des marchandises, l'origine, le taux de droit ou de change applicable, la réduction ou l'exonération du droit, le supplément du droit non acquitté, la restitution du droit, les frais de retard, la méthode de calcul du droit et le lieu de perception du droit. Si [la personne assujettie au droit ou la personne qui fournit un cautionnement] conteste la conclusion issue du réexamen, [elle] peut porter l'affaire devant les tribunaux conformément aux lois applicables.

En vertu de cette disposition, un importateur peut faire appel du classement tarifaire de pièces automobiles importées devant les tribunaux chinois. Les tribunaux peuvent déclarer que la détermination de la CGA n'est pas conforme au droit chinois et ordonner un renvoi aux autorités douanières pour réexamen.

**b) Veuillez indiquer s'il existe des décisions judiciaires et/ou administratives concernant l'application de l'une quelconque des dispositions des mesures ou si de telles décisions sont attendues. Dans l'affirmative, veuillez donner des explications détaillées; et**

**Réponse de la Chine**

39. Aucun réexamen administratif ou appel devant les tribunaux n'est en instance en ce qui concerne l'application des mesures contestées.

c) À cet égard, veuillez également préciser si la NDRC est autorisée à fournir ses propres interprétations des dispositions du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, au vu de l'article 78 de l'Ordonnance n° 8. Dans l'affirmative, la NDRC a-t-elle publié des interprétations des dispositions des mesures contestées?

#### Réponse de la Chine

40. La NDRC n'est pas autorisée à fournir ses propres interprétations ou explications des dispositions du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4 au titre de l'article 78 de l'Ordonnance n° 8, et elle ne l'a pas fait.

8. (*Plaignants*) Veuillez indiquer si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, les prescriptions de forme prévues par les mesures ont une incidence sur le temps moyen nécessaire pour assembler un véhicule.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

41. Il est important de situer cette question dans son contexte approprié. La complexité considérable des mesures a une incidence en soi sur le lancement d'un nouveau modèle sur le marché chinois. Pour la plupart des fabricants, l'essentiel est d'éviter le droit de 25 pour cent, car autrement, le lancement même de la procédure administrative prévue par les mesures n'aura aucun sens sur le plan commercial. La conception et le lancement d'un nouveau modèle peuvent donc être retardés de deux ou trois ans, parce que les fabricants de véhicules devront essayer de trouver des fournisseurs nationaux en mesure de fournir la proportion requise de pièces ou d'ensembles d'origine nationale et s'assurer de leur fiabilité. L'établissement du rapport de vérification autonome prescrit par l'article 7 du Décret n° 125 prendra peut-être six mois de plus pour une équipe de dix à 15 experts très qualifiés. Après la décision du fabricant d'engager les procédures relatives à l'introduction d'un nouveau modèle, dont il estime et espère que les pièces importées seront uniquement assujetties au droit de 10 pour cent, il peut en réalité s'écouler jusqu'à un an avant que toutes les formalités soient accomplies. Les mesures ont donc aussi pour effet que le lancement doit se faire dans un contexte d'incertitude juridique qui peut persister pendant des mois et parfois même des années.

42. Au stade des opérations d'assemblage, les mesures imposent une charge administrative considérable et, en conséquence, des frais additionnels. Il convient de souligner que 30 à 35 pour cent des pièces sont communes à différents modèles. Pour un fabricant de véhicules, le mieux est d'expédier les pièces ensemble et de les utiliser en fonction des besoins de la production, qui peuvent souvent varier par rapport au plan initial. Il faudra peut-être augmenter la production d'un modèle donné en raison de ventes plus élevées que prévu; il faudra peut-être remplacer d'urgence des pièces défectueuses. Comme les mesures de la Chine prescrivent qu'il faut indiquer dans la déclaration pour quel modèle les pièces seront importées (article 15 du Décret n° 125), les fabricants de véhicules doivent inutilement indiquer en détail le modèle pour lequel chaque pièce est importée. La flexibilité nécessaire pour une gestion économiquement rationnelle de la fourniture de pièces est supprimée.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

43. Comme les États-Unis l'ont expliqué aux paragraphes 46 à 66 et 99 à 104 de leur première communication écrite, les mesures de la Chine imposent de lourdes formalités aux fabricants qui utilisent des pièces importées, tandis que les fabricants qui utilisent uniquement des pièces d'origine nationale en sont exemptés. En raison de cette différence, le traitement accordé aux pièces importées est moins favorable que celui qui est accordé aux pièces similaires d'origine nationale, ce qui constitue

une violation *prima facie* de l'article III:4. La Chine n'a même pas tenté de réfuter cette allégation *prima facie*.

44. Le retard moyen causé par les mesures de la Chine n'est pas un élément de l'allégation *prima facie* des États-Unis en l'espèce et les États-Unis ne peuvent pas se procurer ces renseignements rapidement.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

45. Il n'est pas possible de décrire, d'une manière générale, l'incidence des mesures sur le temps moyen nécessaire pour assembler un véhicule. L'incidence globale variera selon, par exemple, le réseau de fournisseurs et l'approvisionnement particulier en pièces (tant d'origine nationale qu'importées). Le retard le plus important découle d'une combinaison de prescriptions de forme et de fond: les fabricants de véhicules doivent s'assurer que la teneur en produits nationaux de leurs véhicules est nettement supérieure à la teneur minimale de 40 pour cent qui est exigée, afin d'éviter des impositions au titre des mesures, compte tenu d'éventuelles divergences en ce qui concerne l'évaluation de la teneur en produits importés. Pour certains modèles, cela peut entraîner un retard important dans le commencement de la production (de l'ordre de nombreux mois). Il en est ainsi à cause de la nécessité de trouver des fournisseurs nationaux qui peuvent garantir une teneur suffisante en produits nationaux et donner ainsi au fabricant de véhicules l'assurance que le nombre d'ensembles réputés importés restera sous le seuil prescrit en cas de divergences quant à l'évaluation de certaines pièces.

**9. (Toutes les parties) À supposer qu'un pays puisse avoir une politique anticourtage en ce qui concerne les droits de douane proprement dits, de quelle marge de manœuvre devrait-il disposer pour adopter des mesures visant à faire respecter cette politique?**

#### **Réponse de la Chine**

46. En l'espèce, la question de l'anticourtage consiste à s'assurer du classement tarifaire correct de marchandises importées et à éviter ainsi l'évasion de droits plus élevés qui s'appliquent aux véhicules automobiles. La Chine considère que les mesures contestées rendent effective une interprétation de ses dispositions tarifaires pour les "véhicules automobiles" qui est compatible avec les Règles pour l'interprétation du Système harmonisé. La faculté qu'a un Membre d'adopter des mesures visant à interpréter son tarif douanier conformément aux règles du Système harmonisé va de pair avec ces règles; une telle mesure doit être compatible avec les prescriptions du Système harmonisé.

47. Pour illustrer ce point, il peut être utile d'utiliser un exemple qui n'est pas pertinent en l'espèce. La Règle générale interprétative 3 a trait au cas où des marchandises paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions, et prévoit un ensemble de règles pour résoudre ce conflit. La RGI 3 a) dispose ce qui suit: "La position la plus spécifique doit avoir la priorité sur les positions d'une portée plus générale." Supposons qu'un Membre adopte une mesure indiquant aux importateurs quelles positions, selon lui, "paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions" et, dans ces cas, quelles positions il considère comme étant "les plus spécifiques".

48. Cette mesure influencerait sur la manière dont le Membre classe certains articles. Elle pourrait conduire à des classements et à des déterminations tarifaires concernant les droits exigibles avec lesquels des importateurs seraient en désaccord, eu égard aux faits propres à certaines affaires. Toutefois, du point de vue de l'évaluation de la compatibilité de la mesure avec les obligations du Membre dans le cadre de l'OMC, y compris l'article II du GATT de 1994, la question pertinente serait

de savoir si la mesure conduit à des classements compatibles avec les termes du SH employés dans le tarif douanier de ce Membre. Toute évaluation de ces déterminations en matière de classement devrait tenir compte de la question de savoir si les résultats sont compatibles avec les prescriptions de la RGI 3 a), y compris, si elles sont pertinentes, avec les interprétations de la RGI 3 a) adoptées par l'OMD. Ainsi, la mesure ne pourrait aboutir à des classements tarifaires et à des déterminations concernant les droits exigibles qui seraient manifestement incompatibles avec la RGI 3 a) (par exemple, en indiquant des articles qui ne "paraissent [pas] devoir être classés sous deux ou plusieurs positions", ou en retenant la "position d'une portée plus générale" plutôt que "la position la plus spécifique"). C'est là, à toutes fins pertinentes, la marge de manœuvre dont dispose un Membre pour adopter des mesures pour l'interprétation de sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

49. Comme le tarif douanier d'un pays doit être interprété en tenant compte du Système harmonisé, toute "marge de manœuvre" doit cadrer avec la nomenclature du SH et ses règles. Dans la mesure où la question a trait à l'article XX d) du GATT, la "marge de manœuvre" doit cadrer avec les prescriptions de cette disposition et en particulier être nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT et satisfaire aux critères énoncés dans le texte introductif de l'article XX.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

50. Les États-Unis ne peuvent pas accepter l'hypothèse – défendue par la Chine dans le présent différend – selon laquelle l'utilisation par les fabricants d'automobiles des circuits commerciaux normaux pour acheter des envois en vrac de pièces à des fins d'assemblage constitue un "contournement". Comme les États-Unis l'ont expliqué, la tentative de la Chine d'assimiler toutes les opérations de fabrication d'automobiles à l'assemblage de "kits non assemblés" organisés et expédiés séparément est sans fondement et ne tient pas compte de la réalité des opérations modernes de fabrication.

51. Par ailleurs, les États-Unis ne savent pas ce que la Chine entend par "contournement" en ce qui concerne l'application de la législation douanière. Les États-Unis suivent le principe établi de longue date selon lequel les marchandises devraient être classées selon leur condition au moment de l'entrée, sans tenir compte de ce qui leur arrive après leur entrée.

52. Cela dit, les États-Unis font observer que l'Accord sur l'OMC n'empêche certainement pas un Membre de faire respecter sa législation douanière. De nombreuses dispositions de l'Accord sur l'OMC font référence à l'existence et à l'application des législations douanières. À titre d'exemple, l'article X de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* (le "GATT de 1994") impose certaines disciplines, y compris que la législation douanière soit appliquée "d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable". D'autres disciplines sont énoncées dans d'autres Accords de l'OMC, tels que l'*Accord sur la mise en œuvre de l'article VII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* (l'"Accord sur l'évaluation en douane") et l'*Accord sur les procédures de licences d'importation*.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

53. Le Canada considère qu'une politique "anticontournement" liée aux droits de douane ne pourrait s'appliquer d'une manière compatible avec les obligations légales expressément énoncées dans les articles du GATT de 1994 sur la non-discrimination. Toute mesure qui ne frappe

d'impositions intérieures que les produits importés, en se fondant sur la thèse selon laquelle une telle imposition est nécessaire pour empêcher ce que la Chine appelle le "contournement" des droits de douane, est une violation *prima facie* de l'article III du GATT et doit être justifiée au titre de l'article XX d). Même s'il estime que les mesures ne peuvent être justifiées au titre de l'article XX (voir la première communication orale du Canada, paragraphes 27 à 36), le Canada ne considère pas qu'il soit approprié dans l'abstrait d'examiner quelles impositions intérieures pourraient être justifiées au titre de l'article XX d).

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 9**

54. Comme les États-Unis l'ont indiqué, la soi-disant préoccupation de la Chine concernant le "contournement" est que les importateurs pourraient se prévaloir du droit de douane moins élevé qui a été négocié pour les pièces automobiles au moment de l'accession de la Chine.

55. Cela dit, les États-Unis pensent d'une manière générale comme la Chine que les mécanismes d'application de la législation douanière doivent être compatibles avec les obligations internationales des Membres, y compris les obligations contractées dans le cadre de l'Accord sur l'OMC et de la Convention sur le Système harmonisé. À ce sujet, la Chine a répondu que la "faculté qu'a un Membre de prendre des mesures visant à interpréter son tarif douanier conformément aux règles du Système harmonisé [allait] de pair avec ces règles; [et qu']une telle mesure [devait] être compatible avec les prescriptions du Système harmonisé". Toutefois, la réponse de la Chine à la présente question vise essentiellement à démontrer l'existence d'une certaine "marge de manœuvre ... pour adopter des mesures pour l'interprétation de sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé".

56. L'exemple que donne la Chine d'une mesure nationale d'interprétation d'une Règle générale interprétative (RGI) ne démontre pas l'existence de cette "marge de manœuvre" alléguée. L'exemple a trait à la RGI 3 a), qui porte sur les marchandises paraissant devoir être classées sous deux ou plusieurs positions tarifaires. La règle dispose que "la position la plus spécifique doit avoir la priorité sur les positions d'une portée plus générale". L'exemple de la Chine suppose qu'une partie contractante adopte une mesure indiquant aux importateurs quelles marchandises elle considère comme paraissant devoir être classées sous plus d'une position et quelle position est plus spécifique.<sup>3</sup> Une telle mesure ne serait conforme aux obligations de la partie contractante dans le cadre de la RGI 3 a) que si les produits désignés étaient décrits spécifiquement par les deux positions.

57. Fait plus pertinent pour l'affaire dont il s'agit ici, il n'existe aucune marge de manœuvre dans le Système harmonisé qui légitimerait les mesures "anticonournement" que la Chine a mises en œuvre pour classer des pièces automobiles importées. La Chine affirme que "la question pertinente serait de savoir si la mesure conduit à des classements compatibles avec les termes du SH [Système harmonisé] employés dans le tarif douanier de ce Membre". À cet égard, la Chine indique que les résultats doivent être compatibles avec les prescriptions des RGI. Or, la Chine met en œuvre des mesures qui ne sont pas conformes à la RGI 2 a). La RGI 2 a) autorise le classement de marchandises non finies ou non assemblées en fonction de leur condition "telles qu'elles sont présentées". La condition des marchandises présentées pour dédouanement est leur condition au moment de

---

<sup>3</sup> Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, la Chine dit: "Supposons qu'un Membre adopte une mesure indiquant aux importateurs quelles positions, selon lui, paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions ..." Ces propos sont illogiques, parce qu'une position ne peut pas être classée sous d'autres positions. Aux fins de leur réfutation de la réponse de la Chine, les États-Unis présument que la Chine voulait parler d'une mesure hypothétique désignant des "marchandises" (et non des positions) qui paraissaient devoir être classées sous deux ou plusieurs positions.

l'importation. La mesure chinoise qui prescrit le classement de pièces automobiles importées sous une position tarifaire applicable à une automobile complète est fondée sur l'utilisation future de ces marchandises dans la production d'une automobile complète. Un classement sur cette base constitue une violation flagrante de la RGI 2 a), parce qu'un classement fondé sur l'utilisation après l'importation n'est pas compatible avec la prescription voulant que les marchandises sont classées en fonction de leur condition à l'importation.

**10. (Plaignants) Au paragraphe 15 de sa première communication écrite, la Chine fait observer que les éléments des positions tarifaires et des taux de droits spécifiques ne sont pas pertinents pour le règlement des allégations présentées au Groupe spécial. Les plaignants sont-ils d'accord avec la Chine? Dans l'affirmative, votre avis est-il le même indépendamment de la question de savoir si l'imposition visée devrait être considérée comme un droit de douane ou une imposition intérieure?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

58. Les Communautés européennes sont en profond désaccord avec la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 15 de sa première communication écrite. La Règle 1 des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé dispose ce qui 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."

Comme l'indique la note explicative V relative à la Règle 1, "les termes des positions et des Notes de Sections ou de Chapitres l'emportent, pour la détermination du classement, sur toute autre considération".

59. La position de la Chine est en contradiction directe avec la Règle 1.

60. L'Organe d'appel a également reconnu clairement l'importance des termes des positions tarifaires spécifiques dans le cadre d'une analyse au titre de l'article II du GATT. À cet égard, il est fait référence aux rapports de l'Organe d'appel sur les affaires *CE – Matériels informatiques* et *CE – Morceaux de poulet*.

61. S'il est estimé que les mesures imposent une imposition intérieure, comme le pensent les Communautés européennes, les éléments des positions tarifaires ne sont pas pertinents. Les taux sont pertinents car l'imposition intérieure est égale à la différence entre le droit applicable au véhicule complet et le droit applicable aux pièces.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

62. Les États-Unis sont en désaccord avec la Chine. Selon les États-Unis, les positions tarifaires et les taux figurant dans la Liste de la Chine sont pertinents pour le règlement du présent différend. La manière dont des positions tarifaires spécifiques sont liées aux questions en cause dépend de l'allégation spécifique à l'examen.

63. Article III:4 et III:5 du GATT de 1994 et Accord sur les MIC – Pour ce qui est de ces allégations, l'élément essentiel de la Liste de la Chine est la différence de 15 pour cent entre le droit

applicable aux véhicules complets (25 pour cent) et le droit applicable aux pièces (10 pour cent). La mesure chinoise impose aux fabricants de véhicules une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui est incompatible avec les règles de l'OMC, laquelle entraîne l'imposition d'une imposition additionnelle de 15 pour cent, sauf si les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux sont respectées. Veuillez noter que cette prescription relative à la teneur en produits nationaux est incompatible avec les règles de l'OMC, indépendamment de la question de savoir si l'imposition additionnelle est considérée comme une imposition intérieure, ou comme faisant partie des droits de douane proprement dits ou des autres droits ou impositions de la Chine.

64. Article III:2 du GATT de 1994 – Si, comme les États-Unis le soutiennent, les mesures de la Chine sont des impositions intérieures, l'élément essentiel est encore la différence de 15 pour cent entre le droit applicable aux véhicules complets (25 pour cent) et le droit applicable aux pièces (10 pour cent). Cette imposition additionnelle frappe uniquement les pièces importées et jamais les pièces d'origine nationale.

65. Article II du GATT de 1994 – Si, comme la Chine le soutient, l'imposition additionnelle est un droit de douane, ce droit contreviendrait aux consolidations tarifaires de la Chine pour les pièces. Dans ce cas, la différence entre le droit applicable aux véhicules complets et le droit applicable à chaque pièce importée représente le montant à hauteur duquel la Chine a contrevenu à ses consolidations tarifaires.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

66. Les positions tarifaires ne seraient pas pertinentes pour évaluer la nature des marchandises s'il était dûment considéré que les mesures se traduisent par des impositions intérieures sur les pièces automobiles. En pareil cas, aucun recours à l'article II ne serait nécessaire. Si le Groupe spécial juge qu'il est nécessaire d'évaluer les mesures au titre de l'article II, ce sont uniquement les engagements généraux de la Chine en matière de taux de droit qui sont pertinents pour résoudre le présent différend.

67. Le caractère arbitraire des mesures ressort d'une analyse des positions tarifaires chinoises au titre de l'article II, en particulier s'il est tenu compte des efforts de la Chine pour gommer la distinction entre les pièces et les véhicules automobiles. Cela est incompatible avec l'approche appropriée en matière d'interprétation tarifaire énoncée, par exemple, aux Règles 1 et 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé.

68. Le Canada note que les parties s'accordent à penser qu'au moins certaines des impositions au titre des mesures sont des impositions intérieures. La Chine a admis (implicitement dans la note de bas de page 20 de sa première communication écrite et ensuite explicitement en réponse à des questions orales) que les impositions sur les pièces automobiles importées par des fabricants de pièces établis en Chine et ensuite vendues à des fabricants de véhicules établis en Chine sont des impositions intérieures visées par l'article III.

**11. (Chine) Veuillez indiquer s'il existe d'autres instruments juridiques semblables à la Politique concernant le développement de l'industrie automobile pour ce qui est d'autres secteurs industriels en Chine.**

#### **Réponse de la Chine**

69. Oui, la Chine a adopté des instruments de politique générale de cette nature pour d'autres secteurs industriels.

**12. (Chine) S'agissant des problèmes allégués concernant le contournement des droits de douane proprement dits applicables aux véhicules automobiles en Chine:**

a) En se fondant sur des éléments de preuve, la Chine pourrait-elle décrire les circonstances qui l'ont amenée à décider d'introduire les mesures en cause en 2005 pour répondre à ce problème "allégué". En particulier, compte tenu de la déclaration de la Chine au paragraphe 22 de sa première communication écrite, selon laquelle "la nécessité de définir une ligne de démarcation claire entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, alliée à des éléments de preuve indiquant un contournement tarifaire, ont amené la Chine à envisager des mesures ... compatibles avec la Liste de concessions de la Chine et des principes internationalement reconnus en matière d'interprétation tarifaire", la Chine pourrait-elle expliquer en détail pourquoi la nécessité de définir une telle ligne de démarcation claire est apparue et fournir des copies des éléments de preuve indiquant un contournement tarifaire auxquels elle fait allusion dans ce paragraphe;

**Réponse de la Chine**

70. Pour les raisons indiquées en réponse à la question n° 13 ci-après, la Chine ne considère pas qu'elle avait besoin d'éléments de preuve indiquant un "contournement" pour régler un problème de classement tarifaire concernant sa liste de concessions. Les autorités douanières règlent fréquemment des problèmes de classement tarifaire en réponse aux demandes d'importateurs ou à titre de question générale d'administration douanière. Un exemple de ce deuxième cas est donné par le règlement des CE figurant dans la pièce CHI-14, qui vise à assurer l'"application uniforme" du Tarif douanier des CE en ce qui concerne les pick-up incomplets ou non assemblés. Ces types de mesures donnent une plus grande certitude aux importateurs et assurent l'application cohérente du tarif douanier par les autorités douanières nationales.

71. Cela dit, le fait est que la Chine disposait d'éléments de preuve indiquant que l'évitement des droits plus élevés qui s'appliquaient aux véhicules automobiles, y compris aux pièces et composants qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, posait un grave problème. Comme elle l'a indiqué dans sa première communication écrite, la Chine savait que la valeur des pièces et composants importés avait augmenté considérablement entre 2001 et 2004, devançant de loin le rythme de la production totale de véhicules automobiles en Chine.<sup>4</sup> La forte augmentation de l'importation de pièces et composants automobiles a eu lieu au moment où des fabricants d'automobiles introduisaient un grand nombre de nouveaux modèles de véhicule sur le marché chinois. Ces chiffres indiquaient clairement qu'il y avait des problèmes de classement tarifaire concernant les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles qui devaient être examinés. Les autorités douanières examinent régulièrement des problèmes spécifiques d'administration douanière, y compris en donnant des lignes directrices relatives au classement tarifaire, pour tenir compte de ce type d'évolution des importations. Le fait qu'environ 20 pour cent des modèles de véhicule ayant fait l'objet du processus d'évaluation sont assemblés à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile démontre le caractère légitime de la préoccupation de la Chine et de sa décision d'examiner ce problème de classement. La Chine revient sur ce point dans la réponse qu'elle donne ci-après à la question n° 160.

---

<sup>4</sup> Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 21.

**b) Comment la Chine a-t-elle fait face au problème allégué avant l'adoption des mesures en cause?**

**Réponse de la Chine**

72. Sauf le respect que la Chine doit au Groupe spécial, le problème de classement tarifaire spécifique en cause dans le présent différend n'est pas "allégué". Comme la Chine a cherché à le démontrer en évoquant les pratiques d'autres Membres de l'OMC, ce problème de classement tarifaire survient chaque fois qu'il y a une différence importante entre les taux de droits applicables aux articles complets et à des parties de ces articles.

73. Avant l'adoption des mesures en cause, la Chine n'avait pas de procédure pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants étaient liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule donné.

**Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 12 b)**

74. Les États-Unis contestent l'affirmation de la Chine selon laquelle le "contournement" présumé des droits de douane proprement dits qui s'appliquent aux véhicules automobiles en Chine n'est qu'un exemple d'un "problème de classement tarifaire [qui] survient chaque fois qu'il y a une différence importante entre les taux de droits applicables aux articles complets et à des parties de ces articles". Il n'y a pas de problème de classement lorsque des pièces sont importées séparément et qu'elles sont assemblées ultérieurement en un article complet. Dans le cadre du Système harmonisé, il existe un principe établi de longue date selon lequel les marchandises sont classées, conformément à la Règle générale interprétative 1, sous la position tarifaire qui décrit le plus spécifiquement les marchandises dans leur condition au moment de l'importation.<sup>5</sup> Le Système harmonisé est composé de 96 chapitres regroupés en 21 sections comprenant approximativement 5 000 désignations d'articles sous forme de positions et de sous-positions. Il est divisé en catégories ou positions qui vont, en passant par des degrés de complexité de plus en plus grands, de produits bruts et naturels à des marchandises à des stades de fabrication avancés. Comme il ressort de la réponse des États-Unis à la question n° 47 du Groupe spécial, il existe des positions tarifaires qui désignent expressément des pièces automobiles et, en conséquence, lorsque ces pièces sont importées séparément, elles doivent être classées conformément à ces dispositions. Le fait qu'un fabricant d'automobiles importe des pièces séparément et les assemble par la suite en un article complet sur le marché national ne constitue pas un "contournement" du tarif douanier.

**c) La Chine pourrait-elle désigner d'autres produits dans sa liste pour lesquels des taux de droits différents sont appliqués à l'article et à des parties et composants de l'article?**

**Réponse de la Chine**

75. Sans avoir procédé à un examen systématique de sa liste de concessions, la Chine relève deux autres cas pour lesquels sa liste établit une différence importante entre les taux de droits applicables à l'article complet et à des parties de cet article.

---

<sup>5</sup> La Règle 1 des Règles générales interprétatives dispose que "le classement [est] 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". (pièce CHI-15)

- 8414.5110 (ventilateurs) 21,7% (à la date de l'accession)
- 8414.9020 (parties pour 8414.5110, etc.) 12,0%
- 8415.1000 (climatiseurs) 21,0% (à la date de l'accession)
- 8415.9010 (parties pour 8415.1000, etc.) 11,7% (à la date de l'accession)

**13. (Toutes les parties) S'agissant de la notion de "contournement":**

**a) Veuillez expliquer ce que le terme "contournement" signifie; et**

**b) Veuillez indiquer si et, dans l'affirmative, comment, selon le droit de l'OMC, un Membre est autorisé à prendre une mesure anticontournement. Si possible, veuillez étayer votre réponse en vous référant à la jurisprudence pertinente du GATT/de l'OMC.**

**Réponse de la Chine**

76. Les moyens de défense de la Chine concernant les mesures contestées ne reposent pas sur un concept distinct de "contournement" ni sur un concept d'un type particulier de mesure "anticoncontournement" dans le cadre de la jurisprudence du GATT et de l'OMC. En l'espèce, ce que la Chine appelle "contournement" est une question de classement tarifaire. Cette question de classement tarifaire consiste à savoir si une disposition tarifaire applicable à un article complet (comme des véhicules automobiles) comprend l'importation et l'assemblage de pièces qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de cet article. Cette question de classement tarifaire est régie par la Règle générale interprétative 2 a).

77. Comme la Chine l'a expliqué dans sa première communication écrite, les fabricants d'automobiles peuvent échapper au taux de droit plus élevé qui s'applique aux véhicules automobiles en organisant leurs importations de pièces et composants de telle sorte qu'aucune expédition unique ne présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, même si ces pièces et composants auraient été classés en tant que véhicule automobile s'ils étaient entrés en Chine sous forme d'expédition unique.<sup>6</sup> C'est ce que la Chine entend par "contournement" de droits de douane proprement dits en l'occurrence. En organisant l'importation des pièces et composants automobiles de cette manière, les fabricants d'automobiles privent la Chine des recettes et des avantages en matière d'accès aux marchés qu'elle a négociés lorsqu'elle a obtenu un taux de droit consolidé plus élevé pour les véhicules automobiles que pour les pièces et ensembles de véhicules automobiles.

78. La Chine ne considère pas que son droit d'interpréter sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé dépend d'éléments de preuve spécifiques établissant l'intention de contourner les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles. L'importation et l'assemblage de pièces et composants automobiles par le biais d'envois multiples réduisent la valeur des concessions tarifaires que la Chine a négociées, que le fabricant d'automobiles ait l'intention ou non de se soustraire aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles. Par ailleurs, il arrive souvent que le classement d'articles importés par les autorités douanières diffère de celui proposé par l'importateur, indépendamment de la question de savoir si le classement proposé par l'importateur procédait d'une intention de se soustraire à un taux de droit plus élevé. Les autorités douanières interprètent et appliquent leurs tarifs douaniers conformément aux règles du Système

---

<sup>6</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 18.

harmonisé, et non en fonction de l'intention de l'importateur de se soustraire aux taux de droits applicables.<sup>7</sup>

79. La Chine ne pense pas non plus qu'il lui faut une autorisation spécifique dans le cadre du GATT de 1994, ou de tout autre Accord de l'OMC, pour adopter une mesure qui vise à interpréter sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé. Ainsi qu'il est expliqué en réponse à la question n° 68, l'Organe d'appel a maintes fois confirmé l'importance du Système harmonisé, y compris des Règles générales interprétatives, pour interpréter la Liste de concessions interprétatives d'un Membre. La Chine n'a pas davantage besoin d'un fondement spécifique dans le droit de l'OMC pour recourir à la Règle générale interprétative 2 a), telle qu'interprétée par l'OMD, pas plus qu'un Membre aurait besoin d'un fondement spécifique dans le droit de l'OMC pour recourir, par exemple, à la Règle générale interprétative 4 ("Les marchandises qui ne peuvent pas être classées en vertu des Règles visées ci-dessus sont classées dans la position afférente aux articles les plus analogues"), ou à des décisions pertinentes du Comité du SH en matière de classement. Ces règles font partie du Système harmonisé qui est le fondement sur lequel les Membres de l'OMC ont négocié leurs concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses.

80. Pour les raisons qui précèdent, la Chine estime que les mesures contestées font partie des mesures que les autorités douanières nationales adoptent fréquemment pour veiller à l'interprétation correcte de leur tarif douanier et au classement correct des importations. Ces mesures sont assujetties aux disciplines de l'article II. Cela dit, si le Groupe spécial estimait que la Chine a besoin d'un fondement distinct dans le droit de l'OMC pour faire respecter les dispositions relatives aux taux de droit applicable aux véhicules automobiles, ce pouvoir est conféré par l'article XX d) du GATT de 1994. Comme la Chine l'a expliqué dans sa première communication écrite, le Décret n° 125 garantit que la législation douanière chinoise sera respectée en empêchant l'importation et l'assemblage de pièces automobiles pour contourner les dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles.<sup>8</sup> Ainsi qu'il est indiqué en réponse à la question n° 160, il existe de nombreux éléments de preuve indiquant qu'en l'absence de ces mesures, les fabricants d'automobiles se soustrairaient aux taux de droits plus élevés qui s'appliquent aux véhicules automobiles en important, sous forme d'envois multiples, des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

#### **a) Veuillez expliquer ce que le terme "contournement" signifie;**

81. Selon le Shorter Oxford English Dictionary, le sens ordinaire du terme "circumvention" (contournement) est le suivant: "deceitful or fraudulent conduct perpetrated against a facile person" (acte trompeur ou frauduleux perpétré contre une personne candide), tandis que le terme "circumvent" (contourner) est défini comme suit: "deceive, outwit, overreach, find a way round, evade (a difficulty)" (tromper, se montrer plus malin, prendre le meilleur sur, trouver un moyen d'éviter, tourner (une difficulté). Le sens ordinaire du terme semble englober non seulement les

---

<sup>7</sup> Pour revenir à l'exemple concernant la RGI 3 a) donné en réponse à la question n° 9, un Membre pourrait adopter une mesure indiquant aux importateurs quelles positions, selon lui, "paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions", et indiquant aux importateurs, dans ces cas, quelle position il considère comme étant "la plus spécifique". Le Membre pourrait adopter une telle mesure en raison d'éléments de preuve indiquant que des importateurs tiraient parti d'éventuelles ambiguïtés sur le point de savoir laquelle des deux positions tarifaires pouvait être appliquée pour obtenir les taux de droits les moins élevés. Mais le Membre n'aurait pas besoin d'éléments de preuve établissant cette intention avant de pouvoir prendre des mesures pour interpréter et faire appliquer son tarif douanier.

<sup>8</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 à 214.

situations où il y a une intention criminelle ou frauduleuse à la base de l'action mais aussi les situations où cette intention criminelle ou frauduleuse n'est pas nécessairement présente et où le contournement ne serait pas illégal en soi.

82. S'agissant des mesures antidumping, la législation communautaire définit le contournement comme suit (article 13, paragraphe 1 du Règlement n° 384/96, tel qu'il a été modifié par le Règlement n° 461/2004): "Le contournement se définit comme une modification de la configuration des échanges entre les pays tiers et la Communauté ou entre des sociétés du pays soumis aux mesures et la Communauté, découlant de pratiques, d'opérations ou d'ouvrages pour lesquelles il n'existe pas de motivation suffisante ou de justification économique autre que l'imposition du droit, en présence d'éléments attestant qu'il y a préjudice ou que les effets correctifs du droit sont compromis en termes de prix et/ou de quantités de produits similaires et d'éléments de preuve, si nécessaire fondés sur les dispositions de l'article 2, de l'existence d'un dumping en liaison avec les valeurs normales précédemment établies pour les produits similaires." Pour comprendre cette disposition dans son contexte, veuillez vous reporter aux réponses aux questions n° 132 et 141.

**b) Veuillez indiquer si et, dans l'affirmative, comment, selon le droit de l'OMC, un Membre est autorisé à prendre une mesure anticontournement. Si possible, veuillez étayer votre réponse en vous référant à la jurisprudence pertinente du GATT/de l'OMC.**

83. Les mesures anticontournement sont envisagées explicitement dans le droit de l'OMC, à l'article 10 de l'Accord sur l'agriculture et en ce qui concerne les mesures antidumping. Dans la Décision sur l'anticontournement adoptée par le Comité des négociations commerciales le 15 décembre 1993, les Ministres ont noté que le problème du contournement des mesures antidumping faisait partie des négociations préalables à l'élaboration de l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994, mais que les négociateurs n'avaient pas été en mesure de s'entendre sur un texte précis. Les Communautés européennes sont d'avis que des mesures anticontournement sont admissibles pour assurer le recouvrement de droits antidumping dans le cadre de l'article VI du GATT de 1994 et de l'Accord relatif à la mise en œuvre de l'article VI du GATT. En ce qui concerne les mesures antidumping, les CE n'ont connaissance d'aucune jurisprudence du GATT ou de l'OMC, à l'exception du rapport du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.

84. Dans la mesure où la question a trait à l'article XX d) du GATT, veuillez vous reporter à la réponse donnée à la question n° 9.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

85. Les États-Unis renvoient le Groupe spécial à la réponse qu'ils ont donnée à la question n° 9. En résumé, les États-Unis ne savent pas ce que la Chine veut dire lorsqu'elle utilise le terme "contournement", si ce n'est que la Chine estime que le fait que les fabricants d'automobiles demandent le régime tarifaire que la Chine a promis d'accorder pour les pièces automobiles constitue un "contournement". Comme il est aussi indiqué, les Accords de l'OMC prévoient que les Membres puissent faire respecter leur législation douanière, à condition qu'ils se conforment aux obligations pertinentes dans le cadre de l'OMC, dont l'article X du GATT de 1994.

## Réponse du Canada (WT/DS342)

### a) Veuillez expliquer ce que le terme "contournement" signifie;

86. La notion de "contournement" n'est pas admise dans le contexte tarifaire. S'agissant des droits antidumping imposés conformément à l'article VI du GATT, il est clairement fait référence à l'"anticonournement", notamment dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*<sup>9</sup>, et dans la Décision ministérielle sur l'anticonournement<sup>10</sup> adoptée par le Comité des négociations commerciales le 15 décembre 1993.

87. Cela dit, l'utilisation que fait la Chine du terme "contournement" vise à justifier les impositions intérieures qu'elle juge nécessaires pour empêcher ce qu'elle qualifie d'"évasion" des droits de douane. Selon l'article II, les impositions doivent être des impositions intérieures pour que la notion de "contournement" s'applique. Sinon, l'imposition est qualifiée à juste titre de "droit de douane proprement dit" ou d'"autre droit ou imposition", auquel cas l'imposition doit être inscrite dans la liste du Membre et être appliquée en fonction de l'état du produit importé lorsqu'il est présenté à la frontière.

### b) Veuillez indiquer si et, dans l'affirmative, comment, selon le droit de l'OMC, un Membre est autorisé à prendre une mesure anticonournement. Si possible, veuillez étayer votre réponse en vous référant à la jurisprudence pertinente du GATT/de l'OMC.

88. Selon le Canada, toute imposition intérieure qui est appliquée au détriment de produits importés similaires contrevient à l'article III:2. Cette violation peut être justifiée au titre de l'article XX d) ou, éventuellement, d'autres dispositions de l'*Accord sur l'OMC* (par exemple, des impositions relatives à des mesures antidumping peuvent être justifiées en se fondant sur l'article VI). Cette analyse est étayée par le Groupe spécial chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* qui, aux paragraphes 5.12 à 5.18, a analysé les impositions intérieures au vu de l'article XX d).

## Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 13 b)

89. En décrivant sa notion de "contournement" dans le contexte du présent différend, la Chine fait valoir que ses préoccupations sont liées à une question de classement tarifaire. La Chine indique ce qui suit: "Cette question de classement tarifaire consiste à savoir si une disposition tarifaire applicable à un article complet (comme des véhicules automobiles) comprend l'importation et l'assemblage de pièces qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de cet article. Cette question de classement tarifaire est régie par la Règle générale interprétative 2 a)." La Chine reconnaît ensuite que les fabricants d'automobiles "organisent leurs importations de pièces et composants de telle sorte qu'aucune expédition unique ne présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile", mais elle qualifie cette activité de contournement parce que ces fabricants d'automobiles acquittent les taux de droits moins élevés applicables aux pièces plutôt que les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles. Comme l'a dit la Chine, cette activité constitue un contournement parce que les "fabricants d'automobiles privent la Chine des recettes et des avantages en matière d'accès aux marchés qu'elle a négociés lorsqu'elle a obtenu un taux de droit consolidé plus élevé pour les véhicules automobiles que pour les pièces et ensembles de véhicules automobiles".

---

<sup>9</sup> *CEE – Pièces détachées et composants*, rapport du Groupe spécial du GATT, IBDD, S37/142, adopté le 16 mai 1990.

<sup>10</sup> LT/UR/D-3/1, 15 avril 1994.

90. Toutefois, rien ne permet à la Chine de faire valoir qu'elle est privée des "avantages en matière de recettes" qu'elle a négociés sous forme de taux de droits plus élevés pour les véhicules automobiles. Les États-Unis et d'autres Membres de l'OMC ont négocié des taux de droits moins élevés pour les pièces et ce sont eux qui sont privés (par l'application des mesures de la Chine) des avantages qu'ils ont négociés.

91. La Chine essaie également de dissimuler la véritable portée des mesures en cause en indiquant qu'elles visent les pièces importées "sous forme d'envois multiples". Les mesures de la Chine visent l'importation de pièces 1) sous forme d'envois multiples, 2) provenant de plusieurs fournisseurs, 3) situés dans plusieurs pays<sup>11</sup>, 4) dans le cadre de plusieurs commandes, 5) placées dans un intervalle pouvant aller jusqu'à un an. Par ailleurs, le nombre d'envois qui sont susceptibles d'être regroupés du fait des mesures de la Chine est renversant. Comme il ressort de la réponse de la Chine à la question n° 69, même le véhicule automobile le plus simple contient environ 1 500 pièces. Habituellement, les automobiles comptent des milliers de pièces.

92. Selon la Chine, la question de classement tarifaire consiste "à savoir si une disposition tarifaire applicable à un article complet (comme des véhicules automobiles) comprend l'importation et l'assemblage de pièces qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de cet article". La Chine précise que "[c]ette question de classement tarifaire est régie par la Règle générale interprétative 2 a)". Les États-Unis font observer que le concept de pièces "dans leur intégralité" ne figure pas dans la RGI 2 a). La RGI 2 a) prévoit le classement de marchandises "en l'état", à savoir leur condition au moment de l'importation. Conformément à la RGI 1, lorsqu'une pièce automobile importée est désignée expressément par une position du tarif douanier, elle doit être classée sous cette position même si, après importation, elle peut être utilisée pour assembler un véhicule complet. Même une mesure qui oblige le fabricant d'automobiles à fournir des preuves de l'assemblage après importation de nombreuses pièces importées différentes, dans leur intégralité, en une automobile complète, ne confère pas rétroactivement à ces pièces les "caractéristiques essentielles" d'une automobile au moment de l'importation.

**14. Au paragraphe 21 de sa première communication écrite, la Chine indique qu'entre 2001 et 2004, la valeur des pièces et composants importés a augmenté de 300 pour cent.**

**a) (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur cette déclaration, y compris si et, dans l'affirmative, en quoi ces types de données sont pertinents pour ce qui est des mesures en cause; et**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

93. Les Communautés européennes ne considèrent pas que ces statistiques sont pertinentes pour ce qui est des mesures en cause. Elles estiment que ni la Liste de concessions de la Chine ni les chapitres 84 et 87 du Système harmonisé ne prévoient les mesures anticournement défendues par la Chine. Il n'est donc pas nécessaire d'étudier des statistiques commerciales.

94. Cela dit, les Communautés européennes estiment que ces statistiques pourraient tout au plus démontrer qu'après l'accession à l'OMC, le commerce de pièces et composants importés s'est accru. Il s'agit d'une conséquence directe de l'engagement de la Chine de réduire le taux de droit applicable aux pièces et composants à un niveau consolidé de 10 pour cent ou moins. Si l'effet attendu d'un engagement pouvait servir de justification pour ne plus respecter cet engagement, la valeur juridique

---

<sup>11</sup> Les mesures chinoises s'appliquent même aux pièces que les fabricants d'automobiles achètent à des fournisseurs en Chine si ces fournisseurs ont eux-mêmes importé ces pièces.

des engagements dans le cadre de l'OMC serait compromise. Les éventuelles variations des courants d'échanges devraient aussi être examinées en tenant compte de toutes les données pertinentes, y compris de l'évolution des importations de véhicules complets, de la production de véhicules complets en Chine, de la production de pièces automobiles en Chine (qui peuvent nécessiter l'importation de pièces qui feront l'objet d'une ouvraison complémentaire en Chine) et du nombre de véhicules en circulation en Chine (qui a une incidence sur la demande de pièces importées à des fins de réparation et d'entretien).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

95. Les États-Unis ne voient pas en quoi les données commerciales présentées par la Chine sont pertinentes pour ce qui est des questions en cause dans le présent différend. Les États-Unis ont établi *prima facie* l'existence d'infractions à diverses dispositions de l'Accord sur l'OMC, y compris l'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC. Les données commerciales de la Chine n'ont rien à voir avec ces allégations. Cela dit, les États-Unis font observer que des données sur les courants d'échanges pourraient être pertinentes pour déterminer le niveau de l'annulation ou de la réduction d'avantages au titre de l'article 22 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* (le "Mémoire d'accord").

96. Les États-Unis croient comprendre que la Chine utilise ces données pour étayer sa thèse selon laquelle les fabricants d'automobiles ont commencé à fractionner leurs kits CKD en envois distincts afin d'éviter le taux relatif aux véhicules complets que la Chine prétend être autorisée à appliquer à ces kits. Tout d'abord, les États-Unis ne sont pas d'accord avec la Chine en ce qui concerne le classement d'envois distincts en un seul kit CKD. Toutefois, même en laissant cela de côté, les données de la Chine sur les importations totales de pièces et composants n'étayaient pas ses affirmations factuelles. La Chine n'a présenté aucune donnée indiquant que les importations de kits CKD avaient diminué au cours de la même période. Et, fait plus important, la Chine n'a présenté aucun élément de preuve indiquant que ces pièces et composants importés étaient destinés à des installations qui assemblaient des "kits", et non pas à être utilisés a) en tant que pièces de remplacement ou b) par des usines qui importaient des pièces et composants en vrac dans le cours normal de leurs activités.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

97. Le Canada n'est pas en mesure de confirmer les faits particuliers invoqués par la Chine, mais il ne conteste pas que les importations de pièces ont augmenté pour répondre à une hausse de la demande en Chine.

98. Toutefois, le Canada conteste vigoureusement l'interprétation que fait la Chine de cette statistique. La Chine demande en fait au Groupe spécial de conclure que la hausse des importations de pièces automobiles démontre que les fabricants de véhicules importent indûment des pièces pour lesquelles ils devraient acquitter les droits applicables au véhicule complet. Le Canada se borne à faire observer que la Chine n'a présenté aucun élément de preuve permettant d'étayer une telle conclusion.

99. D'un point de vue économique, les fluctuations des importations et des exportations peuvent découler d'un grand nombre de facteurs, dont la demande intérieure, l'offre extérieure, la réglementation commerciale, les taux de change, les flux d'investissement et les politiques fiscales. Il est impossible de quantifier les facteurs qui entraînent une augmentation de 300 pour cent des importations à partir de la seule affirmation voulant que l'ampleur de la croissance soit notable. Les seuls éléments de preuve disponibles démontrent que la poussée des importations de pièces automobiles en Chine est liée à l'offre accrue de véhicules en Chine, tant pour la consommation

intérieure que pour l'exportation. Fait plus important, les engagements de la Chine dans le cadre de l'OMC sont indépendants de la croissance d'un ensemble d'importations donné. S'agissant de ces engagements, la Chine n'a pas établi si ou en quoi cette croissance des importations peut justifier les mesures.

**b) (Chine) La Chine pourrait-elle indiquer la variation en pourcentage, le cas échéant, des importations de véhicules complets pendant cette même période?**

**Réponse de la Chine**

100. Les chiffres sont présentés dans le tableau suivant:

		2001	2002	2003	2004
Véhicules complets	Unité	71 398	128 195	171 710	175 654
	Taux d'accroissement (en pourcentage)	-	80%	34%	2,3%
	Valeur (en milliers de dollars EU)	1 712 394	3 209 378	5 275 917	5 416 170
	Taux d'accroissement (en pourcentage)	-	87%	64%	2,7%
Pièces automobiles	Pièces automobiles	2 155 639	2 312 355	7 384 300	8 679 599
	Pièces de moteur	443 765	639 715	1 400 043	1 712 467
	Total (en milliers de dollars EU)	2 599 404	2 952 070	8 784 343	10 392 066
	Taux d'accroissement (en pourcentage)	-	13,6%	197,6%	18,3%

101. Le tableau indique que les taux d'accroissement pour les véhicules complets ont fortement diminué en 2003 et 2004. Cela est anormal, compte tenu du fait que le contingent chinois pour les véhicules complets a été considérablement assoupli au cours de ces années. En comparaison, les taux d'accroissement pour les pièces automobiles ont atteint pas moins de 197,6 pour cent en 2003. L'importation de véhicules complets a représenté 52,09 pour cent des importations totales de produits automobiles en 2002. Ce pourcentage est passé à 37,52 pour cent en 2003 et à 34,26 pour cent en 2004, dénotant une orientation vers l'importation de pièces de véhicules.

**Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 14 b)**

102. Dans sa réponse à la question n° 14 b), la Chine fait de nouveau observer qu'elle a constaté une tendance au "contournement" entre 2001 et 2004 parce que les importations de pièces automobiles ont augmenté à un rythme plus rapide que les importations de véhicules automobiles. La Chine attire également l'attention sur le ralentissement du taux d'accroissement des importations de véhicules automobiles en 2003 et 2004 et fait valoir que cette tendance était "anormale", parce que les contingents d'importation de la Chine pour les véhicules automobiles avaient été "considérablement assouplis" pendant cette période.

103. La réponse de la Chine n'est pas convaincante. La Chine a fait tout ce qu'elle a pu pour limiter les importations de véhicules automobiles en 2001, 2002 et 2003. Ce n'est qu'en 2004 que la Chine a commencé à lever les obstacles qu'elle avait mis en place pour limiter les importations de

véhicules et ces obstacles n'ont été levés complètement qu'à la fin de 2004 (à l'exception des taux de droits élevés qui s'appliquent encore aux véhicules automobiles).

104. Comme il est indiqué plus haut (voir la question n° 2), entre 2001 et 2004, les pratiques tarifaires de la Chine favorisaient l'importation de pièces et même de kits CKD ou SKD à des fins d'assemblage en Chine et freinaient l'importation de véhicules au moyen d'un régime de contingents d'importation. Dans le cadre de ce régime, la Chine a établi un contingent d'importation annuel pour les véhicules automobiles (et deux pièces essentielles) d'une valeur de 6 milliards de dollars EU, avec des augmentations annuelles de 15 pour cent. Cependant, la Chine entravait activement en parallèle les efforts déployés par les sociétés automobiles étrangères pour utiliser ce contingent, ce qui a maintenu artificiellement leurs importations de véhicules à un niveau encore plus bas.

105. Les États-Unis ont décrit cette situation dans le rapport que l'USTR a présenté au Congrès en 2002 sur l'observation des règles de l'OMC par la Chine ("2002 USTR Report to Congress on China's WTO Compliance"), qui a été rendu public le 11 décembre 2002. Ce rapport indiquait ce qui suit:

Le régime de contingentement de la Chine a posé de nombreux problèmes dès le début. Le Conseil d'État n'a pas adopté le règlement nécessaire avant la mi-décembre 2001. Non seulement ce règlement a-t-il été pris tardivement, mais il semblait également incompatible à certains égards avec les engagements de la Chine dans le cadre de l'OMC. D'autres retards sont venus s'ajouter parce que les autorités administrantes chargées de mettre en œuvre ce régime – [le Ministère du commerce extérieur et de la coopération économique, le MOFTEC] pour certains produits et la Commission d'État pour l'économie et le commerce (SETC) pour d'autres produits – ont eu des difficultés en ce qui concerne la mise en œuvre. D'autres problèmes sont survenus lorsque le MOFTEC et la SETC ont finalement commencé à attribuer des contingents. Dans le cas des automobiles, par exemple, même si le MOFTEC a publié les règles d'application nécessaires peu après la publication du règlement du Conseil d'État, il n'a pas ouvert le processus de demande de contingent avant février [2002] et n'a pas commencé à attribuer des contingents avant la fin avril [2002]. En raison d'un manque de transparence, il a été difficile d'évaluer si les contingents ont été attribués conformément aux règles convenues. Toutefois, il est devenu évident que le MOFTEC créait de faux taux d'utilisation en utilisant le contingent applicable aux automobiles pour des pièces automobiles (autres que les pièces automobiles essentielles autorisées dans le Protocole d'accession de la Chine). Au milieu de l'année, le MOFTEC n'avait pas encore entièrement attribué les contingents pour les automobiles, mais ce retard était dû en partie à la lutte du MOFTEC contre le marché secondaire illégal des licences d'importation d'automobiles.<sup>12</sup>

106. Le rapport décrit ensuite les efforts déployés par les États-Unis pour obtenir des améliorations dans le fonctionnement du régime de contingentement de la Chine, en s'appuyant sur les engagements détaillés que la Chine avait pris dans son Protocole d'accession au sujet des règles et procédures applicables. Les États-Unis, ainsi que d'autres Membres de l'OMC, ont fait part de leurs préoccupations lors de réunions bilatérales avec la Chine et au cours de réunions du Comité de l'accès aux marchés et du Comité des licences d'importation. Les auteurs du rapport concluaient ainsi: "S'il est possible d'attribuer certains des problèmes qui sont survenus en 2002, comme les délais non respectés, aux difficultés rencontrées dans la mise en œuvre initiale d'un nouveau régime, d'autres problèmes semblent découler de politiques protectionnistes, notamment en ce qui concerne

---

<sup>12</sup> 2002 USTR Report to Congress on China's WTO Compliance, page 12.

l'utilisation par le MOFTEC du contingent applicable aux automobiles pour des pièces automobiles." *Id.*, pages 12 et 13.

107. Un an plus tard, le 11 décembre 2003, les États-Unis ont indiqué qu'il n'y avait guère eu d'améliorations dans le régime de contingentement des importations de véhicules. Comme il était indiqué dans le rapport que l'USTR a présenté au Congrès en 2003 sur l'observation des règles de l'OMC par la Chine:

Les problèmes posés par le régime de contingentement des automobiles en 2002 se sont poursuivis en 2003 et le MOFTEC a encore attribué les contingents en retard, ce qui a été source d'incertitude et d'importantes perturbations dans les activités de commerce de gros et de détail d'automobiles importées. Compte tenu de la persistance de ces difficultés, il semble que la piètre mise en œuvre par la Chine de ses engagements en matière de contingents automobiles n'est pas uniquement attribuable aux difficultés liées à la mise en œuvre d'un nouveau régime de contingentement.<sup>13</sup>

108. À la fin de 2003, à la suite des pressions constantes exercées par les États-Unis, la Chine a commencé à assouplir ses restrictions à l'importation de certains véhicules automobiles. À ce moment-là, "la Chine a annoncé que certains constructeurs automobiles des États-Unis seraient autorisés à importer des quantités importantes d'automobiles produites aux États-Unis en 2004 sans devoir passer par des entreprises chinoises détenant des contingents. Pour ces constructeurs, cette décision met effectivement fin au régime de contingentement applicable aux automobiles à compter de la fin de 2003, soit un an plus tôt que prévu."<sup>14</sup>

109. Les données relatives aux importations présentées par la Chine en réponse à la question n° 14 b) n'étaient donc pas sa notion de contournement. Elles ne démontrent pas que les fabricants d'automobiles ont décidé de modifier leurs pratiques commerciales afin d'éviter les taux de droits plus élevés pour les véhicules automobiles. Les données mettent plutôt en évidence les efforts concertés des pouvoirs publics chinois pour freiner les importations de véhicules automobiles en manipulant un régime de contingentement déjà restrictif tout en facilitant les importations de kits CKD et de kits SKD et de pièces au moyen des pratiques tarifaires décrites plus haut en réponse à la question n° 2.

**15. (Chine) Sur le nombre total de kits CKD et de kits SKD qui ont été importés depuis l'entrée en vigueur des mesures en cause, quelle est la proportion de ces importations qui a été effectuée au titre du deuxième paragraphe de l'article 2 du Décret n° 125?**

#### **Réponse de la Chine**

110. Depuis l'adoption des mesures contestées, toutes les importations de kits CKD et de kits SKD ont été effectuées au titre de l'article 2.2 du Décret n° 125.

---

<sup>13</sup> *Id.*, page 23.

<sup>14</sup> *Id.*, page 24.

**16. (Chine) L'article 30 du Décret n° 125 dispose que les règles énoncées dans cette mesure "s'appliquent aux situations dans lesquelles des véhicules fabriqués dans le cadre des programmes "de commerce pour la transformation" sont vendus sur le marché intérieur".**

**a) Veuillez préciser si cette phrase s'applique également aux fabricants "établis dans une zone sous douane, une zone franche industrielle d'exportation ou une autre zone spéciale sous surveillance douanière";**

#### **Réponse de la Chine**

111. La disposition citée dans la question ne s'applique pas aux zones sous douane. Les ventes intérieures de véhicules complets assemblés dans le cadre des programmes de commerce pour la transformation sont visées par l'article 30.2 du Décret n° 125, tandis que les ventes intérieures de véhicules complets assemblés dans des zones sous douane et d'autres zones spéciales sont visées par l'article 30.3.

112. Comme d'autres régimes de trafic de perfectionnement actif maintenus par d'autres Membres de l'OMC, la caractéristique essentielle du programme de commerce pour la transformation est le report des droits sur les importations de matières qui sont utilisées pour produire des produits destinés à l'exportation. Les entreprises de transformation qui remplissent les conditions requises importent des matières pour les transformer en produits finis qu'elles exporteront vers l'étranger. Il n'est pas nécessaire que les entreprises de transformation qui remplissent les conditions requises soient établies dans une zone sous douane ou un autre type de zone spéciale sous surveillance douanière. Les entreprises de transformation qui remplissent les conditions requises sont tenues de constituer un cautionnement et non d'acquitter des droits lorsqu'elles importent des matières à cette fin. L'article 30.2 s'applique uniquement aux situations dans lesquelles des pièces importées dans le cadre du programme de commerce pour la transformation sont effectivement utilisées pour assembler des véhicules automobiles qui sont vendus sur le marché intérieur.

**b) Veuillez indiquer ce que signifient les expressions fabricants d'automobiles établis i) "dans une zone sous douane", ii) "dans une zone franche industrielle d'exportation", et iii) "dans une autre zone spéciale sous surveillance douanière";**

#### **Réponse de la Chine**

113. Les fabricants d'automobiles établis dans ces zones douanières spéciales s'inscrivent dans le cadre du "commerce de transformation". Comme ces zones douanières spéciales sont géographiquement isolées par des clôtures, les autorités douanières peuvent les surveiller plus facilement et elles offrent certains avantages aux importateurs. Contrairement aux entreprises de transformation établies à l'extérieur des zones, par exemple, les entreprises de transformation établies à l'intérieur des zones ne sont pas tenues de constituer un dépôt en espèces pour les importations de matières utilisées dans la production de marchandises destinées à l'exportation.

**c) Veuillez expliquer la différence entre les fabricants d'automobiles mentionnés à l'article 2 du Décret n° 125 et ceux qui œuvrent dans le cadre d'un programme de commerce pour la transformation et qui sont établis dans une "zone sous douane", dans une "zone franche industrielle d'exportation" ou dans une "autre zone spéciale sous surveillance douanière" au titre de l'article 30 du Décret n° 125; et**

## Réponse de la Chine

114. En vertu de l'article 7.1 du Décret n° 125, les fabricants d'automobiles œuvrant dans le cadre du commerce de transformation, y compris ceux qui sont établis dans des zones douanières spéciales, n'entrent pas dans le champ d'application du Décret n° 125 à moins qu'ils vendent des produits automobiles sur le marché chinois, situation visée par l'article 30. Il est naturel qu'il en soit ainsi parce que les entreprises de transformation ne sont pas tenues d'acquitter les droits de douane sur les pièces importées, à condition qu'elles transforment et exportent ces importations conformément aux conditions du programme.

**d) Veuillez clarifier la relation entre l'article 49 de l'Ordonnance n° 8 et l'article 30 du Décret n° 125.**

## Réponse de la Chine

115. Il n'y a aucune relation entre les deux articles mentionnés. L'article 49 de l'Ordonnance n° 8 a trait à l'application des politiques d'investissement aux fabricants de véhicules dans les zones franches industrielles d'exportation.

**17. (Plaignants) Dans la note de bas de page 14 de sa première communication écrite, la Chine fait observer que "les plaignants semblent avoir estimé à tort que les règles applicables aux zones franches s'appliquent aux importations sous douane" et qu'"en vertu de l'article 12 du Décret n° 125, les importateurs fournissent un cautionnement général en douane en rapport avec leurs programmes prédéterminés d'importation et d'assemblage de pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile". Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine.**

## Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

116. Les Communautés européennes ne pensent pas qu'elles ont mal compris les règles chinoises. Il semble que le régime de suspension qui serait appliqué par la Chine aux marchandises sous douane en cause soit un régime hybride qui confond la pratique douanière internationale concernant les zones franches et le "cautionnement" imposé aux fabricants de véhicules, dont le montant correspond au droit applicable aux pièces automobiles à l'importation. La Chine utilise l'expression "sous douane" en ce qui concerne les deux situations (la garantie – la procédure de transit) et cela prête à confusion. Le "cautionnement" (c'est-à-dire la garantie ou le dépôt de garantie) est constitué d'après le taux de droit applicable aux pièces (en général 10 pour cent), c'est-à-dire d'après les caractéristiques des marchandises telles qu'elles sont présentées aux douanes. Les Communautés européennes renvoient également à la réponse plus détaillée donnée par le Canada.

## Réponse des États-Unis (WT/DS340)

117. La Chine – tant dans la note de bas de page 14 susmentionnée que dans ses réponses à la première réunion de fond – a apporté des éclaircissements sur l'obligation de verser un cautionnement pour les pièces automobiles importées. Ces éclaircissements viennent encore étayer la position des États-Unis selon laquelle les impositions additionnelles imposées en vertu des mesures de la Chine sont des impositions intérieures, et non des droits de douane.

118. En particulier, la Chine a précisé que 1) toutes les pièces automobiles visées par les mesures de la Chine sont importées moyennant un cautionnement correspondant au taux de 10 pour cent applicable aux pièces automobiles, et 2) que le cautionnement est simplement une garantie financière

ne comportant aucun contrôle de la part des autorités douanières chinoises sur l'utilisation qu'en font les importateurs. En d'autres termes, si l'importateur vend la pièce comme pièce de rechange ou si, pour toute autre raison, la pièce n'est pas utilisée dans la fabrication d'un véhicule dans un délai de un an, le taux de 10 pour cent relatif aux pièces s'applique. La Chine soumettra la pièce au taux de 25 pour cent applicable au "véhicule complet" uniquement si elle est utilisée dans la fabrication d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

119. La Chine n'a pas expliqué ce qu'elle entend par la notion d'"importations sous douane", notion qui n'existe pas en droit canadien. En revanche, dans la pratique douanière internationale, il existe un concept reconnu de zones franches (par exemple, un entrepôt en douane) ou de zones franches industrielles d'exportation (par exemple, une zone de libre-échange), qui sont des zones de surveillance, d'administration et de contrôle douanier spécial. Lorsque la Chine utilise l'expression "importations sous douane", elle semble faire référence au cautionnement imposé aux fabricants de véhicules, dont le montant correspond à 10 pour cent de la valeur des pièces qu'ils importent directement. Ce cautionnement est simplement une sorte de "dépôt de garantie" qui vise à garantir l'acquittement du droit qui a été fixé en fonction de l'état des marchandises telles qu'elles ont été présentées à la frontière. La Chine n'a pas contesté ce qui, d'après les plaignants, est le fait pertinent en ce qui concerne le cautionnement – à savoir que les pièces importées en Chine ne sont pas conservées séparément. Les pièces importées ne sont pas conservées dans des zones sous douane ou des zones franches industrielles d'exportation, il n'est pas obligatoire qu'elles soient conservées séparément dans des conteneurs scellés et il n'existe pas d'autres restrictions à leur admission sur le marché intérieur.

**18. (Chine) Veuillez expliquer en détail ce qu'est le "cautionnement général en douane" que les fabricants d'automobiles important des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets doivent verser en vertu de l'article 12 du Décret n° 125.**

### **Réponse de la Chine**

120. La partie pertinente de l'article 66 de la Loi douanière chinoise dispose que "si l'expéditeur ou le destinataire demande la mainlevée des marchandises avant que celles-ci n'aient été classées et évaluées ou qu'un formulaire de déclaration en douane et les documents d'accompagnement et/ou des certificats en règle aient été présentés, les douanes autoriseront la mainlevée [des marchandises] dans les cas où [l'expéditeur ou le destinataire] fournit un cautionnement en rapport avec l'obligation légale qu'il assume conformément aux lois et règlements pertinents". Sous réserve de l'approbation des douanes, les parties peuvent fournir un cautionnement général en douane pour des questions douanières de même nature qui reviendront plusieurs fois au cours d'une période donnée. L'article 12 du Décret n° 125 est l'application des règles générales en matière de cautionnement en douane au cas particulier des pièces automobiles qui sont importées pour des modèles de véhicule enregistrés. Ce cautionnement général en douane est exigé pour s'assurer que le fabricant d'automobiles respectera toutes les règles douanières pertinentes et acquittera le droit de douane.

121. Le montant du cautionnement général en douane est établi en fonction du montant projeté des droits que l'importateur acquittera chaque mois. Dans la pratique, les douanes calculent le montant du cautionnement sur la base des taux applicables aux pièces automobiles, ce qui réduit au minimum la charge pesant sur les fabricants d'automobiles. Les bureaux de douane doivent recalculer le montant du cautionnement tous les trois mois et peuvent exiger du fabricant d'automobiles qu'il en ajuste le montant.

19. **(Chine)** Veuillez expliquer quelles sont les prescriptions de forme en ce qui concerne "l'administration des marchandises sous douane" dont il est question à l'article 16 du Décret n° 125, ainsi que le sens de la phrase "*restent sous contrôle de la douane*", qui figure au paragraphe 31 de votre première communication.

#### Réponse de la Chine

122. L'"administration des marchandises sous douane" peut varier d'un type de question douanière à un autre. Nous récapitulons ci-après la procédure suivie dans un cas type, à savoir l'importation de marchandises destinées à être utilisées dans le cadre du programme de commerce pour la transformation:

- l'entreprise de transformation qui remplit les conditions requises s'inscrit auprès du bureau de douane compétent;
- le bureau de douane compétent fournit un guide du commerce de transformation à l'entreprise de transformation qui remplit les conditions requises;
- chacune des transactions pour laquelle des matières premières proviennent de sources étrangères est enregistrée dans le guide du commerce de transformation et les autres registres douaniers utiles;
- la consommation de matières premières est enregistrée dans le guide du commerce de transformation et les autres registres douaniers utiles; et
- une fois que les produits finis sont exportés, l'entreprise de transformation demande que l'ajustement voulu soit apporté aux écritures relatives aux importations figurant dans son guide du commerce de transformation et les autres registres douaniers utiles.

123. Aux termes de l'article 100 de la Loi douanière de la Chine, l'expression "marchandises restant sous contrôle de la douane" désigne des marchandises qui:

- sont visées par l'article 23 de la Loi douanière de la Chine;
- sont en transfert, en transit ou en transport continu;
- bénéficient d'une exemption ou d'une réduction spéciale de droits;
- sont importées dans le cadre d'un arrangement d'importation/d'exportation temporaire;
- sont sous douane; ou
- ne satisfont pas à toutes les prescriptions douanières requises.

20. **(Chine)** L'article 27 du Décret n° 125 fait référence "aux règles applicables aux marchandises sous douane".

a) Veuillez clarifier si les règles auxquelles il est fait référence dans cette disposition sont les "*Procédures relatives au contrôle douanier des zones franches*", qui ont été fournies par les plaignants dans la pièce JE-31. Dans la négative, veuillez indiquer en quoi les règles auxquelles il est fait référence à l'article 27 du Décret n° 125 sont différentes de celles qui sont prévues dans

**les Procédures relatives au contrôle douanier des zones franches et fournir une version traduite des règles applicables aux marchandises sous douane; et**

**Réponse de la Chine**

124. L'article 27 du Décret n° 125 ne fait pas mention des mesures de contrôle douanier applicables aux zones franches, qui ne sont qu'un des nombreux types de "règles applicables aux marchandises sous douane". Comme c'est le cas des pratiques douanières d'autres Membres de l'OMC, les "règles applicables aux marchandises sous douane" de la Chine varient d'un régime douanier à l'autre, selon la nature du régime et le degré de contrôle douanier qui est nécessaire.

125. L'obligation de verser un cautionnement au titre des mesures en cause comprend les éléments suivants:

- l'enregistrement des modèles de véhicule pour lesquels les pièces automobiles importées présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile;
- l'obligation faite au fabricant d'automobiles de tenir des registres exacts des pièces et composants qu'il importe sous douane, et de rendre compte de leur assemblage en des modèles de véhicule enregistrés;
- l'établissement du compte Q, qui relie le fabricant d'automobiles au bureau de douane compétent au moyen de l'Internet;
- l'inscription au compte Q de chaque importation sous douane de pièces automobiles destinées aux modèles de véhicule enregistrés;
- la régularisation du compte Q à mesure que des pièces et composants importés sous douane sont assemblés en des modèles de véhicule enregistrés et que les droits applicables sont acquittés.

**b) La Chine pourrait-elle expliquer comment "les règles applicables aux marchandises sous douane" sont appliquées aux pièces automobiles importées par des fournisseurs de pièces automobiles et vendues par la suite à des fabricants d'automobiles? Selon la Chine, ces pièces automobiles importées ne sont-elles pas en libre pratique?**

**Réponse de la Chine**

126. Les règles applicables aux marchandises sous douane ne s'appliquent pas aux pièces automobiles importées par un tiers et vendues par la suite au fabricant d'automobiles. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 83, ces marchandises sont en libre pratique en Chine.

**21. (Chine) Veuillez expliquer les rôles respectifs joués par diverses autorités chinoises, dont notamment l'Administration générale des douanes, la NDRC, le Ministère du commerce et le Ministère des finances en ce qui concerne l'application des règles relatives à l'imposition de l'imposition et des prescriptions de forme prévues par les mesures en cause.**

## Réponse de la Chine

127. Le rôle de l'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DES DOUANES en ce qui concerne les mesures en cause comprend ce qui suit:

- être membre du Comité directeur (article 6.2 du Décret n° 125);
- recevoir la conclusion de l'évaluation autonome réalisée par les fabricants d'automobiles ainsi que leur demande d'enregistrement (articles 7.1 et 19.2 du Décret n° 125);
- recevoir la demande d'examen présentée par les fabricants d'automobiles (articles 7.2 et 19.2 du Décret n° 125);
- charger le Centre national de vérification du caractère complet des véhicules ("le Centre de vérification") de procéder à des examens (article 7.2 du Décret n° 125);
- rendre publics les avis formulés après examen (article 7.3 du Décret n° 125);
- recevoir les éléments d'information présentés par les fabricants d'automobiles aux fins de l'enregistrement et les transmettre aux autorités compétentes (articles 10, 19.2, 30.2 et 30.3 du Décret n° 125);
- recevoir les demandes de vérification présentées par les fabricants d'automobiles et charger le Centre de vérification de procéder aux vérifications (articles 17, 19.1, 19.2 et 20.2 du Décret n° 125);
- formuler des règles de vérification détaillées (article 17 du Décret n° 125);
- désigner le Centre de vérification chargé de procéder à une vérification lorsque le fabricant d'automobiles ne présente pas de demande d'enregistrement ou de vérification (article 26 du Décret n° 125);
- administrer les pièces automobiles importées pour des modèles de véhicule enregistrés, conformément aux règles applicables aux marchandises sous douane (article 27 du Décret n° 125); et
- procéder au classement et évaluer les droits de douane applicables conformément à la législation douanière chinoise (articles 28 et 31 du Décret n° 125).

128. Le rôle de la COMMISSION NATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LA RÉFORME en ce qui concerne les mesures en cause comprend ce qui suit:

- être membre du Comité directeur (article 6.2 du Décret n° 125);
- inscrire la mention "assimilées à des véhicules complets" dans le Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits (article 7.4 du Décret n° 125); et

- retirer le modèle de véhicule concerné du Bulletin officiel si le fabricant d'automobiles contrevient aux règles applicables (article 37 du Décret n° 125).

129. Le rôle du MINISTÈRE DU COMMERCE en ce qui concerne les mesures en cause comprend ce qui suit:

- être membre du Comité directeur (article 6.2 du Décret n° 125);
- inscrire la mention "assimilées à des véhicules complets" sur la licence d'importation automatique (article 7.4 du Décret n° 125).

130. Le rôle du MINISTÈRE DES FINANCES en ce qui concerne les mesures en cause consiste à être membre du Comité directeur (article 6.2 du Décret n° 125).

**22. (Chine) L'article 10 du Décret n° 125 dispose, entre autres choses, qu'"après réception des documents pertinents, la NDRC, le Ministère du commerce et le bureau de douane local ... administrent l'enregistrement, selon leurs compétences respectives". L'article 11 du Décret n° 125 définit ensuite les attributions du bureau de douane local. Au regard des termes de l'article 11, quelles sont les compétences respectives de la NDRC et du Ministère du commerce à ce sujet, eu égard à l'article 10?**

#### Réponse de la Chine

131. Ces compétences sont exposées de façon détaillée dans la réponse à la question n° 21.

**23. (Chine) Veuillez donner des précisions, en vous référant aux articles 2, 3 et 4 de l'Avis n° 4, sur les fonctions respectives du "Bureau du Comité directeur" et du "Centre de vérification" en ce qui concerne la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets.**

#### Réponse de la Chine

132. Le Bureau du Comité directeur est le service administratif du Comité directeur. Il est chargé des affaires courantes pour ce qui est de l'application du Décret n° 125, dont la coordination des efforts de vérification.

133. Les fonctions du Centre de vérification en ce qui concerne les mesures en cause comprennent ce qui suit:

- être chargé par le bureau de douane de procéder à un examen simplifié ou à un examen sur place (article 7.2 du Décret n° 125 et article 4 de l'Avis n° 4);
- être chargé par le bureau de douane de procéder à des vérifications concernant des modèles de véhicule enregistrés et de rendre des rapports de vérification (articles 17, 18, 19.1, 19.2, 20.1, 20.2, 30.2 et 30.3 du Décret n° 125 et article 4 de l'Avis n° 4); et
- être chargé par le bureau de douane de procéder à des vérifications lorsque le fabricant d'automobiles ne présente pas de demande d'enregistrement ou de vérification (article 26 du Décret n° 125 et article 4.3 de l'Avis n° 4).

134. Le Centre de vérification doit être une entreprise professionnelle indépendante, qui relève désormais du Centre de recherche chinois sur les techniques de l'automobile.

**24. (Chine) S'agissant de l'article 29 du Décret n° 125, tel qu'il a été communiqué par la Chine dans la pièce CHI-3:**

**a) Veuillez donner des précisions sur les sociétés qui peuvent être considérées comme "des filiales du fabricant d'automobiles", au sens de l'article 29;**

#### Réponse de la Chine

135. Il s'agit d'une erreur de traduction. La disposition devrait se lire comme suit:

Article 29 Si les douanes assimilent les pièces automobiles importées à des véhicules complets aux fins du classement et du recouvrement des droits, le droit d'importation et la TVA à l'importation qui ont été acquittés par les fournisseurs de ces pièces importées au moment de l'importation sont déduits, à condition que le fabricant d'automobiles fournisse un justificatif du paiement de ce droit.

**b) Si cette expression vise uniquement les sociétés qui ont un certain *lien* avec les fabricants d'automobiles, comment l'importation de pièces automobiles par des fournisseurs qui n'ont aucune *affiliation* avec les fabricants d'automobiles est-elle traitée au titre des mesures?; et**

#### Réponse de la Chine

136. Il n'y a aucune différence.

**c) L'expression "conformément à la réglementation applicable" figure également à l'article 29. Veuillez préciser quelle est la "réglementation applicable" dont il est question à l'article 29 et en fournir une version traduite.**

#### Réponse de la Chine

137. Aucune réglementation particulière n'est désignée par ce membre de phrase, qui renvoie le fabricant d'automobiles aux formalités habituelles en matière de déclaration douanière.

**25. (Chine) L'article 18 de l'Avis n° 4 dispose que le critère fondamental concernant la "transformation substantielle" est le "changement de classification tarifaire", mais les plaignants estiment que les deux critères additionnels qui y sont mentionnés ont trait à la valeur ajoutée globale (à savoir, le "pourcentage *ad valorem*" ainsi que les "procédés de fabrication ou de transformation"). Veuillez indiquer s'il s'agit d'une interprétation correcte de l'article 18 et expliquer les modalités d'application du critère de transformation substantielle dans le cadre de l'article 19 de l'Avis n° 4.**

#### Réponse de la Chine

138. L'article 18 de l'Avis n° 4 énonce trois critères concernant la "transformation substantielle"; il s'agit de critères valables concernant la "transformation substantielle" qui ont été adoptés par de nombreux pays dans le cadre de leurs règles d'origine, y compris le *Règlement de la Chine sur les règles d'origine pour les marchandises importées ou exportées*.

139. Le principal critère est le "changement de position tarifaire". Les deux autres critères ne s'appliquent que si le "changement de position tarifaire" ne conduit pas, à lui seul, à une constatation de transformation substantielle. Le premier critère additionnel est la valeur ajoutée par la transformation. Ce critère est utilisé par de nombreuses autorités douanières pour établir des déterminations concernant la transformation substantielle et il est admis expressément par l'article 2 a) ii) de l'Accord sur les règles d'origine. Le second critère additionnel suppose l'examen de la nature du procédé et de la question de savoir si celui-ci confère aux marchandises transformées leurs caractéristiques essentielles. Il s'agit également d'un critère pris en considération par de nombreuses autorités douanières lorsqu'elles établissent des déterminations concernant la transformation substantielle.

**26. (Chine) S'agissant de l'article 22.2 du Décret n° 125, nous croyons comprendre que la nouvelle distinction entre la catégorie A et la catégorie B entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2008. Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi cela ne devrait pas être considéré comme une indication du caractère arbitraire des mesures appliquées par la Chine pour déterminer si des pièces automobiles importées devraient être assimilées à un véhicule complet.**

#### **Réponse de la Chine**

140. La Chine a reporté la mise en œuvre de l'article 22.2 en raison principalement de la complexité administrative de la mise en œuvre de cette disposition particulière. Il n'y a rien d'arbitraire au sujet de la distinction entre la catégorie A et la catégorie B ou de son report. Le classement de pièces dans la catégorie A résulte de l'appréciation de la Chine sur le point de savoir lesquelles des pièces, en elles-mêmes, confèrent à l'ensemble en question ses caractéristiques essentielles. Le classement de pièces dans la catégorie B résulte de l'appréciation de la Chine sur le point de savoir lesquelles des autres pièces de cet ensemble, prises ensemble, confèrent également à l'ensemble en question ses caractéristiques essentielles. En attendant que la distinction entre la catégorie A et la catégorie B entre en vigueur, la Chine classe les ensembles d'après le nombre total de pièces destinées à cet ensemble. Avec ou sans distinction entre la catégorie A et la catégorie B, la Chine considère qu'aux seuils indiqués, les pièces indiquées confèrent à cet ensemble ses caractéristiques essentielles.

**27. (Chine) Si la Chine était préoccupée par le contournement des droits applicables aux pièces automobiles au moment de son accession à l'OMC, pourquoi n'a-t-elle pas inscrit de conditions ou de clauses spécifiques à cet effet dans sa liste?**

#### **Réponse de la Chine**

141. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 54, la Chine n'était pas tenue d'inscrire des conditions ou des clauses spécifiques dans sa liste de concessions pour préserver sa faculté d'interpréter sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé, tel qu'il est interprété par l'OMD. Le Système harmonisé, qui comprend les Règles générales interprétatives, est la base sur laquelle les Membres de l'OMC négocient et inscrivent leurs engagements tarifaires dans les listes; ce n'est pas une "condition ou une clause" que les Membres doivent inclure dans leurs listes de concessions afin de la préserver. Lorsque les Membres négocient des listes de concessions sur la base du Système harmonisé, il faut présumer qu'ils connaissent les règles de classement qui s'appliquent au Système harmonisé.

142. Pour les raisons mentionnées dans la réponse à la question n° 133, la Chine estime qu'il est plus pertinent de retourner la question: si les plaignants estimaient que la Chine ne devait pas être autorisée à appliquer la RGI 2 a) à ses dispositions tarifaires relatives aux "véhicules automobiles" et

qu'elle ne devait pas être autorisée à se prévaloir de l'interprétation traditionnelle de la RGI 2 a) que l'OMD a confirmée en 1995, pourquoi n'ont-ils pas négocié un engagement spécifique à cet effet? En outre, si les plaignants estimaient que la Chine ne devait pas être autorisée à régler la relation entre les articles complets et leurs parties de la même manière que les plaignants l'avaient fait en ce qui concerne des droits qui présentaient un intérêt pour eux, pourquoi n'ont-ils pas obtenu un tel engagement? C'était là, après tout, les aspects pertinents de la situation qui prévalait, au moment de l'accession de la Chine à l'OMC. Dans ces circonstances, il incombait aux plaignants d'obtenir un engagement en vertu duquel la Chine n'adhérerait pas à ces règles et à ces pratiques.

**28. (Chine) Veuillez indiquer l'ordre dans lequel la demande d'inscription au Bulletin officiel et la demande de licence d'importation automatique doivent être présentées respectivement à la NDRC et au Ministère du commerce aux termes des mesures en cause.**

#### **Réponse de la Chine**

143. L'inscription au Bulletin officiel est obligatoire pour les fabricants d'automobiles qui veulent produire et vendre des véhicules automobiles en Chine. Si un fabricant d'automobiles entend produire et vendre un modèle de véhicule donné, il doit présenter à la NDRC une demande d'inscription au Bulletin officiel. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 4, l'une des caractéristiques réglementaires qui est mentionnée dans le Bulletin officiel est la situation douanière d'un modèle de véhicule donné au titre du Décret n° 125.

144. En ce qui concerne les licences d'importation automatiques délivrées pour des produits automobiles, le régime de licences vise à surveiller l'importation de ces produits. Si un fabricant d'automobiles entend importer des pièces automobiles qui sont assujetties à une prescription en matière de licences d'importation automatiques, il doit présenter une demande à cette fin au MOFCOM. Cette procédure n'a rien à voir avec l'inscription au Bulletin officiel.

**29. (Chine) Veuillez expliquer pourquoi l'enregistrement auprès des douanes des pièces automobiles importées dont il a été déterminé après l'évaluation autonome et l'examen effectué par le Centre de vérification qu'elles ne sont pas considérées comme des véhicules complets est superflu au titre de l'article 7 du Décret n° 125.**

#### **Réponse de la Chine**

145. L'enregistrement a pour but de surveiller la manière dont les fabricants d'automobiles importent et assemblent des pièces automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Cette détermination est établie pour chaque modèle. L'enregistrement d'un modèle de véhicule confirme que les importations de pièces automobiles destinées à ce modèle de véhicule seront assujetties aux dispositions relatives aux droits applicables aux véhicules automobiles ainsi qu'aux régimes douaniers établis par le Décret n° 125 pour recouvrer ces droits.

146. Selon le Décret n° 125, si le fabricant d'automobiles procède à une évaluation autonome et détermine que les pièces automobiles importées ne devraient pas être assimilées à un véhicule complet et que cela est confirmé par le Centre de vérification, l'enregistrement de ce modèle de véhicule est superflu parce que les importations de pièces destinées à ce modèle de véhicule ne seront pas assujetties aux régimes douaniers établis par le Décret n° 125.

**30. (Chine) Veuillez décrire en détail, en citant des dispositions spécifiques et en fournissant une version traduite de ces dispositions, s'il y a lieu, les infractions douanières et les sanctions pénales auxquelles il est fait référence dans la première et la deuxième phrases de l'article 36 du Décret n° 125.**

#### **Réponse de la Chine**

147. Il y a trois types d'actes qui sont visés par les lois auxquelles il est fait référence à l'article 36 du Décret n° 125: 1) les actes de contrebande qui constituent des délits; 2) les actes de contrebande qui ne constituent pas des délits; et 3) les autres infractions douanières. L'article 153 du *Code pénal de la République populaire de Chine* fait de la contrebande un délit en fonction du montant des taxes à l'importation auquel l'on se soustrait. Le montant des sanctions pénales et la durée des peines d'emprisonnement dépendent du montant des taxes à l'importation auquel l'on se soustrait. L'article 82 de la *Loi douanière* et les articles 7 et 9 des *Règles régissant l'imposition de sanctions douanières à caractère administratif de la République populaire de Chine* disposent que les actes de contrebande qui ne constituent pas des délits sont ceux qui sont insuffisants pour être érigés en délits. Les sanctions imposées pour ces infractions comprennent la confiscation des marchandises introduites en contrebande, l'imposition d'amendes et la destruction ou la confiscation du matériel utilisé dans l'acte de contrebande. Enfin, les articles 12, 14, 15, 18 et 23 des *Règles régissant l'imposition de sanctions douanières à caractère administratif de la République populaire de Chine* établissent d'autres types d'infractions douanières qui ne sont pas des actes de contrebande, y compris la présentation de fausses déclarations (article 15) ou les actes qui contreviennent au contrôle douanier des marchandises (article 18). Les peines pécuniaires dont sont passibles ces infractions varient.

148. La pièce CHI-34 contient les traductions des parties pertinentes de ces lois et règlements.

**31. (Chine) Un fabricant de pièces automobiles établi en Chine importe "100 carrosseries" et "100 moteurs" sous forme d'un envoi unique dans le but d'assembler ces ensembles en Chine et de les vendre par la suite à un fabricant de véhicules établi en Chine qui utilise ensuite:**

- a) **50 ensembles pour assembler des véhicules complets qui seront vendus en Chine;**
- b) **30 ensembles pour assembler des véhicules complets qui seront exportés depuis la Chine; et**
- c) **20 ensembles qui seront vendus comme pièces de rechange en Chine.**

**Veuillez expliquer, en citant les dispositions applicables, comment ces "100 carrosseries" et ces "100 moteurs" seraient traités respectivement au titre des mesures à la frontière et après qu'ils auront été utilisés par le fabricant d'automobiles de la manière indiquée plus haut.**

#### **Réponse de la Chine**

149. Dans la plupart des cas, les carrosseries et les moteurs sont propres à des modèles de véhicule donnés. Il est très improbable qu'un fabricant de pièces automobiles importe les carrosseries et les moteurs d'un modèle de véhicule donné et qu'il vende ensuite ces ensembles à un fabricant d'automobiles en Chine dans le cadre d'une transaction conclue dans des conditions de pleine concurrence. Ces ensembles ne sont généralement pas interchangeables entre véhicules et ne sont certainement pas interchangeables entre des modèles de véhicule produits par différents fabricants d'automobiles. Les carrosseries, les moteurs et les autres ensembles sont fabriqués selon les spécifications propres à chaque fabricant d'automobiles, habituellement pour un modèle de véhicule

donné (ou pour un nombre de modèles de véhicule très similaires). Si un fabricant de pièces automobiles devait importer ces ensembles, il faudrait donc que ce soit dans le cadre d'un arrangement préalable avec le fabricant d'automobiles.

150. Ce cas de figure met en évidence le problème auquel est confrontée l'administration des douanes chinoise dans la mise en application du Décret n° 125. En raison des relations commerciales étroites entre les fabricants de pièces automobiles et les fabricants d'automobiles ainsi que de la forte dépendance commerciale des premiers à l'égard des seconds, il est possible que les fabricants d'automobiles demandent à leurs fournisseurs de pièces automobiles d'être les importateurs attitrés des pièces et composants automobiles qu'ils utilisent pour assembler des modèles de véhicule donnés. C'est l'échappatoire que l'article 29 du Décret n° 125 vise à éliminer en appliquant les taux de droits relatifs aux véhicules automobiles aux pièces et composants automobiles importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, indépendamment de la question de savoir si le fabricant d'automobiles ou un fournisseur indépendant était l'importateur attitré.

151. Toutefois, pour revenir à la question, la Chine considère que la carrosserie et le moteur d'un modèle de véhicule présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. C'est ce qui ressort de l'article 21 du Décret n° 125. En conséquence, la Chine classerait les importations décrites dans la présente question en tant que véhicule automobile, indépendamment de la question de savoir qui était l'importateur (à savoir, un fabricant de pièces, un fabricant d'automobiles ou tout autre importateur).

**32. (Plaignants) Aux paragraphes 62 à 67 de sa première communication écrite, la Chine donne des exemples des pratiques douanières de certains Membres de l'OMC, y compris par des plaignants, pour démontrer qu'il est "pratique courante pour bon nombre de Membres de l'OMC d'imposer des droits de douane "après l'importation et au-delà du point d'importation"". Veuillez formuler des observations sur l'exactitude de ces exemples et leur pertinence pour la qualification des mesures.**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

152. La Chine fait une interprétation erronée de la législation douanière qu'elle évoque en tentant d'installer la confusion entre le classement tarifaire proprement dit et les régimes douaniers concernant le recouvrement de la dette douanière après le dédouanement. Lorsque des marchandises sont importées dans les CE pour être mises en libre pratique, une déclaration en douane est présentée à l'administration des douanes. Cette déclaration contient une description physique précise des marchandises qui est parfois accompagnée de photos ou d'analyses de laboratoire. L'importateur proposera un code tarifaire (un code NC dans les CE) pour le classement des marchandises. L'administration des douanes "prendra alors un instantané" de la déclaration en douane concernant les marchandises en question et les classera conformément aux règles du SH en vigueur au moment de l'importation. Ces règles sont transposées dans la Nomenclature combinée des CE (ou, selon ce que nous croyons comprendre, le Tarif douanier harmonisé des États-Unis). Il est rare que des marchandises soient inspectées physiquement à la frontière. S'il s'avère que le classement tarifaire au moment de l'importation a été fait en se fondant sur des documents inexacts présentés par l'importateur (par exemple, fausse analyse de laboratoire, caractéristiques des marchandises importées qui ne correspondent pas à celles qui ont été indiquées sur la déclaration d'importation), l'administration des douanes est autorisée à vérifier les marchandises et à les reclasser en conséquence, parce que les marchandises qui ont été importées sont différentes de celles qui ont été déclarées sur la déclaration d'importation en douane présentée par l'importateur au moment de l'importation. Comme il ressort clairement de ce qui précède, les exemples de la Chine reposent sur les règles en vigueur concernant le recouvrement de la dette douanière après le dédouanement,

lesquelles n'ont rien à voir avec le classement tarifaire proprement dit qui est opéré à la frontière au moment de l'importation. En d'autres termes, l'imposition et le recouvrement des droits de douane se font toujours sur la base du statut des marchandises au moment de l'importation ou, en d'autres termes, de l'état dans lequel elles sont présentées à la frontière.

153. Les CE croient comprendre qu'il en va de même pour les systèmes douaniers des États-Unis et du Canada. Même s'il était de règle, conformément au système juridique d'un Membre de l'OMC, de classer les marchandises en fonction d'événements survenus après l'importation, pareille pratique ne serait pas "répandue et constante" et ne satisferait certainement pas au critère énoncé à l'article 31.3 b) de la Convention de Vienne.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

154. Au paragraphe 62, il est question de "la pratique constante de Membres de l'OMC consistant à imposer des droits de douane "après l'importation et au-delà du point d'importation"" afin de démontrer, comme il est dit au paragraphe 63, que l'article II du GATT "ne se limite pas aux impositions qui sont perçues "à l'importation ou au point d'importation"". Contrairement à la description que fait la Chine, au paragraphe 63, de la pratique des États-Unis, l'imposition de droits de douane a lieu au moment de l'importation des marchandises qui sont admises sur le territoire des États-Unis. En particulier, l'article 19 C.F.R. § 141.1 a) dispose que les droits et l'obligation fiscale y afférente échoient au moment où les marchandises importées arrivent aux États-Unis par bateau ou tout autre moyen de transport. Aucune obligation fiscale additionnelle n'échoit du fait de l'usage des marchandises après leur admission sur le territoire des États-Unis.

155. Le classement des marchandises dépend de la condition des marchandises lorsqu'elles sont importées et déclarées pour mise à la consommation aux États-Unis. Le classement et le montant correspondant des droits exigibles doivent être indiqués et déposés au moment de l'importation, lorsque l'importateur présente une déclaration d'importation. C'est le moment où les droits de douane sont imposés. La Chine semble indiquer que les États-Unis "imposent" des droits de douane au-delà du point d'importation aux États-Unis en prétendant que les "autorités douanières ne sont pas tenues de rendre des décisions finales en matière de classement et de détermination du montant des droits à acquitter avant qu'une année ne se soit écoulée après l'admission des marchandises sur le territoire douanier des États-Unis". (19 C.F.R. § 159.11)

156. Les États-Unis prévoient un délai de un an pour la liquidation, délai auquel la Chine fait référence au paragraphe 62, afin de disposer de suffisamment de temps pour vérifier l'exactitude des renseignements fournis par l'importateur concernant la nature des marchandises importées, y compris la justesse du classement établi en fonction de leur condition au moment de l'importation. La liquidation s'entend du calcul final des droits qui échoient à l'entrée de marchandises importées (19 C.F.R. § 159.1), droits qui sont fixés uniquement d'après la condition des marchandises au moment de l'importation (19 C.F.R. § 141.1 a)). Le délai de un an pour la liquidation est nécessaire à cause du volume même des marchandises qui arrivent aux bureaux, qui fait que les États-Unis ne sont pas en mesure d'examiner sur-le-champ les documents d'importation et de déterminer leur exactitude au moment de l'importation.

157. Au paragraphe 64, la Chine fait également observer que les États-Unis n'exigent que le dépôt de droits estimatifs au moment de l'importation, en attendant la fixation finale de ces droits dans un délai de un an à compter de la date à laquelle les marchandises ont été déclarées pour mise à la consommation aux États-Unis. Cette pratique n'est pas contraire à la prescription légale voulant que l'imposition des droits de douane ait lieu au moment de l'importation. Des droits estimatifs sont déposés au lieu de l'imposition finale des droits, en vertu de l'article 19 C.F.R. § 141.101, parce que

(ainsi qu'il est indiqué plus haut) les États-Unis ne sont pas en mesure de vérifier l'exactitude du classement et du montant des droits indiqués par l'importateur d'après la condition des marchandises au moment de leur importation. Le délai de un an dans lequel les États-Unis vérifieront l'exactitude du montant des droits estimatifs n'est pas un délai au cours duquel ils peuvent imposer des droits de douane additionnels, sauf si ces droits sont fixés d'après la condition des marchandises au moment de leur importation.

158. Au paragraphe 65, il est allégué que "de nombreux pays définissent des circonstances plus précises dans lesquelles des droits peuvent être imposés après l'importation ou au-delà du point d'importation". Le premier exemple donné par la Chine est l'allégation selon laquelle le Canada "conserve le pouvoir de réexaminer l'origine, le classement et la valeur des marchandises importées pendant une période pouvant aller jusqu'à quatre ans après la liquidation". Les autres exemples ont trait à des dispositions similaires dans la législation des CE, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de l'Inde, qui permettent toutes de rendre une décision finale sur le montant des droits à acquitter après l'importation des marchandises. Conserver le droit de vérifier l'exactitude de l'origine, du classement, de la valeur et d'autres faits pouvant avoir une incidence sur l'évaluation en douane des marchandises est quelque chose de fondamentalement différent de la mesure chinoise, qui modifie le niveau d'une imposition en fonction de seuils relatifs à la teneur en produits nationaux d'une opération de fabrication en Chine. En revanche, l'imposition de droits de douane doit reposer sur la condition des marchandises au moment de l'importation. Si l'importateur fait une fausse déclaration en ce qui concerne cette condition (en déclarant incorrectement l'origine, le classement, la valeur, etc., des marchandises), l'application rationnelle de la législation commerciale exige l'imposition des droits additionnels qui étaient dûment exigibles en raison de la condition des marchandises au moment de l'importation.

159. Au paragraphe 67, la Chine décrit ce qu'elle allègue être un lien entre "les pratiques répandues et constantes de Membres de l'OMC" (telles qu'elles sont exposées aux paragraphes précédents) qui imposent "des impositions "après l'importation ou au-delà du point d'importation"" lorsque "l'imposition a un rapport objectif avec l'administration et l'application d'une exigibilité douanière valable". Ces pratiques "répandues" et "constantes" des Membres de l'OMC, telles qu'elles sont décrites par la Chine aux paragraphes 62 à 67, ne présentent un intérêt pour la position de la Chine concernant l'admissibilité de son classement des pièces automobiles que dans la mesure où il existe une exigibilité douanière valable. En ce qui concerne le classement des marchandises, cette détermination constitue une exigibilité douanière valable lorsqu'elle est fondée sur la condition des marchandises au moment de l'importation. Les exemples donnés par la Chine démontrent simplement que d'autres Membres de l'OMC font exécuter cette obligation fiscale valable en s'assurant que le classement des marchandises est bien fondé sur leur condition au moment de l'importation.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

160. Le Canada n'est pas d'accord. Le classement de marchandises d'après une évaluation objective des caractéristiques essentielles des marchandises telles qu'elles sont présentées à la frontière est une pratique douanière courante et constante. Bien que le droit puisse être calculé et acquitté ultérieurement, l'exigibilité des droits de douane repose sur cette évaluation.

161. S'agissant spécifiquement de la loi canadienne mentionnée par la Chine, la *Loi sur les douanes* du Canada établit les modalités d'évaluation des marchandises au point d'importation.<sup>15</sup> En particulier, les articles 32 et 33 décrivent les conditions dans lesquelles la mainlevée peut être

---

<sup>15</sup> Loi sur les douanes, L.R.C. 1985, chapitre 1 (2<sup>ème</sup> supplément) (Loi sur les douanes), articles pertinents (pièce CDA-1).

accordée avant l'acquiescement du droit. Toutefois, le calcul du droit reste fondé sur les caractéristiques essentielles des marchandises telles qu'elles ont été présentées avant la mainlevée. Les articles 57 à 66 de la *Loi sur les douanes* donnent des précisions sur la procédure relative aux déterminations, aux révisions ou aux réexamens du classement tarifaire qui peuvent avoir lieu après l'importation des marchandises, *mais qui restent fondés sur la condition des marchandises au moment de l'importation*.

162. En ce qui concerne les pratiques d'autres autorités douanières mentionnées par la Chine<sup>16</sup>, celle-ci a tenté d'établir un lien entre ses mesures et les régimes douaniers d'un certain nombre de Membres de l'OMC en établissant sélectivement des comparaisons hors contexte. En fait, toutes les autorités douanières concernées ont pour pratique d'examiner les marchandises en fonction de leur état lorsqu'elles sont présentées à la frontière:

- La législation **australienne** fixe les droits en fonction de l'état des marchandises à leur arrivée à la frontière. L'article 162A de la *Loi douanière de 1901* de l'Australie traite du cas particulier des articles introduits temporairement en Australie puis retirés<sup>17</sup>, comme les échantillons commerciaux, les conteneurs d'expédition et le matériel scientifique.<sup>18</sup> L'article 165 autorise simplement les douanes australiennes à demander un paiement après l'importation en cas de paiement insuffisant ou d'erreur dans le remboursement des droits.<sup>19</sup>
- La jurisprudence **néo-zélandaise** établit clairement que "les marchandises doivent être définies en fonction de leur condition au moment de leur importation" et que cette "définition doit être objective et tenir compte des caractéristiques présentées par les marchandises au cours d'une inspection effectuée par une personne informée".<sup>20</sup> Les dispositions mentionnées par la Chine portent simplement sur des pratiques courantes qui suivent les autorités douanières en ce qui concerne cet instantané: l'autorisation d'effectuer le versement après l'importation (article 86 de la *Loi sur les douanes et l'accise de 1996* de la Nouvelle-Zélande) et l'autorisation de rectifier des évaluations inexactes (article 89 de la *Loi*).<sup>21</sup>
- En vertu de la loi douanière **indienne**, le droit est également fixé d'après l'instantané à la frontière. La disposition du Règlement sur la liquidation provisoire du droit que cite la Chine à propos de la détermination provisoire du montant du droit<sup>22</sup> fait état de la faculté qu'ont les douanes d'établir une détermination provisoire dans les cas où il faut procéder à un examen plus approfondi (par exemple, essais scientifiques, examen professionnel, étude sur les prix courants du marché).<sup>23</sup>

---

<sup>16</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphes 62 à 67.

<sup>17</sup> *Ibid.*, note de bas de page 43 (pièce CHI-12).

<sup>18</sup> Voir à ce sujet Australian Customs Service, Temporary Importations; peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.customs.gov.au/site/page.cfm?u=4355> (pièce CDA-2).

<sup>19</sup> Mentionné par la Chine dans sa première communication écrite, note de bas de page 44 (pièce CHI-12).

<sup>20</sup> Camping-car classé correctement [2005] NZCAA 2 (1<sup>er</sup> février 2005), paragraphe 15 (pièce CDA-3).

<sup>21</sup> Première communication écrite de la Chine, notes de bas de page 41 et 42 (pièce CHI-11).

<sup>22</sup> *Ibid.*, note de bas de page 45 (pièce CHI-13).

<sup>23</sup> Voir l'affaire *Batra c. le Commissaire des douanes (Douanes indiennes, Cour d'appel pour les droits de douane, les droits d'accise et les redevances, appel n° C/615/03, décision datée du 20 mars 2006)* pour un examen de la procédure utilisée pour déterminer le prix approprié de la marchandise présentée à la frontière à la suite d'une évaluation préliminaire – dans cette affaire, la réévaluation a été annulée faute de preuves (pièce CDA-4).

- Les **Communautés européennes** sont les mieux placées pour parler de la législation communautaire, mais le Canada fait observer que les dispositions mentionnées par la Chine reflètent simplement les pratiques générales dont il est question plus haut, à savoir les procédures relatives à l'examen de l'instantané des marchandises pris à la frontière.<sup>24</sup>

**33. (Plaignants) À votre avis, les kits CKD et les kits SKD importés devraient-ils être classés différemment des pièces automobiles incluses dans ces kits si ces pièces automobiles étaient importées séparément?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

163. Dans la mesure où un kit CKD ou un kit SKD relèverait d'une ligne tarifaire distincte ou serait classé, comme en l'espèce, en tant que véhicule complet parce que toutes les pièces d'un véhicule complet sont présentées à la douane en même temps, il pourrait y avoir une différence entre le classement de pièces importées séparément et d'un kit CKD ou SKD. Toutefois, selon le cas d'espèce, il se peut également que les kits et les pièces importées séparément soient classés en tant que pièces. Il n'est donc pas possible de traiter ces kits d'une manière généralisée comme des importations de véhicules complets comme le font les mesures contestées.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

164. Oui, le classement devrait être différent. En vertu du Système harmonisé, les marchandises devraient être classées d'après leur condition à l'importation. À supposer qu'un kit CKD ou SKD importé soit un véhicule complet non assemblé, il serait classé différemment des pièces automobiles incluses dans ces kits si ces pièces étaient importées séparément.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

165. À titre préliminaire, le Canada fait observer que les termes "CKD" ou "SKD" ne sont pas utilisés dans le Système harmonisé et qu'ils ne sont pas d'usage courant dans la pratique douanière. Dans l'industrie automobile, les termes "CKD" et "SKD" sont utilisés sans définition précise. Les termes désignent un grand nombre de pièces importées ensemble aux fins de l'assemblage d'un véhicule sur le marché intérieur. Alors que les kits CKD sont habituellement complètement non assemblés, les kits SKD contiennent des pièces qui sont partiellement assemblées.

166. Aux fins du classement tarifaire, ce qui compte c'est l'application de la RGI 2 a), qui exige qu'une détermination soit faite sur le point de savoir si les pièces importées présentent les caractéristiques essentielles d'un produit complet.

167. Les termes "CKD" et "SKD" ne sont pertinents en l'espèce que parce qu'ils sont utilisés dans le rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine et dans les mesures. Cela étant, certains ensembles de pièces ne peuvent être qualifiés à juste titre de kits CKD ou SKD que dans les cas où toutes ou presque toutes les pièces nécessaires à la construction d'un véhicule complet sont présentées ensemble à la douane sous forme d'envoi unique. Les agents des douanes chinois ont le pouvoir discrétionnaire de classer les kits CKD ou SKD en tant que pièces ou de les classer au niveau à six chiffres en tant que véhicule complet (auquel cas, un classement plus précis au niveau à sept ou huit chiffres serait nécessaire pour montrer qu'il s'agit d'un véhicule complet non assemblé, et donc assujéti à un droit de 10 pour cent).

---

<sup>24</sup> Première communication écrite de la Chine, notes de bas de page 38, 39 et 40 (pièce CHI-10).

168. Les envois distincts de pièces doivent être classés séparément, selon les pièces qui font partie d'un envoi donné. Le Canada rejette l'affirmation implicite de la Chine selon laquelle des envois distincts de pièces peuvent être liés, et selon laquelle des envois distincts de pièces peuvent être considérés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet. En pratique, les envois de pièces comprennent diverses pièces destinées à divers véhicules, proviennent de plusieurs fournisseurs et ont possiblement plusieurs destinations sur le marché intérieur.

**34. (Chine) Compte tenu de l'exemple donné au paragraphe 97 et de la déclaration figurant au paragraphe 98 de sa première communication écrite, la Chine estime-t-elle que les kits CKD ou SKD visés par l'article 21.1 du Décret n° 125 ont la même valeur ou comprennent la même quantité de pièces que les combinaisons de pièces automobiles mentionnées à l'article 21.2 et 21.3? Veuillez donner des explications détaillées.**

#### **Réponse de la Chine**

169. Pas nécessairement. L'exemple fourni au paragraphe 97 de la première communication écrite de la Chine visait à illustrer le principe fondamental sur lequel repose le Décret n° 125 en utilisant un cas relativement "simple" – celui d'un véhicule automobile que le fabricant d'automobiles assemble entièrement à partir de pièces et composants importés. Cet exemple visait à démontrer que le classement tarifaire de pièces et composants automobiles importés ne devrait pas changer seulement à cause de la manière dont le fabricant d'automobiles organise ses importations.

170. Toutefois, le même principe s'applique aux pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au sens de la RGI 2 a), même si les pièces et composants importés représentent moins de 100 pour cent des pièces et composants nécessaires pour assembler un véhicule complet. Le classement tarifaire devrait être le même, que le fabricant d'automobiles importe ces pièces et composants sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. Les combinaisons de pièces automobiles figurant à l'article 21.2 et 21.3 visent à définir les seuils de pièces et composants importés que la Chine considère comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La quantité ou la valeur de ces combinaisons de pièces automobiles peuvent être équivalentes ou non à la quantité ou à la valeur des pièces automobiles qui constituent un kit CKD ou SKD. Au titre de la RGI 2 a), la question pertinente est de savoir si elles présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

**35. (Chine) S'agissant des critères énoncés à l'article 21.2 du Décret n° 125, les Communautés européennes font valoir que "la Chine applique le droit relatif au véhicule complet à toutes les pièces importées si le véhicule contient certains ensembles importés qui ne représentent que 17 à 29 pour cent de la valeur du véhicule complet" (paragraphe 67 de la déclaration orale des Communautés européennes).**

**a) Veuillez formuler des observations sur les valeurs spécifiques mentionnées par les Communautés européennes en ce qui concerne les ensembles importés qui sont visés par l'article 21.2 du Décret n° 125; et**

**b) veuillez préciser la valeur de chacune des combinaisons de pièces automobiles importées qui est visée par l'article 21.1 et 21.2 du Décret n° 125.**

#### **Réponse de la Chine**

171. La Chine a répondu à cette affirmation particulière des CE dans ses réponses aux questions n° 64 et 147. En résumé, les CE contestent les limites fixées par la Chine aux fins du critère

des caractéristiques essentielles. Il s'agit d'une autre question que celle de la validité des mesures contestées en soi.

**36. (Chine) Veuillez fournir un exemplaire du formulaire de douane que les importateurs sont tenus de remplir en Chine. S'il existe d'autres formulaires qui doivent être remplis en particulier par les importateurs de pièces automobiles en Chine, veuillez les mentionner et en fournir des exemplaires.**

#### Réponse de la Chine

172. La pièce CHI-35 contient un exemplaire de ce formulaire de douane.

**37. (Toutes les parties) Veuillez expliquer le rapport existant entre les obligations énoncées respectivement aux articles II et III du GATT de 1994 au vu de la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, selon laquelle, "[l]orsqu'on examine le rapport entre l'article III et d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC, il ne faut pas oublier que l'objectif fondamental de cet article est d'éviter le protectionnisme". De plus, quel lien faites-vous entre cette déclaration et la présente affaire?**

#### Réponse de la Chine

173. La déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* fait ressortir l'importance de la question liminaire dans le présent différend. L'Organe d'appel a déclaré que "l'objectif fondamental de l'article III [était] d'éviter le protectionnisme lorsque des taxes et des mesures de réglementation *intérieures* [étaient] appliquées".<sup>25</sup> Citant un passage du rapport du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *Italie – Machines agricoles*, l'Organe d'appel a indiqué que "l'intention des rédacteurs de l'Accord général était manifestement que les produits importés, *une fois dédouanés*, soient traités de la même façon que les produits similaires d'origine nationale".<sup>26</sup>

174. Ces déclarations découlent des termes mêmes de l'article III, qui, en raison de son libellé, s'applique aux produits "importés".<sup>27</sup> Cette limitation du champ d'application de l'article III est fondamentale pour comprendre son rapport avec l'article II. L'article II admet un certain type de discrimination à l'encontre des produits importés – l'application de droits de douane proprement dits auxquels les produits d'origine nationale ne sont pas soumis. Les Membres peuvent appliquer ces droits aux produits d'autres Membres "à leur importation" sur le territoire douanier et conformément aux limites consolidées dans leurs listes de concessions. Une fois que les produits sont "importés", toutefois, ils sont soumis aux principes fondamentaux de non-discrimination énoncés à l'article III.

175. Que la question soit examinée sous l'angle de l'article II ("à leur importation") ou sous l'angle de l'article III ("importés"), il est évident que pour pouvoir délimiter l'article II et l'article III, il faut savoir ce que l'on entend lorsque l'on dit que le processus d'importation des produits est terminé. C'est l'achèvement du processus qui constitue la démarcation entre la discrimination admissible au titre de l'article II et la discrimination inadmissible au titre de l'article III. Dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'Organe d'appel a reconnu cette distinction et dégagé une réponse possible à la

---

<sup>25</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19. (pas d'italique dans l'original)

<sup>26</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19, dans laquelle est cité un passage de l'affaire *Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles*, IBDD S7/64, paragraphe 11. (pas d'italique dans l'original)

<sup>27</sup> Voir, par exemple, l'article III:2 ("importés sur le territoire de toute autre partie contractante") et III:4 ("importés sur le territoire de toute autre partie contractante").

question d'interprétation en se référant à la déclaration du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *Italie – Machines agricoles* selon laquelle l'article III s'applique aux "produits importés, une fois dédouanés".

176. Selon la Chine, les importations sont "dédouanées" lorsque toutes les formalités douanières ont été accomplies et que les marchandises sont en libre pratique sur le territoire douanier. En particulier, la Chine estime que les importations ont été "dédouanées" lorsque les autorités douanières nationales ont accompli les procédures administratives nécessaires pour l'imposition et la fixation des impositions spécifiques à la frontière que le Membre est *autorisé* à imposer en ce qui concerne les importations en question et que les importations ne sont plus soumises au contrôle de la douane. Un Membre ne peut imposer une imposition se rapportant au processus de dédouanement et se soustraire ainsi aux disciplines de l'article III en matière de non-discrimination. Il doit plutôt s'agir d'un type d'imposition que le Membre est autorisé à imposer au titre de sa liste de concessions ou conformément à d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC.

177. Cela amène la Chine à la question de classement tarifaire qui est au cœur du présent différend. Comme la Chine l'a expliqué, les mesures contestées interprètent les dispositions tarifaires applicables aux "véhicules automobiles" qui figurent dans la Liste de concessions de la Chine, de manière à inclure l'importation et l'assemblage de pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, indépendamment de la question de savoir si les pièces et composants entrent en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. La question essentielle, en ce qui concerne les obligations de la Chine au titre de l'article II et de sa liste de concessions, est de savoir si la Chine est habilitée à interpréter l'expression "véhicules automobiles" de cette manière et à établir un processus douanier qui donne effet à cette interprétation. Comme la Chine l'a expliqué, l'application de la Règle générale interprétative 2 a) à des envois multiples de pièces et composants d'automobiles est compatible avec la décision de l'Organisation mondiale des douanes et avec la pratique d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires. L'interprétation que fait la Chine de l'expression "véhicules automobiles" et l'adoption de mesures qui donnent effet à cette interprétation sont donc compatibles avec ses obligations dans le cadre de l'OMC.

178. Une des caractéristiques fondamentales du processus douanier que la Chine a adopté pour donner effet à cette interprétation de l'expression "véhicules automobiles" est de reporter l'accomplissement des formalités douanières concernant les pièces dont il a été déclaré qu'elles sont des pièces de modèles de véhicule enregistrés jusqu'à ce que le fabricant d'automobiles ait importé tous les composants et pièces importés qu'il utilisera pour assembler ce modèle de véhicule. En attendant que ce processus soit terminé, les pièces et composants importés font l'objet d'un cautionnement et restent sous le contrôle de la douane conformément à la législation douanière chinoise. Au moment où l'Administration générale des douanes de la Chine fixe des droits de douane pour ces pièces et composants importés en se fondant sur la déclaration que le fabricant a faite au moment de l'importation, ces pièces et composants n'ont pas encore été "importés". Les pièces et composants ne sont pas en libre pratique et l'Administration générale des douanes n'a pas encore accompli le processus administratif de dédouanement de ces pièces et composants sur le territoire douanier de la Chine.

179. Ces éléments démontrent que lorsqu'un Membre interprète et applique sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé et qu'il établit des processus douaniers à cette fin, il ne s'agit pas de "protectionnisme". Les préoccupations prises en compte par l'article II et celles prises en compte par l'article III du GATT ont une valeur et une importance égales dans le cadre du système du GATT. Tout comme l'article II n'autorise pas les Membres à prendre des mesures qui seraient

incompatibles avec leurs obligations au titre de l'article III, l'article III n'interdit pas aux Membres de prendre des mesures qui sont compatibles avec leurs droits au titre de l'article II.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

180. La déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* démontre que le but de l'article III n'est pas uniquement de garantir que les mesures intérieures des Membres de l'OMC ne compromettent pas leurs engagements au titre de l'article II. Cela démontre que les mesures et, en particulier, les prescriptions de forme contraignantes qui vont manifestement au-delà des régimes douaniers généraux contreviendraient à l'obligation de traitement national énoncée à l'article III, même si la Chine n'avait pas consolidé ses droits de douane sur les produits en cause. Cette déclaration semble également étayer la thèse selon laquelle les mêmes mesures pourraient contrevioler à la fois à l'article II et à l'article III du GATT de 1994, selon l'angle et la perspective retenus pour l'analyse. Les Communautés européennes souhaiteraient également se référer à l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, dans laquelle l'Organe d'appel a estimé que l'article II:1 b) n'autorisait pas les Membres à limiter leurs obligations au titre d'autres dispositions du GATT (paragraphe 217 à 219).

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

181. Comme il est indiqué dans l'affaire *Japon – Alcool*, l'article III "oblige les Membres de l'OMC à garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les produits importés et les produits nationaux".<sup>28</sup> L'article II a un but différent et impose des obligations différentes – en vertu de l'article II, les Membres consolident leurs taux de droits sur des marchandises spécifiques et sont tenus de ne pas percevoir de droits de douane plus élevés que le niveau établi dans leurs listes respectives. Comme l'article II est une obligation additionnelle, rien dans l'article II n'est censé, ou même ne pourrait, compromettre les obligations de traitement national énoncées à l'article III.

182. Le paragraphe ci-après du rapport sur l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* intéresse directement le règlement du présent différend:

Lorsqu'on examine le rapport entre l'article III et d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC, il ne faut pas oublier que l'objectif fondamental de cet article est d'éviter le protectionnisme. Certes, l'un des objectifs de l'article III est de protéger les concessions tarifaires négociées, mais il ne faut pas accorder trop d'importance à la déclaration figurant au paragraphe 6.13 du rapport du Groupe spécial selon laquelle "un des principaux objectifs de l'article III [est] de garantir que les Membres de l'OMC ne compromett[ent] pas par des mesures intérieures les engagements qu'ils [ont] pris au titre de l'article II". La protection accordée par l'article III ne se limite pas aux produits faisant l'objet de concessions tarifaires au titre de l'article II. L'obligation de traitement national énoncée à l'article III interdit de manière générale de recourir aux impositions et autres mesures de réglementation intérieures pour protéger la production nationale. De toute évidence, cette obligation vaut également pour les produits n'ayant pas fait l'objet d'une consolidation au titre de l'article II, comme le confirme l'historique de la négociation de l'article III.<sup>29</sup>

183. Plus particulièrement, il ressort du raisonnement sur lequel repose ce paragraphe que les mesures de la Chine – qui favorisent l'utilisation de pièces d'origine nationale à la place de pièces

---

<sup>28</sup> *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19.

<sup>29</sup> *Japon – Boissons alcooliques II*, pages 19 et 20. (non souligné dans l'original)

importées en frappant les pièces importées d'impositions plus élevées et de formalités administratives additionnelles si les seuils relatifs à la teneur en produits nationaux ne sont pas respectés – constituent des violations indépendantes de l'article III:4, indépendamment de toute question au titre de l'article II sur le point de savoir si la Chine a agi en violation de ses concessions tarifaires relatives aux pièces automobiles. La portée indépendante de l'article III, et en particulier le fait que l'article III s'applique indépendamment de toute question de consolidation tarifaire, est le fondement de la thèse défendue par les États-Unis au cours de la première réunion de fond, selon laquelle le Groupe spécial devrait commencer par analyser les infractions de la Chine à l'article III:4.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

184. La déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* témoigne de l'étendue des obligations des Membres concernant les mesures intérieures par rapport à la portée plus étroite des obligations concernant les impositions à la frontière. Dans le même paragraphe, l'Organe d'appel évoque la déclaration du Groupe spécial selon laquelle "un des principaux objectifs de l'article III [est] de garantir que les Membres de l'OMC ne compromett[ent] pas par des mesures intérieures les engagements qu'ils [ont] pris au titre de l'article II".<sup>30</sup> Fait important, toutefois, il a estimé que cette logique s'appliquait non seulement aux produits inscrits dans les listes, mais aussi à ceux qui n'étaient pas spécifiquement consolidés au titre de l'article II. Dans le même ordre d'idées, dans l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, l'Organe d'appel a estimé que rien n'autorisait un Membre à limiter ses obligations dans le cadre du GATT par le biais de sa liste.<sup>31</sup>

185. Les impositions à la frontière doivent se limiter aux "droits de douane proprement dits" ou aux "autres droits et impositions" inscrits dans la liste d'un Membre et s'appliquer aux marchandises telles qu'elles sont présentées à la frontière. L'article II:2 du GATT et la note relative à l'article III confirment également qu'une imposition intérieure peut être appliquée à un produit présenté à la frontière dans la mesure où elle est compatible avec une imposition intérieure perçue sur un produit similaire. L'obligation d'éviter le protectionnisme, énoncée à l'article III, ne restreint pas uniquement la portée des impositions visée par l'article II à ce qui est énoncé dans la liste d'un Membre, mais elle interdit nécessairement aussi l'application astucieuse de ces impositions d'une manière qui porterait atteinte à la concurrence intérieure, qu'une telle application ait lieu ou non après que les marchandises aient franchi la frontière. L'idée même de négocier des taux de droits clairs est de favoriser des échanges exempts de tout protectionnisme.

186. Appliquée en l'espèce, la déclaration de l'Organe d'appel démontre l'incompatibilité des mesures de la Chine avec les prescriptions spécifiques de l'article III. Elle démontre également qu'étant donné que la prévention du protectionnisme est inhérente dans le rapport entre l'article III et d'autres dispositions du GATT, les consolidations tarifaires relatives aux pièces automobiles ne sont qu'un des éléments de l'obligation plus large consistant à éviter le protectionnisme commercial.

**38. (Chine) Veuillez formuler des observations sur les préoccupations systémiques exprimées par les plaignants et certaines tierces parties selon lesquelles 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**

---

<sup>30</sup> Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1<sup>er</sup> novembre 1996, page 19.

<sup>31</sup> *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre*, rapport de l'Organe d'appel, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adopté le 19 mai 2005, paragraphes 217 à 220, dans lesquels sont cités le rapport du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *États-Unis – Sucre*.

**système de classement tarifaire contournerait les obligations fondamentales de traitement national énoncées à l'article III du GATT de 1994.**

### **Réponse de la Chine**

187. La Chine considère que ces préoccupations dénaturent la question d'interprétation dont est saisi le Groupe spécial. La Chine ne pense pas que les Membres peuvent déterminer le classement tarifaire en fonction de "la transformation et la fabrication des produits après l'importation". La Chine fait plutôt valoir que les Membres peuvent interpréter leurs listes de concessions d'une manière qui est compatible avec les règles du Système harmonisé et avec les pratiques d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires.

188. Le présent différend porte sur une question technique bien précise de classement douanier: la relation entre des articles complets et des parties de ces articles. Comme la Chine l'a expliqué en détail, la Règle générale interprétative 2 a) du Système harmonisé traite de cette question spécifique de classement douanier. La RGI 2 a) dispose qu'une disposition tarifaire relative à un article complet comprend les parties et composants non assemblés de l'article complet qui présentent les caractéristiques essentielles de cet article. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 111, selon l'interprétation de la RGI 2 a) faite par l'Organisation mondiale des douanes, les membres du Système harmonisé peuvent appliquer ce principe d'interprétation tarifaire à des articles complets qui sont assemblés à partir de pièces et composants ayant fait l'objet d'envois multiples. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 112, cette application de la RGI 2 a) est limitée par les règles mêmes de la RGI 2 a): les pièces et composants doivent présenter les caractéristiques essentielles de l'article complet et doivent pouvoir être assemblés au moyen des types d'opérations d'assemblage spécifiés dans la note explicative VII relative à la RGI 2 a).

189. La nécessité pour les autorités douanières d'appliquer la RGI 2 a) de cette manière n'intervient que dans les cas où il existe une différence importante entre les taux de droits applicables à l'article complet et ceux applicables aux parties de cet article. Cela pourrait se produire dans le cas des droits de douane proprement dits (par exemple en ce qui concerne les véhicules automobiles en Chine ou les meubles au Canada) ou dans le cas d'autres types de droits (comme ceux sur les articles complets qui font l'objet de droits antidumping ou de droits compensateurs). Lorsque cela est nécessaire, les autorités douanières doivent mettre en œuvre un processus pour déterminer si des importateurs spécifiques importent des pièces et composants sous forme d'envois multiples qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de l'article complet frappé du taux de droit plus élevé. Pareil processus suppose nécessairement l'examen de la pratique suivie par l'importateur en ce qui concerne l'importation et l'assemblage de pièces et composants ayant fait l'objet d'envois multiples ainsi que de la question de savoir si ces pièces et composants importés présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de l'article complet. Il ne s'agit pas d'un classement tarifaire fondé sur "la transformation et la fabrication des produits après l'importation". Il s'agit plutôt de déterminer si une série donnée d'opérations d'importation sont liées entre elles parce qu'elles aboutissent à l'assemblage commun d'un article complet. Cette détermination établit la réalité commerciale sur le point de savoir si l'importateur importe des pièces et des composants sous forme d'envois multiples qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

190. Il devrait ressortir de ce qui précède que la Chine ne prône pas l'adoption d'un principe général selon lequel il serait "généralement accepté que la transformation et la fabrication des produits après l'importation" constituent "une étape intermédiaire préalable au classement tarifaire". La Chine ne dit pas, par exemple, que les autorités douanières pourraient classer un rouleau de tissu en tant que "chemise" en raison de la manière dont il pourrait être (ou est effectivement) transformé et fabriqué après l'importation. La Chine ne dit pas non plus que les autorités douanières peuvent reporter le

classement tarifaire pour voir comment des articles importés seront transformés et fabriqués et procéder ensuite au classement tarifaire en fonction du résultat. La Chine fait plutôt valoir qu'au titre de l'article II du GATT de 1994, les autorités douanières peuvent traiter la relation complexe entre des articles complets et des parties de ces articles d'une manière qui est compatible avec le Système harmonisé et qui permet aux autorités douanières de tenir compte du fond plutôt que de la forme d'une série d'opérations d'importation.

191. Contrairement au discours hyperbolique que tiennent les plaignants, il ne s'agit pas d'une attaque contre les disciplines fondamentales de l'article III du GATT en matière de traitement national. La Chine n'insinue pas du tout que les Membres peuvent appliquer des mesures discriminatoires à des produits importés simplement en les qualifiant de mesures à la frontière relevant de l'article II. La Chine n'insinue pas non plus que les Membres peuvent avoir recours à des déterminations en matière de classement tarifaire pour imposer des mesures qui sont incompatibles avec les principes de non-discrimination inscrits à l'article III. La Chine fait tout simplement valoir que les Membres peuvent interpréter leurs listes de concessions conformément aux règles du Système harmonisé et d'une manière qui est compatible avec l'objet et le but consistant à garantir le bénéfice de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses.

192. Cela arrange les plaignants de prétendre que cette question technique de classement tarifaire est une attaque contre l'article III du GATT. En dénaturant la teneur et la portée de l'argument de la Chine, les plaignants voudraient faire croire que la Chine essaie de tourner l'article III en inventant une grossière échappatoire. Elle ne fait rien de tel. La position que la Chine défend se borne à la situation particulière dans laquelle il existe un écart important entre le droit sur un article complet et celui sur les parties de cet article. La Chine estime qu'il ne s'agit pas d'une situation courante, et certainement pas d'une situation dont le règlement ferait courir un risque systémique au GATT. Selon la Chine, la seule échappatoire qu'il faut enlever est celle défendue par les plaignants, selon laquelle des importateurs peuvent échapper aux droits plus élevés frappant les articles complets simplement en organisant leurs importations d'une certaine manière. Cette thèse arbitraire, dans laquelle la forme prime sur le fond, est le seul argument dans la présente procédure qui fait courir un risque systémique au GATT – notamment en ce qui concerne la sécurité et la prévisibilité des concessions tarifaires visées par l'article II.

**39. (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur les décisions en matière de classement tarifaire qui ont été rendues par les tribunaux des plaignants et auxquelles la Chine fait référence aux paragraphes 102 et 103 et à la note de bas de page 74 de sa première communication écrite en ce qui concerne la note explicative VII relative à la Règle générale interprétative 2 a).**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

193. La description que donne la Chine, aux paragraphes 102 et 103 de sa première communication écrite, de l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire 165/78 (*Michaelis*) est trompeuse et sortie de son contexte.

194. Premièrement, la Liste de concessions de ce qui était alors les CEE en 1978 contenait une position tarifaire spécifique "pour les pièces d'un article démonté" (voir la première question dont a été saisie la Cour de justice par le tribunal national).

195. Deuxièmement, toutes les pièces ont été présentées à la douane en même temps. La Chine ne tient pas du tout compte de cet élément fondamental.

196. Troisièmement, la Cour est expressément arrivée à la conclusion que, telles qu'elles ont été présentées à la douane, les pièces permettraient le montage d'un article complet, c'est-à-dire que toutes les pièces nécessaires pour fabriquer des articles complets avaient été présentées à la douane. En conséquence, l'article non fini présentait les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

197. Les États-Unis ne comprennent pas pourquoi la Chine invoque la décision (HQ 960242) des États-Unis, parce que cette décision en matière de classement ne portait pas sur la question de savoir si les marchandises importées devaient être considérées comme des parties ou comme des marchandises incomplètes ou non montées. Les faits entourant cette décision indiquent que tous les éléments des pantoufles (empeignes et semelles) ont été déclarés ensemble et qu'il n'y avait pas d'éléments en surnombre.

#### Réponse du Canada (WT/DS342)

198. La note explicative est censée s'appliquer aux situations dans lesquelles *toutes* les pièces arrivent à la frontière sous forme d'envoi *unique*. En pareilles situations, toutes les pièces qui sont nécessaires pour constituer l'article sont classées ensemble si elles ont les "caractéristiques essentielles" de *cet* article complet ou fini, telles qu'elles sont présentées. Toutes les pièces en surnombre qui ne sont pas nécessaires pour constituer *cet* article et qui font partie du *même* envoi peuvent être classées en tant que pièces.

199. L'interprétation de la note explicative VII qui est donnée dans l'affaire *IMCO – J. Michaelis GmbH & Co. contre Oberfinanzdirektion de Berlin* et qui est évoquée par la Chine est correcte, mais elle est sortie de son contexte et la Chine fait erreur lorsqu'elle l'applique à ses mesures. La Cour européenne de justice se penchait sur un envoi unique contenant toutes les pièces nécessaires pour fabriquer des stylos et un certain nombre de pièces en surplus. En d'autres termes, il n'était *pas* question d'envois multiples, fait que la Chine omet commodément de mentionner.

**40. (Chine) Veuillez préciser si les diverses combinaisons de pièces automobiles mentionnées à l'article 21.2 du Décret n° 125, carrosseries et moteurs dont il est fait mention à l'article 21.2 a), par exemple, concernent uniquement les situations dans lesquelles ces pièces automobiles sont importées ensemble en même temps, qu'elles soient assemblées ou non, comme l'affirment les Communautés européennes aux paragraphes 261 et 265 de leur première communication écrite.**

#### Réponse de la Chine

200. La Chine ne pense pas que les CE ont décrit l'article 21.2 a) du Décret n° 125 de cette manière. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 261 de la première communication écrite des CE, l'article 21.2 a) "envisage le cas de figure dans lequel la carrosserie et le moteur sont importés ensemble *ou séparément*, mais sans être assemblés". Cette description est essentiellement correcte. Conformément au but général du Décret n° 125, la structure des opérations d'importation n'est pas pertinente; ce qui importe, c'est de savoir si les pièces et composants importés d'un modèle de véhicule donné présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

**41. (Chine) S'agissant de l'article 24 du Décret n° 125 (et de l'article 16 de l'Avis n° 4), la Chine pourrait-elle confirmer:**

**a) Que les "ensembles et sous-ensembles" ne sont pas exclus de la catégorie des "pièces automobiles importées non finies"; et**

**Réponse de la Chine**

201. Les "ensembles et sous-ensembles" sont exclus de la catégorie des "pièces automobiles importées non finies". Les ensembles et sous-ensembles de pièces ne sont pas susceptibles de transformation substantielle; ils constituent déjà une partie finie du véhicule automobile et ne feront pas l'objet d'une ouvraison complémentaire avant d'être montés sur le véhicule. Un exemple de "pièce automobile importée non finie" serait une barre ou un disque en acier semi-ouvré, qui ne peut être assimilé à une pièce finie et qui doit faire l'objet d'une ouvraison complémentaire (par exemple, pour en faire un ressort ou une rondelle) avant d'être assemblé avec d'autres pièces et composants.

**b) S'ils ne sont pas exclus, qu'il est possible d'assimiler des "ensembles importés non finis" qui ont été "transformés substantiellement" en Chine à des "pièces automobiles d'origine nationale".**

**Réponse de la Chine**

202. Comme il est indiqué plus haut, les ensembles et sous-ensembles ne font pas l'objet d'une ouvraison complémentaire.

**42. (Chine) La Chine pourrait-elle confirmer que le *Règlement de la République populaire de Chine sur les règles d'origine applicables aux marchandises importées et aux marchandises exportées* s'applique à la "transformation substantielle", ainsi qu'il est indiqué à l'article 17 de l'Avis n° 4?**

**Réponse de la Chine**

203. Le *Règlement de la République populaire de Chine sur les règles d'origine applicables aux marchandises importées et aux marchandises exportées* ne s'applique pas directement à la "transformation substantielle", ainsi qu'il est indiqué à l'article 17 de l'Avis n° 4. Il en est ainsi parce que ni le Décret n° 125 ni l'Avis n° 4 n'ont trait à l'application des règles d'origine. Toutefois, les critères de transformation substantielle dont il est fait état à l'article 17 sont énoncés dans le Règlement.

**43. (Chine) Lorsque des fabricants d'automobiles ou des fabricants de pièces automobiles en Chine importent des composants ou des sous-ensembles essentiels, ainsi qu'il est indiqué aux annexes 1 et 2 du Décret n° 125, afin de les incorporer dans un des ensembles mentionnés à l'article 4 du Décret n° 125, quel est le taux de droit applicable à ces pièces?**

**Réponse de la Chine**

204. Si les composants ou sous-ensembles essentiels sont des pièces de modèles de véhicule enregistrés, le taux de droit applicable à ces pièces est celui applicable aux véhicules automobiles.

**44. (Chine) Veuillez clarifier ce que signifie l'expression "transfert douanier" (ou "transfert entre bureaux de douane", pour reprendre la traduction fournie par les plaignants) figurant à l'article 13 du Décret n° 125.**

### Réponse de la Chine

205. En vertu des *Règles en matière de surveillance douanière de la République populaire de Chine relatives au transfert douanier de marchandises*, l'expression "transfert douanier" désigne le mouvement de marchandises sous surveillance douanière depuis le bureau d'entrée jusqu'à un autre bureau qui sera chargé des procédures de dédouanement. En vertu de l'article 13 du Décret n° 125, le fabricant d'automobiles déclare les importations de pièces destinées à des modèles de véhicule enregistrés et acquitte les droits applicables au bureau de douane chargé de la région où il est établi. C'est à ces fins d'administration centralisée qu'il serait procédé à un transfert douanier.

**45. (Chine) Veuillez donner des précisions sur les prescriptions en matière d'enregistrement énoncées aux articles 7, 26 et 37 du Décret n° 125.**

### Réponse de la Chine

206. Les trois articles ont tous trait à la même procédure d'enregistrement, appliquée dans des circonstances différentes. L'article 7 établit l'obligation générale d'enregistrer un modèle de véhicule qui remplit un ou plusieurs des critères du Décret n° 125 avant d'importer les pièces destinées à ce modèle de véhicule. L'article 26 a trait à la faculté qu'a de la CGA d'ordonner la vérification d'un modèle de véhicule si le fabricant d'automobiles n'a pas enregistré ce modèle de véhicule ou n'en a pas demandé la vérification. L'article 37 concerne le fabricant d'automobiles qui importe, dans le cadre d'envois multiples, des pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile sans avoir enregistré ce modèle de véhicule, en contravention du Décret n° 125.

**46. (Chine) La Chine pourrait-elle préciser le moment et le lieu exacts où les fabricants d'automobiles doivent acquitter les droits de douane applicables aux pièces automobiles importées, eu égard aux termes des articles 13 et 28 du Décret n° 125?**

### Réponse de la Chine

207. Les articles 13 et 28 ont rapport avec la présente question, mais la disposition la plus pertinente est l'article 31 du Décret n° 125. L'article 13 établit à quel endroit le fabricant d'automobiles doit déclarer l'importation de pièces et acquitter les droits applicables aux modèles de véhicule enregistrés – au bureau de douane local de la région où le fabricant est établi. L'article 28 indique à quel moment le fabricant d'automobiles doit déclarer l'acquiescement des droits – lorsque les pièces automobiles importées sont assemblées en des modèles de véhicule enregistrés. Toutefois, le "moment et le lieu exacts" où le fabricant d'automobiles doit acquitter le droit sont déterminés par l'article 31. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 5, l'article 31 prescrit au fabricant d'automobiles de déclarer l'acquiescement des droits le dixième jour ouvrable de chaque mois, sur la base du nombre de modèles de véhicule enregistrés qu'il a assemblés le mois précédent.

**47. (Plaignants) Veuillez expliquer comment les importations de kits CKD et de kits SKD sont classées dans votre pays.**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

208. Les Communautés européennes n'ont pas de ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD. Il n'existe pas de définition légale connue de ces kits mais, comme il est indiqué au paragraphe 267 de leur première communication écrite, les Communautés européennes croient comprendre qu'aux termes des mesures, ces notions désignent des kits comprenant toutes les pièces nécessaires pour constituer

un produit automobile complet, dans la plupart des cas un véhicule complet. Au vu de la note de chapitre relative au chapitre 87 du Système harmonisé, qui arrête une application particulière de la Règle 2 a) du Système harmonisé dans ce cas de figure, le classement de kits CKD et de kits SKD dans un cas donné est une question difficile, car des termes tels que "pourvu" et "muni" sont employés dans la note de chapitre, mettant ainsi l'accent sur l'état d'avancement de l'assemblage et de la fabrication du produit concerné. D'une manière générale, il paraît plus probable qu'un kit SKD, dont la définition correspond à des kits "semi-assemblés", satisfasse aux conditions nécessaires pour être classé avec les véhicules complets (ou d'autres produits pertinents), car les pièces seraient présentées aux douanes avec un certain degré de "montage et de finition". Un kit CKD, qui correspond à un kit "non assemblé", est plus éloigné en principe des exemples fournis dans la note de chapitre relative au chapitre 87, car les pièces sont présentées aux douanes dans un état entièrement non monté. Toutefois, dans certaines circonstances, un kit CKD qui comprend toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule complet peut être classé avec les véhicules complets, à condition qu'il n'y ait aucune opération d'ouvraison allant au-delà de ce qui est nécessaire pour parachever l'assemblage d'un véhicule complet, conformément à la note explicative VII relative à la Règle 2 a). À cet égard, il convient de souligner que des kits différents destinés à constituer des véhicules complets peuvent nécessiter des opérations d'ouvraison complémentaire différentes selon, par exemple, le niveau de l'électronique de pointe embarquée dans le véhicule final. En conséquence, le classement d'un kit doit toujours se faire au cas par cas, et non d'une manière générale comme le fait la Chine, à moins que la liste du Membre ne comporte des lignes tarifaires pour différents types de kits.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

209. Les termes "CKD" et "SKD" ne sont pas des termes qui sont définis ou utilisés dans le Système harmonisé ou qui sont définis ou utilisés par les États-Unis aux fins de l'application du Tarif douanier harmonisé des États-Unis. Dans la mesure où les États-Unis comprennent la définition que la Chine donne à ces termes dans le Décret n° 125 (annexe I de la pièce CHI-3), nous classons les marchandises d'après leur condition à l'importation. À titre d'exemple, un composant unique est classé selon les termes d'une position qui décrivent ce composant. Si un groupe de composants pouvant former un ensemble étaient importés conjointement, nous les classerions sous la position qui décrit cet ensemble. Si un groupe de composants ne forment pas un ensemble, ils sont classés séparément (par exemple, un vilebrequin et un panneau latéral ne constitueraient pas un ensemble et seraient classés séparément). Compte tenu des désignations succinctes figurant à l'annexe 1, le tableau ci-après explique la façon dont les États-Unis classeraient ces ensembles et sous-ensembles:

Nom de l'ensemble	Désignation	Lettre désignant le sous-ensemble	Classement par les États-Unis
Carrosseries	Classe M1	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe M1	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe M1	2 A et 1 B	S'ils étaient importés ensemble, nous les classerions avec les carrosseries sous la position 87.07, en application de la RGI 2 a).
	Classe M2	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).

Nom de l'ensemble	Désignation	Lettre désignant le sous-ensemble	Classement par les États-Unis
	Classe M2	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe M2	A et B	Compte tenu des désignations des sous-ensembles, nous ne voyons pas comment deux sous-ensembles A peuvent être combinés, car le sous-ensemble A concerne les pavillons.
	Classe M3	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe M3	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe M3	A et B	Compte tenu des désignations des sous-ensembles, nous ne voyons pas comment deux sous-ensembles A peuvent être combinés, car le sous-ensemble A concerne les pavillons.
	Classe N	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe N	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.29 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Classe N	A et B	Compte tenu des désignations des sous-ensembles, nous ne voyons pas comment deux sous-ensembles A peuvent être combinés, car le sous-ensemble A concerne les pavillons.
Moteurs	Moteur diesel	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8409.99.
	Moteur diesel	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8409.99.
	Moteur diesel	A et B	Si les sous-ensembles A et B étaient importés ensemble, nous les classerions sous la sous-position 8408.20, en application de la RGI 2 a).
	Moteur à essence	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8409.91.
	Moteur à essence	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8409.91.
	Moteur à essence	A et B	Si les sous-ensembles A et B étaient importés ensemble, nous les classerions sous les sous-positions 8407.31 à 8407.34 (selon la cylindrée), en application de la RGI 2 a).
Bloc de transmission	Manuelle	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.93 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Automatique	A	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.93 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Automatique	B	Si le sous-ensemble était importé séparément, nous le classerions sous la sous-position 8708.40 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).

Nom de l'ensemble	Désignation	Lettre désignant le sous-ensemble	Classement par les États-Unis
	Automatique	A et B	Si les sous-ensembles A et B étaient importés ensemble, nous les classerions sous la sous-position 8708.40, en application de la RGI 2 a).
Essieux des véhicules des classes M1, M2, M3 et N	Pont moteur		Nous le classerions sous la sous-position 8708.50 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Essieu non moteur		Nous le classerions sous la sous-position 8708.50 (s'il était destiné aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'il était destiné aux véhicules relevant de la position 87.09).
Châssis			Nous les classerions sous la sous-position 8708.99 (s'ils étaient destinés aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (s'ils étaient destinés aux véhicules relevant de la position 87.09).
Dispositifs de freinage			Si tous les composants étaient importés conjointement sous forme d'ensemble, nous les classerions sous la sous-position 8708.30. Si les composants étaient importés séparément, ils pourraient alors être classés conformément aux dispositions des chapitres 84, 85, 87 ou 90.
Directions	Direction assistée		Nous les classerions sous la sous-position 8708.94 (si elles étaient destinées aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (si elles étaient destinées aux véhicules relevant de la position 87.09).
	Direction non assistée		Nous les classerions sous la sous-position 8708.94 (si elles étaient destinées aux véhicules relevant des positions 87.01 à 87.05) ou sous la sous-position 8709.90 (si elles étaient destinées aux véhicules relevant de la position 87.09).

#### Réponse du Canada (WT/DS342)

210. Comme il est indiqué plus en détail dans la réponse à la question n° 33, le Canada n'utilise pas ces termes aux fins du classement douanier. Le classement des importations est plutôt déterminé d'après les caractéristiques essentielles des marchandises.

**48. (Chine) Veuillez préciser s'il existe une hiérarchie juridique entre l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4. Dans l'affirmative, veuillez fournir des explications et, dans la négative, quel est l'instrument juridique qui devrait primer en cas de conflit entre ces mesures?**

#### Réponse de la Chine

211. Il n'existe pas de "hiérarchie juridique" entre l'Ordonnance n° 8 et le Décret n° 125, comme la question le donne à penser. Ainsi qu'il est indiqué dans les réponses aux questions n° 49 et 50, l'Ordonnance n° 8 est un document d'orientation qui énonce des objectifs généraux pour un large éventail de questions relatives aux véhicules automobiles et à l'industrie automobile. Le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8 porte sur l'application des taux de droits relatifs aux véhicules automobiles et aux pièces de véhicules automobiles. L'article 60 de l'Ordonnance n° 8 a chargé la CGA, de concert avec d'autres organismes compétents, de promulguer des règles administratives spécifiques afin de donner effet aux principes généraux énoncés au chapitre XI. C'est ce que la CGA a fait en promulguant le Décret n° 125. Par la suite, afin d'exposer de façon détaillée le processus de vérification des évaluations effectuées par les fabricants d'automobiles, la CGA a établi l'Avis n° 4 qui donne des précisions concernant le processus de vérification.

212. L'obligation légale qu'ont les fabricants d'automobiles d'acquitter les droits de douane applicables aux importations de pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et les procédures douanières adoptées par la CGA pour assurer le classement correct de ces importations ainsi que le recouvrement des droits applicables sont énoncées dans le Décret n° 125.

**49. (Chine) Le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 devraient-ils être lus à la lumière du préambule de l'Ordonnance n° 8?**

#### Réponse de la Chine

213. Comme la Chine l'a expliqué, l'Ordonnance n° 8 couvre un large éventail de questions relatives au développement et à l'utilisation de véhicules automobiles en Chine, y compris, entre autres choses, les normes d'émission, les techniques de protection de l'environnement, la mise au point de véhicules hybrides, la protection des consommateurs, le crédit à la consommation pour l'achat de véhicules automobiles, l'assurance automobile, la sécurité des véhicules, les marques d'automobiles, l'investissement étranger direct, la coopération nationale et internationale en matière de recherche-développement automobile, l'établissement de concessions d'automobiles, la planification et la construction des routes, et l'immatriculation et l'inspection des véhicules.

214. Le préambule de l'Ordonnance n° 8 couvre toutes ces questions en termes généraux. La Chine ne considère pas que le texte du préambule de l'Ordonnance n° 8 soit utile ou pertinent pour l'évaluation du seul chapitre de l'Ordonnance n° 8 qui intéresse le présent différend – celui concernant l'application des dispositions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et aux pièces de véhicules automobiles. C'est ce chapitre, et lui seul, qui a conduit aux mesures d'exécution prévues par le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, lesquels font l'objet du présent différend.

**50. (Chine) La Chine est-elle d'accord avec l'interprétation donnée par les plaignants concernant les objectifs de l'Ordonnance n° 8, par exemple les déclarations figurant aux paragraphes 28 et 29 de la première communication écrite du Canada? Dans la négative, la Chine pourrait-elle indiquer quels sont les principaux objectifs de l'Ordonnance n° 8?**

#### Réponse de la Chine

215. La Chine ne souscrit pas à cette interprétation. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 49, l'Ordonnance n° 8 couvre un large éventail de questions relatives aux véhicules automobiles et à l'industrie automobile en Chine. Dans la mesure où l'Ordonnance n° 8 a un "objectif principal" ou même des "objectifs principaux", ils sont exprimés en termes généraux dans les intitulés des différents chapitres. Ainsi qu'il a été indiqué, le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8 traite de l'application des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles.

216. La Chine estime que les efforts déployés par les plaignants pour confondre différents aspects des mesures énoncées dans l'Ordonnance n° 8 visent à détourner l'attention d'un fait crucial en l'espèce – le fait que la Chine a négocié une liste de concessions qui *l'autorise* à appliquer aux véhicules automobiles des droits de douane plus élevés que ceux qui s'appliquent aux pièces et composants de véhicules automobiles. Cette différence entre les taux de droits *a une incidence sur l'accès au marché et une incidence concomitante sur le développement des producteurs nationaux*. C'est le propre même des droits de douane. Comme la Chine l'a expliqué plus loin dans la réponse à la question n° 133, la question qui se pose en l'espèce est de savoir si la Chine est autorisée à appliquer ces arrangements en matière d'accès au marché ou si, comme les plaignants le soutiennent, ces arrangements en matière d'accès au marché sont pour l'essentiel inapplicables.

**51. (Plaignants) Les plaignants acceptent-ils les traductions des mesures contestées communiquées par la Chine dans les pièces CHI-2, CHI-3 et CHI-4? Dans la négative, les plaignants pourraient-ils indiquer quelles sont les dispositions spécifiques des mesures qu'ils n'acceptent pas?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

217. Au cours des consultations, les plaignants ont demandé plusieurs fois à la Chine de leur fournir une traduction des mesures. La Chine s'est engagée à nous fournir une traduction au cours des consultations. Cet engagement n'a pas été tenu. Nous avons donc été obligé de faire les traductions nous-mêmes. Nous avons investi beaucoup de temps et d'efforts pour que la traduction soit aussi exacte que possible. Cela étant, les Communautés européennes estiment que le fait d'exiger des plaignants qu'ils utilisent maintenant les traductions que la Chine n'a fournies que dans sa première communication écrite, soit cinq semaines après la présentation de notre propre communication écrite, n'est pas conforme au principe de la régularité de la procédure. Il incomberait donc à la Chine d'indiquer en quoi les traductions présentées par les plaignants ne sont peut-être pas exactes.

218. À titre subsidiaire, et pour répondre plus précisément à la question du Groupe spécial, nous avons dressé une liste des points sur lesquels nous sommes en désaccord avec les traductions fournies par la Chine dans un document distinct joint aux réponses aux questions (pièce JE-38).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

219. Par suite de la décision des plaignants de présenter une première série de pièces communes, y compris des traductions des mesures de la Chine dans les pièces CHI-2, CHI-3 et CHI-4, les États-Unis prient le Groupe spécial de se reporter à la réponse des CE à cette question.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

220. Les plaignants ont travaillé méthodiquement avec des traducteurs afin de fournir des traductions des mesures qui soient complètes, claires et grammaticalement correctes en anglais. Ces traductions ont été communiquées par les plaignants dans les pièces JE-18, JE-27 et JE-28 et sont celles sur lesquelles les plaignants se fondent.

221. Les pièces CHI-2, CHI-3 et CHI-4 concordent d'une manière générale sur le fond avec les traductions fournies par les plaignants. Toutefois, comme il est indiqué dans les réponses des Communautés européennes aux questions, les traductions de la Chine diffèrent des traductions des plaignants à plusieurs égards importants. Le Canada s'associe à la réponse des CE à la présente question en ce qui concerne les particularités et l'importance de ces écarts.

**52. (Chine) La Chine est-elle d'accord avec la traduction faite par les plaignants de l'Ordonnance de 1994 relative à l'industrie automobile qui figure dans la pièce JE-24? Dans la négative, veuillez indiquer les dispositions spécifiques des mesures avec lesquelles la Chine n'est pas d'accord.**

#### **Réponse de la Chine**

222. La Chine a présenté une version soulignée en rouge de la traduction des plaignants dans la pièce CHI-36, en indiquant les corrections spécifiques à apporter à la traduction.

**53. (Chine)** La Chine a présenté une version traduite des articles 52 à 62 de l'Ordonnance n° 8 dans la pièce CHI-2. La Chine est-elle d'accord avec les traductions présentées par les plaignants dans la pièce JE-18 pour les autres dispositions de l'Ordonnance n° 8? Dans la négative, veuillez indiquer les dispositions spécifiques traduites par les plaignants avec lesquelles la Chine n'est pas d'accord et donner des explications à ce sujet ainsi que les traductions de ces dispositions.

#### Réponse de la Chine

223. La Chine a présenté une version soulignée en rouge de la traduction des plaignants dans la pièce CHI-36, en indiquant les corrections spécifiques à apporter à la traduction.

**54. (Chine)** La Chine fait valoir que les critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 autorisent la tenue d'une vérification *ex ante* afin de savoir si l'importateur a l'intention d'importer des pièces et composants automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, et qu'il s'agit d'une *condition déclarée au moment de l'importation*. La Chine pourrait-elle expliquer pourquoi elle n'a pas inclus cette "condition" dans sa liste de concessions?

#### Réponse de la Chine

224. Le terme "condition" figurant à l'article II:1 b) du GATT de 1994 désigne les conditions dont le Membre veut qu'elles aient "un effet limitatif ou restrictif sur la teneur ou la portée fondamentale de la concession ou de l'engagement".<sup>32</sup> La "condition" typique en matière de concession tarifaire est un contingent tarifaire, comme celui qui était en cause dans l'affaire *Canada – Produits laitiers*. Ce n'est pas le genre de "condition" en cause dans le présent différend. La Chine n'a pas restreint, de quelque façon que ce soit, la teneur ou la portée fondamentale de ses concessions tarifaires pour les véhicules automobiles. Les importateurs sont libres d'importer autant de véhicules automobiles qu'ils le souhaitent, sans limitation ni restriction. Les mesures contestées dans le présent différend garantissent simplement que les pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile bénéficient du même classement tarifaire, qu'elles entrent en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. La déclaration mentionnée par la Chine, et que fait l'importateur au moment de l'importation, fait partie du processus douanier que la Chine a adopté pour garantir ce résultat.

225. Comme les parties en ont longuement discuté au cours de la première réunion de fond, le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* a estimé qu'une mesure entre dans le champ d'application de l'article II si elle impose des impositions "en fonction de l'importation d'un produit ou au moment ou au stade de l'importation".<sup>33</sup> La Chine a démontré que les Membres de l'OMC fixent fréquemment des impositions à la frontière après l'importation ou au-delà du point d'importation, et aucune partie ne semble contester cette affirmation. Pour déterminer si les impositions fixées par les Membres après l'importation ou au-delà du point d'importation sont des impositions à la frontière qui entrent dans le champ d'application de l'article II, la question qu'il faut se poser, selon la Chine, est de savoir si l'obligation pour l'importateur d'acquitter l'imposition résulte de l'importation du produit, c'est-à-dire s'il s'agit d'une "condition" à laquelle est soumise l'importation du produit. L'obligation pour l'importateur d'acquitter le droit de douane applicable est une condition à laquelle est soumise l'importation du produit – en d'autres termes, c'est l'importation du produit qui donne naissance à l'obligation d'acquitter le droit. Comme la Chine l'a expliqué, les Membres peuvent

---

<sup>32</sup> *Canada – Produits laitiers*, paragraphe 134.

<sup>33</sup> *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5. (pas d'italique dans l'original)

fixer et confirmer ces impositions après l'importation ou au-delà du point d'importation, à condition qu'elles aient trait à une imposition que le Membre était autorisé à imposer en raison de l'importation du produit.

226. Au vu de ce qui précède, la "condition déclarée au moment de l'importation" est qu'un envoi donné de pièces automobiles fait partie d'une série d'envois de pièces automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Cette "condition" est une caractéristique de l'importation et non une limitation ou une restriction de la faculté qu'a l'importateur d'importer des véhicules automobiles au taux de droit consolidé. Ayant fait cette déclaration, le fabricant d'automobiles importe les pièces et composants sous réserve de l'obligation d'acquitter le taux de droit applicable aux véhicules automobiles lorsque, comme il l'a déclaré, il assemble ces pièces et composants en un véhicule automobile qu'il a déjà enregistré parce qu'il remplissait un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125. Le droit imposé est une imposition à la frontière valable au titre de l'article II parce qu'il a objectivement trait à un droit de douane proprement dit que la Chine est autorisée à imposer et qui résulte de l'importation du produit.

227. Comme la Chine l'a expliqué dans ses réponses à plusieurs autres questions, le processus douanier que la Chine a adopté pour appliquer la RGI 2 a) à des envois multiples de pièces et composants automobiles est compatible avec les règles du Système harmonisé, telles qu'elles sont interprétées par l'OMD, et avec la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC concernant la relation entre des articles complets et des parties d'articles. Le Système harmonisé n'est pas une "condition ou une clause spéciale" que la Chine était tenue d'inscrire dans sa liste de concessions afin de pouvoir prendre des mesures pour interpréter sa liste des concessions conformément aux règles du Système harmonisé.

**55. (Toutes les parties) Veuillez expliquer en détail ce que le terme "dédouanement" signifie.**

#### **Réponse de la Chine**

228. La définition du terme "dédouanement", ainsi que celles d'autres termes connexes, figure dans la *Convention révisée de Kyoto pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers* (la "*Convention de Kyoto*").<sup>34</sup> Comme la notion de "dédouanement" fait fond sur plusieurs autres concepts douaniers internationaux, la Chine abordera cette question d'une manière cumulative.

229. Selon la *Convention de Kyoto*, le "dédouanement" s'entend de "l'accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier". Deux concepts essentiels sont inscrits dans cette définition: les "formalités douanières" et les "régimes douaniers". Selon la *Convention de Kyoto*, les "formalités douanières" s'entendent de "l'ensemble des opérations qui doivent être effectuées par les intéressés et par la douane pour satisfaire à la législation douanière". La *Convention de Kyoto* ne définit pas directement l'expression "régime douanier", mais l'OMD a défini ailleurs cette expression comme suit: "Traitement applicable par la douane aux marchandises assujetties au contrôle de la douane".<sup>35</sup> Cette définition trouve un écho dans la *Convention de Kyoto* elle-même, selon laquelle l'expression "contrôle de la douane" s'entend des "mesures prises par la douane en vue

---

<sup>34</sup> La *Convention de Kyoto* est entrée en vigueur le 3 février 2006. Les trois plaignants, ainsi que la Chine, ont ratifié la Convention. Les parties pertinentes de la Convention de Kyoto figurent dans la pièce CHI-38.

<sup>35</sup> Organisation mondiale des douanes, *Glossaire des termes douaniers internationaux* (pièce CHI-39).

d'assurer l'application de la législation douanière". Ainsi, un "régime douanier" est une mesure prise par la douane en vue d'assurer l'application de la législation douanière.

230. Comme il ressort de la définition du terme "dédouanement", le "dédouanement à des fins de mise à la consommation" est un "régime douanier". Selon la *Convention de Kyoto*, cette expression désigne "le régime douanier qui permet aux marchandises importées d'être mises en libre circulation dans le territoire douanier lors de l'acquiescement des droits et taxes à l'importation éventuellement exigibles et de l'accomplissement de toutes les formalités douanières nécessaires". L'expression "marchandises en libre circulation" est définie comme suit quant à elle: "Marchandises dont il peut être disposé sans restrictions du point de vue de la douane".

231. Ces définitions superposées étayent l'affirmation de la Chine selon laquelle des marchandises sont "dédouanées" une fois que toutes les formalités douanières relatives à l'importation de ces marchandises ont été accomplies et que les marchandises ne sont plus assujetties au contrôle de la douane. Il est important de noter qu'aux termes de la *Convention de Kyoto*, la mainlevée des marchandises ne veut pas nécessairement dire que les marchandises ont été "dédouanées". Selon la *Convention de Kyoto*, l'expression "mainlevée" des marchandises s'entend de "l'acte par lequel la douane permet aux intéressés de disposer des marchandises *qui font l'objet d'un dédouanement*". Ainsi, la "mainlevée" des marchandises peut être accordée à l'importateur (c'est-à-dire qu'on peut lui permettre d'en disposer), même si elles n'ont pas été "dédouanées" (parce que les marchandises restent sous le contrôle de la douane, par exemple).

232. Ces considérations viennent encore étayer l'affirmation de la Chine selon laquelle le moment ou l'endroit où une imposition est imposée ne permet pas de déterminer si l'imposition entre dans le champ d'application de l'article II du GATT. Toute la structure de la *Convention de Kyoto* étaye la conclusion selon laquelle les formalités douanières sont fréquemment achevées *après* la mainlevée des marchandises sur le territoire douanier. Ce qui compte, c'est de savoir si le régime douanier auquel les marchandises sont assujetties après que la mainlevée a été accordée a trait à l'exécution d'une obligation fiscale qui résulte de l'importation des marchandises (en d'autres termes, de savoir s'il s'agit d'une "formalité douanière" qui est accomplie "pour satisfaire à la législation douanière").

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

233. Ce concept s'entend du fait qu'une fois que le dédouanement a eu lieu, les marchandises sont mises en libre pratique sur le territoire douanier du pays importateur. Pour que les marchandises soient mises en libre pratique, toutes les formalités d'importation devront avoir été accomplies: les marchandises devront être classées conformément aux règles du SH, et le droit de douane correspondant (la dette douanière) devra être acquitté par l'importateur ou du moins être garanti par une caution.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

234. Aux États-Unis, "dédouanement" est un terme juridique qui peut s'appliquer aux passagers, aux navires et aux marchandises entrant sur le territoire douanier des États-Unis (et, dans certains cas, en sortant). Pour ce qui est de l'importation de marchandises, le terme "dédouanement" n'est pas formellement défini dans la législation douanière des États-Unis. Selon les États-Unis, l'"entrée" aux États-Unis ne s'entend pas seulement de l'arrivée de marchandises à un bureau, mais aussi du processus qui consiste à présenter des documents pour dédouaner les marchandises. Des marchandises importées sont considérées comme étant dédouanées et peuvent entrer aux États-Unis lorsque les documents d'entrée voulus ont été déposés et que les marchandises sont mises en libre pratique (et commises à la garde de l'importateur) sur la base de ces documents.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

235. Au Canada, le terme "dédouanement" est réservé aux personnes, aux moyens de transport et à certains produits qui sont importés par des particuliers (c'est-à-dire aux importations non commerciales).

236. S'agissant des importations commerciales, les produits doivent être déclarés au bureau de douane le plus proche<sup>36</sup> et le droit acquitté au moment de l'importation.<sup>37</sup> Lorsque les produits arrivent à la frontière, l'importateur, le transporteur ou le courtier déclare leur arrivée au premier bureau de douane. Si l'importateur souhaite déclarer les produits et acquitter les droits ou taxes à ce moment-là, il présente les documents et verse le paiement requis, après quoi les produits cessent d'être sous le contrôle des agents des douanes et entrent dans le commerce intérieur du Canada. Si l'importateur préfère déclarer les produits et acquitter les droits à un bureau de douane intérieur, les produits se rendent "sous douane" au bureau intérieur, sous le contrôle de la douane. À l'arrivée des produits au bureau de douane intérieur, l'importateur ou le courtier présente les documents et acquitte les droits requis aux agents des douanes, après quoi les produits cessent d'être sous le contrôle de la douane et entrent dans le commerce intérieur du Canada.

### Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 55

237. Selon la Chine, "[c]e qui compte, c'est de savoir si le régime douanier auquel les marchandises sont assujetties après que la mainlevée a été accordée a trait à l'exécution d'une obligation fiscale qui résulte de l'importation des marchandises". Aux fins du classement tarifaire, l'obligation fiscale qui résulte de l'importation des marchandises est le recouvrement de "droits de douane" qui, selon la Convention de Kyoto de 1999 pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, s'entendent "des droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent". Ce qu'il faut donc déterminer en l'espèce, c'est si les mesures de la Chine assurent le recouvrement d'un droit de douane inscrit au tarif douanier chinois et dont était passible, en raison de son importation, une pièce automobile lorsqu'elle est entrée sur le territoire douanier de la Chine. Le moment ou l'endroit où l'imposition sera fixée peut varier, mais cette imposition ne peut être fondée sur une modification de la condition de la pièce automobile qui est survenue après son entrée sur le territoire douanier de la Chine.

**56. (Chine) Supposons pour un instant qu'un fabricant d'automobiles en Chine entend importer certaines pièces automobiles pour un de ses modèles de véhicule vendus sur le marché chinois. La Chine pourrait-elle indiquer par ordre chronologique, en mentionnant les dispositions pertinentes des mesures visées et en tenant compte de sa réponse à la question précédente, "toutes" les prescriptions de forme auxquelles ce fabricant d'automobiles doit satisfaire pour importer des pièces automobiles?**

### Réponse de la Chine

238. En réponse à la question n° 5, la Chine a décrit en détail, par ordre chronologique, les dispositions pertinentes des mesures qui portent sur l'importation de pièces et composants automobiles présentant, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. C'est le régime douanier qui s'applique à l'importation de pièces et composants automobiles sous forme d'envois multiples, dans les cas où il a été vérifié que ces pièces et composants présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

---

<sup>36</sup> Loi sur les douanes, articles 12 à 16 (pièce CDA-1).

<sup>37</sup> *Ibid.*, articles 32 à 35.

239. Dans sa réponse à la question précédente, la Chine a décrit en détail les dispositions pertinentes de la *Convention de Kyoto* portant sur le régime de dédouanement, l'accomplissement des formalités douanières et le maintien sous contrôle de la douane des marchandises importées qui sont assujetties à un régime douanier. Les étapes chronologiques décrites en détail dans la réponse à la question n° 5 définissent un processus dans le cadre duquel les pièces et composants automobiles importés restent sous contrôle de la douane afin de garantir l'application des dispositions tarifaires chinoises relatives aux véhicules automobiles. Ce processus garantit l'application correcte de la RGI 2 a) à des envois multiples de pièces et composants qui sont liés entre eux par leur assemblage commun en un modèle de véhicule donné, conformément aux règles du Système harmonisé et à la pratique d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires.

**a) Y a-t-il un aspect des procédures que la Chine vient de décrire qui serait différent si le même fabricant achetait toutes les pièces automobiles qu'il importe ou une partie d'entre elles à des fournisseurs nationaux? Dans l'affirmative, en quoi le serait-il?**

240. La seule différence formelle en ce qui concerne les pièces automobiles importées achetées à des fournisseurs en Chine résulte de l'article 29 du Décret n° 125. En vertu de cette disposition, le fabricant d'automobiles a le droit de déduire du droit applicable le montant du droit qui a déjà été acquitté pour ces pièces importées.

**b) Quelles procédures ce même fabricant d'automobiles devrait-il respecter s'il utilisait uniquement des pièces automobiles importées "non assimilées à des véhicules complets" pour son modèle de véhicule? et**

241. Le fabricant d'automobiles doit procéder à l'évaluation de ce modèle de véhicule et demander à la CGA de vérifier celle-ci. Si la vérification confirme que les pièces et composants automobiles importés pour ce modèle de véhicule ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, les pièces automobiles que le fabricant d'automobiles importe pour ce modèle de véhicule ne sont pas soumises au régime douanier établi par le Décret n° 125. Comme il est indiqué en détail dans la réponse à la question n° 5, l'article 35 du Décret n° 125 dispose que les pièces automobiles importées pour l'assemblage de ces modèles de véhicule doivent être déclarées en tant que pièces. Ces pièces n'entrent pas sous douane, ne sont pas soumises au contrôle de la douane et sont assujetties au régime douanier ordinaire en ce qui concerne l'acquittement des droits de douane.

**c) Existe-t-il des prescriptions de forme auxquelles les fabricants d'automobiles utilisant uniquement des pièces automobiles d'origine nationale doivent satisfaire en ce qui concerne la fabrication et la vente d'automobiles sur le marché chinois?**

242. En vertu de l'article 7 du Décret n° 125, les fabricants d'automobiles ne sont tenus de se soumettre au processus d'évaluation et de vérification que s'ils assemblent des modèles de véhicule avec des pièces importées pour les vendre sur le marché chinois. Si le fabricant d'automobiles utilise uniquement des pièces automobiles d'origine nationale, il n'est pas soumis au Décret n° 125.

**57. (Chine) La Chine a-t-elle des lois ou des règlements semblables au Décret n° 125 et à l'Avis n° 4 qui s'appliqueraient plus généralement à tous les produits pour lesquels il existe des taux de droits distincts pour les pièces et composants et les produits complets, en particulier dans le cadre général de la législation douanière de la Chine? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.**

### Réponse de la Chine

243. Comme il est indiqué en détail dans la réponse à la question n° 12 c), il n'existe d'écart important entre le taux de droit applicable à un article complet et le taux applicable aux parties de cet article dans le Tarif douanier chinois que dans un nombre limité de cas. La Chine n'a pas de loi ou de règlement qui traite de chacun de ces cas. Il est important de rappeler à cet égard que la Liste de concessions de la Chine établit la limite supérieure des droits qu'elle peut appliquer aux produits importés. Le fait que la Chine a établi un processus douanier pour régir la relation en matière de classement tarifaire entre les pièces et les articles complets dans un cas ne veut pas dire qu'elle doit établir un processus douanier semblable dans d'autres cas du même genre. Comme les autorités douanières partout dans le monde, la Chine répartit les ressources de son administration douanière en tenant compte de plusieurs facteurs, y compris l'importance commerciale des produits en question, le volume des importations et le manque à gagner potentiel résultant du classement erroné des importations.

**58. (Chine) Veuillez donner des précisions sur la manière dont l'article 2 du Décret n° 125 s'applique aux kits CKD et aux kits SKD, y compris au sujet des procédures d'importation spécifiques qui s'appliquent aux fabricants d'automobiles en vertu du second paragraphe de l'article 2.**

### Réponse de la Chine

244. Les importateurs importent des kits CKD/SKD en Chine conformément aux dispositions ordinaires de la *Loi douanière de la République populaire de Chine*. L'importateur doit d'abord demander une licence d'importation automatique au Ministère du commerce. Lorsque l'importateur importe les kits CKD/SKD, il déclare les importations aux douanes et fournit les documents d'importation voulus, y compris le formulaire de déclaration, la licence d'importation automatique et le certificat d'origine. Les douanes procèdent ensuite au classement tarifaire des kits CKD/SKD conformément à la RGI 2 a) et les classent en tant que véhicules automobiles. L'importateur acquitte alors le droit applicable aux véhicules automobiles pour les kits CKD/SKD, conformément aux procédures ordinaires régissant l'acquittement des droits de douane.

**59. (Chine) Pourquoi l'application de l'article 21.3 du Décret n° 125 a-t-elle été reportée à juillet 2008? Veuillez donner des explications quant à la raison d'être des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125.**

### Réponse de la Chine

245. La Chine a reporté l'application de l'article 21.3 du Décret n° 125 en raison principalement de la complexité administrative de la mise en œuvre de ce critère particulier. La Chine estime que lorsque les fabricants d'automobiles et les agents des douanes auront acquis une plus grande expérience de la mise en œuvre du Décret n° 125 et jeté des bases solides en ce qui concerne la tenue des registres et la présentation des rapports relatifs à l'application de la mesure, les fabricants et les autorités douanières pourront plus facilement déterminer et tenir compte de la valeur des pièces et composants importés.

246. Comme la Chine l'explique dans la réponse à la question n° 117, la valeur des pièces et composants importés par rapport à la valeur de l'article complet est un critère dont les autorités douanières tiennent compte dans l'application du critère des caractéristiques essentielles. Les autres critères énoncés à l'article 21 sont également pertinents en ce qui concerne l'application du critère des caractéristiques essentielles.

**60. (Plaignants) Dans la note de bas de page 65 de sa première communication écrite, la Chine affirme que les autorités douanières des plaignants classent régulièrement des kits CKD en tant que "véhicules complets". Veuillez formuler des observations au sujet de cette affirmation.**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

247. Les Communautés européennes n'ont pas connaissance que leurs agents des douanes agiraient "régulièrement" ainsi. La Chine ne présente aucun élément de preuve au sujet de la pratique des CE. Veuillez vous reporter également à la réponse donnée à la question n° 47.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

248. Les États-Unis contestent l'affirmation figurant dans la note de bas de page 65 selon laquelle les autorités douanières des États-Unis classent régulièrement des kits CKD en tant qu'"articles complets". Les États-Unis rendent plus de 10 000 décisions par année en matière de classement mais la Chine n'en cite qu'une seule, qui porte sur un pistolet non monté, et non sur un véhicule automobile. Comme il est expliqué dans la réponse des États-Unis à la question n° 47, les termes "CKD" et "SKD" ne sont ni définis ni utilisés par les États-Unis aux fins de l'application de leur tarif douanier harmonisé. Ainsi qu'il est expliqué plus avant dans la réponse à la question n° 47, les décisions rendues par les douanes des États-Unis en matière de classement dépendent des particularités des articles, tels qu'ils sont effectivement importés (peu importe que l'importateur parle de kits "CKD", de kits "SKD" ou d'autre chose).

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

249. Comme il est indiqué plus haut dans les réponses aux questions n° 33 et 47, le terme "CKD" n'est pas utilisé dans la pratique douanière canadienne, mais les agents peuvent déterminer au cas par cas qu'un ensemble regroupant toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour construire un véhicule présente les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule complet.

250. Le Canada fait observer que le mémorandum canadien que cite la Chine porte sur une catégorie très particulière de "voitures prêtes à monter", à savoir, selon la définition figurant dans le mémorandum, des nécessaires de montage d'automobiles spéciaux qui, une fois assemblés, sont des répliques totalement opérationnelles de voitures anciennes ou de spécialité. Il ne s'agit pas de kits CKD ou SKD du type de ceux qui sont en cause dans le présent différend.

**61. (Plaignants) Au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, il est indiqué que si la Chine créait une ligne tarifaire distincte pour les kits CKD et les kits SKD, le taux de droit serait de 10 pour cent.**

**a) (Toutes les parties) La Chine a-t-elle créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD? et**

#### **Réponse de la Chine**

251. Non. La Chine n'a pas créé de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

252. Non, les Communautés européennes n'ont connaissance d'aucune ligne tarifaire proprement dite créée par la Chine pour les kits CKD et les kits SKD. Toutefois, comme il est indiqué dans leur première communication écrite, les Communautés européennes estiment qu'en pratique la Chine a mis en place une ligne tarifaire déguisée pour ces kits.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

253. Les États-Unis n'ont connaissance d'aucune ligne tarifaire relative aux kits CKD ou SKD dans le tarif douanier chinois. Toutefois, les mesures de la Chine – qui traitent les kits CKD et les kits SKD comme des "véhicules réputés complets" soumis au taux de 25 pour cent applicable aux véhicules complets – arrivent au même résultat qu'une nouvelle ligne tarifaire mentionnant spécifiquement les kits CKD et les kits SKD. Le résultat *de facto* de la mesure de la Chine est donc le même que si la Chine avait créé une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

254. La Chine n'a pas de ligne tarifaire proprement dite pour les kits CKD ou SKD. Toutefois, dans son tarif douanier de 1995, la Chine avait des lignes tarifaires distinctes pour certains véhicules complets et les kits CKD au niveau à huit chiffres; de plus, le terme "CKD" était utilisé dans la désignation d'une ligne tarifaire. Dans les cas où il y avait une ligne tarifaire distincte au niveau à huit chiffres, les taux de droits applicables aux kits CKD étaient généralement les mêmes. Dans certains cas, le taux applicable aux kits CKD était plus bas.<sup>38</sup>

255. À partir de 1996, il n'a plus été fait mention des kits CKD dans le tarif douanier chinois. Les éléments de preuve présentés par la Chine sur la manière dont les kits CKD ont été traités après 1996 sont contradictoires; elle affirme sans éléments de preuve que l'importation de kits CKD était interdite ou qu'ils étaient classés en tant que véhicules complets.<sup>39</sup> Les éléments de preuve disponibles sont limités, mais ils semblent indiquer que la Chine traitait les kits CKD comme s'il s'agissait de pièces.<sup>40</sup> Ces éléments de preuve sont étayés par des discussions, pendant et après l'accession de la Chine, sur les contingents appliqués aux importations de véhicules complets et de pièces automobiles. Les éléments de preuve qui ressortent de ces discussions semblent indiquer l'existence d'un point de vue commun parmi les Membres de l'OMC selon lequel, aux fins du classement, la Chine traitait les kits CKD comme des pièces.

Dans le projet de rapport du Groupe de travail du 21 juillet 2000, il est indiqué que la Chine ne traitait pas les kits CKD comme des véhicules complets: "En réponse aux questions de certains Membres, [la Chine] a confirmé que le contingent appliqué aux automobiles et à certaines pièces ne comprenait pas les kits CKD."<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> Voir les lignes du Tarif douanier de la Chine désignant les kits CKD, 1991-1995 (pièce CHI-30), positions 8704.1010 et 8704.1020.

<sup>39</sup> Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 40 et 184.

<sup>40</sup> Voir la section "Background" de la pièce présentée conjointement par les plaignants, première communication écrite du Canada, note de bas de page 36.

<sup>41</sup> Projet de rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine à l'OMC, WT/ACC/SPEC/CHN/1/Rev.2, 21 juillet 2000, page 34 (paragraphe "xx").

Après l'accession, la Chine a confirmé au Comité des licences d'importation qu'elle classait les kits CKD avec les pièces aux fins des "statistiques des douanes":

[D]ans les statistiques japonaises, les véhicules entièrement démontés ou semi-montés, qui étaient importés pour être montés en Chine, n'étaient pas inclus dans les chiffres parce qu'au cours des deux années précédentes, pendant lesquelles avait été lancée la production de nouveaux modèles d'automobiles par les constructeurs chinois, ceux-ci avaient dû importer des quantités considérables d'ensembles démontés pour l'assemblage; pour l'importation de ces pièces, il avait fallu leur attribuer des contingents. Toutefois, *dans les statistiques des douanes, ces pièces étant arrivées à la douane sous forme de parties, elles n'avaient pas été comptabilisées dans les statistiques relatives aux automobiles complètes.*<sup>42</sup> (pas d'italique dans l'original)

256. Le Canada ne pense pas que la Chine ait créé, après son accession, une ligne tarifaire distincte à sept ou huit chiffres pour les kits CKD et les kits SKD. Toutefois, le Canada croit comprendre qu'avant l'adoption des mesures, les kits CKD étaient souvent classés avec les pièces. Les mesures ont fait que les kits CKD ont cessé d'être classés avec les pièces (sous la position 87.08) pour être classés avec les véhicules complets (sous la position 87.03 ou 87.04), ce qui a eu pour effet de créer une nouvelle ligne tarifaire à huit chiffres pour les kits CKD, comme celle que la Chine avait en 1995. Le Canada estime que le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail est d'application et que la nouvelle ligne tarifaire que la Chine a effectivement créée doit afficher un taux de 10 pour cent. Tout autre résultat viderait le paragraphe 93 de son sens.

**b) (Plaignants) Si une ligne tarifaire distincte n'a pas été créée pour les kits CKD et les kits SKD, quelle est la pertinence en l'espèce du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

257. Sans préjuger d'une éventuelle violation directe de l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail ni d'une annulation ou d'une réduction d'avantages au sens de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994, les Communautés européennes considèrent que cet engagement constitue un contexte crucial pour interpréter la liste des engagements que la Chine a pris au moment de son accession à l'OMC. L'engagement d'appliquer un droit de 10 pour cent si elle créait une ligne tarifaire pour ces kits vient fortement étayer l'argument selon lequel la Chine considèrerait que ces kits étaient semblables à des pièces automobiles au moment de son accession à l'OMC.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

258. Les États-Unis estiment que la dernière phrase du paragraphe 93, eu égard au reste du paragraphe, impose à la Chine l'obligation d'appliquer aux kits CKD et aux kits SKD un taux de droit ne dépassant pas 10 pour cent. Il est indiqué au début du paragraphe que certains membres du Groupe de travail se sont dits particulièrement préoccupés par le "régime tarifaire" applicable aux kits. En fait, l'expression "régime tarifaire" est utilisée deux fois dans le paragraphe. Il ressort de l'utilisation de l'expression "régime tarifaire" que le Groupe de travail était préoccupé par le taux de droit appliqué par la Chine (à savoir, 25 pour cent pour les véhicules complets contre 10 pour cent pour les pièces) et

---

<sup>42</sup> Rapport au Conseil du commerce des marchandises sur l'examen transitoire concernant la Chine, G/LIC/11, 29 octobre 2003, paragraphe 3.31.

non par le classement des kits CKD ou SKD. Cela étant, la seule interprétation raisonnable du membre de phrase "[s]i la Chine créait de telles lignes tarifaires" est que les négociateurs savaient que les kits CKD et les kits SKD étaient importés à ce moment-là en tant que pièces (et non en tant que véhicules complets), et que le Groupe de travail craignait que la Chine ne modifie son régime tarifaire en créant pour les kits CKD/SKD une nouvelle ligne affichant le taux applicable aux véhicules complets. À l'inverse, il ne serait pas raisonnable d'interpréter cette phrase comme autorisant la Chine à accorder le régime tarifaire qu'elle juge approprié, dès lors qu'elle ne crée aucune nouvelle position tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD. Une telle interprétation équivaldrait à une absence totale d'engagement – comme l'illustrent les mesures actuelles de la Chine – car la Chine pourrait modifier son régime tarifaire en classant les kits CKD/SKD avec les véhicules complets; cette interprétation serait donc contraire à l'intention avouée des négociateurs de répondre à des préoccupations concernant le régime tarifaire applicable aux kits CKD et aux kits SKD (et non pas le classement de ces kits).

### Réponse du Canada (WT/DS342)

259. Un engagement tarifaire peut être créé lorsqu'un Membre, qui s'est engagé à accorder un certain traitement tarifaire s'il créait une ligne tarifaire pour une marchandise particulière, va *effectivement* de l'avant en adoptant une mesure qui indique comment cette marchandise doit être traitée ou qui établit d'une autre manière une pratique concernant le classement de cette marchandise. C'est ce que fait *dans la pratique* l'article 21.1 du Décret n° 125, en traitant les kits CKD et les kits SKD comme des "véhicules réputés complets" passibles d'un taux de droit de 25 pour cent. Cela serait incompatible avec l'engagement de la Chine d'appliquer un taux de 10 pour cent, que les kits CKD soient classés ou non avec les "véhicules automobiles" ou avec les "pièces". Le principe de l'effet utile en matière d'interprétation des traités – *ut res magis valeat quam pereat* – exige de l'interprète qu'il donne effet à tous les termes d'une disposition et qu'il ne les vide pas de leur sens (sauf s'il est clair que c'était l'intention des parties).<sup>43</sup> L'engagement de la Chine serait dépourvu de sens si le membre de phrase "si une ligne tarifaire distincte est créée" n'était pas lu en tenant compte de l'ensemble du paragraphe 93 et de l'intention commune des parties lorsque ce paragraphe a été négocié.

260. Dans le contexte de l'ensemble de la disposition, le sens ordinaire du membre de phrase "si une ligne tarifaire distincte est créée" indique que le régime tarifaire préférentiel vise expressément à répondre aux "*préoccupations particulières* [des Membres de l'OMC] en ce qui concerne le régime tarifaire applicable au secteur automobile" (pas d'italique dans l'original). En d'autres termes, les kits CKD continueraient de bénéficier du taux de droit de 10 pour cent dont ils bénéficiaient avant l'accession.

261. Conformément à l'article 32 de la *Convention de Vienne*, cette interprétation textuelle est étayée par les "circonstances entourant la conclusion" du *Protocole d'accession*. En particulier, les faits ci-après sont importants pour examiner le contexte dans lequel ce libellé a été convenu:

- a) toutes les autres pièces et tous les autres produits intermédiaires (carrosseries et châssis avec moteurs) ont été consolidés à un taux de 10 pour cent;
- b) la Chine a déjà eu pour certains kits CKD des lignes tarifaires distinctes dont le taux de droit était inférieur;

---

<sup>43</sup> Sir Robert Jennings & Sir Arthur Watts, sous la direction de, *Oppenheim's International Law*, 9<sup>ème</sup> édition, volume I, Peace, parties 2 à 4 (Harlow, Essex: Longman Group UK, 1992), pages 1280 et 1281 (pièce CDA-5).

- c) les Membres ont cru comprendre que la Chine classait les kits CKD avec les pièces au moment de son accession, en les frappant du taux applicable aux pièces (sans toutefois accorder de remises s'ils satisfaisaient aux critères relatifs à la teneur en produits nationaux); et
- d) la plupart des Membres ayant des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD frappent ceux-ci de taux inférieurs à ceux qui frappent les véhicules entièrement assemblés.

**62. (Chine) S'agissant des kits CKD et des kits SKD, y a-t-il une différence entre la "fabrication" et l'"assemblage"? Dans l'affirmative, quelle est-elle et en quoi est-elle pertinente pour comprendre la Règle générale interprétative 2 a)?**

### Réponse de la Chine

262. La portée de la deuxième phrase de la RGI 2 a) est définie par référence aux types d'opérations de montage mentionnées dans la note explicative VII relative à la RGI 2 a). La partie pertinente de la note explicative dispose ce qui suit:

Est à considérer comme article présenté à l'état démonté ou non monté pour l'application de la présente Règle, l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, **à la condition** cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage.

À cet égard, il n'y a pas lieu de tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication.

263. Ni la RGI 2 a) ni la note explicative ne font mention de la "fabrication". La question pertinente, pour ce qui est de la portée de la RGI 2 a), est de savoir si les pièces et composants non montés peuvent être assemblés en un article complet au moyen des opérations de montage spécifiées, sans tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Aucune partie n'a contesté que les kits CKD et les kits SKD peuvent être assemblés en un véhicule automobile complet au moyen des opérations de montage décrites en détail dans la note explicative VII. Entre autres considérations, cette conclusion découle du fait que les autorités douanières nationales classent régulièrement les kits CKD et les kits SKD pour véhicules automobiles avec les "véhicules automobiles", conformément à la RGI 2 a).

264. La notion de "fabrication" n'est pertinente, si tant est qu'elle le soit, que pour ce qui découle implicitement du libellé "les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication". En employant l'expression "opération d'ouvraison", les rédacteurs de la RGI 2 a) ont probablement voulu utiliser le mot "ouvraison" ("working") au sens de "making, manufacture, construction; the manner or style in which something is made" (faire, fabriquer, construire; manière dont une chose est faite ou style dans lequel elle est faite).<sup>44</sup> Ainsi, s'ils doivent subir une "opération d'ouvraison" additionnelle (c'est-à-dire une opération de fabrication) avant de pouvoir être assemblés en article complet, les composants ne peuvent être classés en tant qu'article complet, conformément à la RGI 2 a). Cela étant, il est raisonnable d'interpréter l'expression

---

<sup>44</sup> The New Shorter Oxford English Dictionary, page 3720 (CHI-40).

"opération d'ouvroison" comme désignant un processus allant au-delà des types d'opérations de montage décrites en détail dans la note explicative.

265. En résumé, la notion de "fabrication" n'est pas pertinente pour ce qui est de l'application de la RGI 2 a) aux kits CKD et aux kits SKD parce qu'il est incontestable que ces kits sont assemblés en véhicules finis au moyen des opérations de montage spécifiées dans la note explicative.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 62**

266. Dans sa réponse à cette question, la Chine a dit: "En résumé, la notion de "fabrication" n'est pas pertinente pour ce qui est de l'application de la RGI 2 a) aux kits CKD et aux kits SKD parce qu'il est incontestable que ces kits sont assemblés en véhicules finis au moyen des opérations de montage spécifiées dans la note explicative." La question de fait consistant à savoir si les kits CKD et les kits SKD peuvent être assemblés en véhicules finis est bel et bien contestée par les États-Unis, comme il est indiqué clairement dans notre réponse à la question n° 47 du Groupe spécial. En outre, les opérations de "fabrication" ne sont pas visées par la RGI 2 a). Veuillez vous reporter à la note explicative VII relative à la RGI 2 a), dont la partie pertinente dispose ce qui suit: "Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvroison de nature à parachever leur fabrication."<sup>45</sup>

### **63. (Chine) Quelle est la relation entre les "kits CKD et SKD" et les "ensembles" mentionnés à l'article 21.2 du Décret n° 125?**

#### **Réponse de la Chine**

267. Il n'existe aucune relation particulière, si ce n'est qu'ils consistent tous en des pièces automobiles à divers stades d'assemblage. Bien entendu, un véhicule automobile complet est un assemblage de diverses pièces. Il est d'usage dans l'industrie automobile de grouper ces pièces en "ensembles", comme par exemple tous les éléments constitutifs d'un "bloc de transmission". Au sens le plus littéral, un kit CKD comprend les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile donné, à l'état non monté. Dans la pratique, il y a une gradation entre un kit CKD et un kit dans lequel au moins certains des composants et pièces sont à un stade de montage plus avancé – à savoir un kit SKD.

### **64. (Chine) La Chine pourrait-elle formuler des observations sur les paragraphes 67 et 68 de la déclaration orale des Communautés européennes?**

#### **Réponse de la Chine**

268. La Chine ne comprend pas très bien ce que les Communautés européennes essaient de dire aux paragraphes 67 et 68 de leur déclaration orale. Les CE semblent faire valoir que les données présentées au paragraphe 19 de la première communication écrite de la Chine démontrent que certaines combinaisons d'ensembles mentionnées à l'article 21 du Décret n° 125 ne présentent pas, selon elles, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, au regard de la RGI 2 a).

269. La première réponse à cette affirmation est que le fait que certains ensembles ne constituent qu'une certaine partie de la valeur du véhicule automobile assemblé ne veut pas nécessairement dire que ces ensembles ne présentent pas, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La part d'un ensemble donné dans la valeur d'un véhicule automobile assemblé

---

<sup>45</sup> Pièce CHI-15.

variera d'un modèle de véhicule à l'autre. Même si la part représentée par les pièces importées peut indiquer, au-delà d'une certaine valeur, que ces pièces présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet, le fait que la part représentée par les pièces importées soit inférieure à une certaine valeur n'est pas nécessairement déterminante aux fins du critère des caractéristiques essentielles. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 117, la valeur des pièces et composants par rapport à la valeur de l'article fini est l'un des facteurs que les autorités douanières prennent en compte lorsqu'elles appliquent le critère des caractéristiques essentielles au titre de la RGI 2 a).

270. La seconde réponse à l'affirmation des CE est que si les CE veulent contester l'application du Décret n° 125 dans des cas d'espèce et faire valoir que certaines combinaisons figurant à l'article 21 du Décret n° 125 ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, elles devraient saisir de cette affaire un groupe spécial de l'OMC chargé du règlement des différends ou le Comité du Système harmonisé de l'Organisation mondiale des douanes. L'allégation dont les CE ont saisi le présent Groupe spécial est qu'il n'existe aucun ensemble de faits auquel la Chine pourrait appliquer les mesures contestées et pour lequel elle pourrait obtenir un classement correct. La Chine réfute cette affirmation plus loin dans la réponse à la question n° 147.

**65. (Chine) Veuillez préciser s'il incombe toujours aux fabricants d'automobiles d'acquitter le droit définitif, quel que soit l'importateur officiel.**

#### **Réponse de la Chine**

271. Dans la plupart des cas, le fabricant d'automobiles est l'importateur officiel de la plupart des pièces et composants importés qu'il assemble en un modèle de véhicule automobile enregistré. En pareils cas, c'est à lui qu'il incombe d'acquitter le droit en tant qu'importateur officiel.

272. L'article 29 du Décret n° 125 traite du cas du fabricant d'automobiles qui achète des pièces et composants automobiles importés à un fournisseur indépendant en Chine. Dans ce cas, le fabricant d'automobiles est tenu de payer la différence entre le droit qui a déjà été acquitté pour les pièces et composants importés et le droit qui leur est applicable parce qu'ils ont été incorporés dans un modèle de véhicule enregistré pour lequel le fabricant avait déclaré que les pièces importées présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

**66. (Chine) Veuillez expliquer les modalités d'imposition des droits de douane sur les pièces automobiles importées lorsque des fabricants de pièces automobiles importent des pièces automobiles.**

#### **Réponse de la Chine**

273. La Chine présume que cette question porte sur les importations de pièces automobiles par des fabricants de pièces automobiles qui ne sont pas aussi des fabricants de véhicules automobiles complets. Dans un tel cas, l'importateur déclarerait les pièces automobiles importées au titre des dispositions tarifaires applicables aux pièces automobiles et acquitterait les droits frappant ces pièces, conformément au régime douanier ordinaire en ce qui concerne l'acquiescement des droits.

**67. (Plaignants) Si la Chine imposait un droit antidumping sur les véhicules complets, aurait-elle le droit à votre avis de frapper de ce droit les importations de kits CKD et de kits SKD?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

274. Ces mesures devraient être appliquées conformément aux règles pertinentes de l'OMC, en particulier l'article VI du GATT de 1994 et l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994. En tout état de cause, ces droits ne devraient pas influencer sur l'application normale des dispositions en vigueur concernant les droits de douane proprement dits.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

275. La faculté qu'a un Membre d'imposer des droits antidumping est régie par l'article VI du GATT de 1994 et l'Accord antidumping. Le Membre procédant à l'enquête a le droit d'imposer des droits antidumping sur les importations de produits au sujet desquels il fait une détermination établissant l'existence d'un dumping, d'un dommage causé aux producteurs nationaux de produits similaires et d'un lien de causalité. Le Membre procédant à l'enquête n'est pas tenu d'imposer ces droits sur la base des lignes tarifaires et, de fait, les Membres le font rarement. Habituellement, les droits sont appliqués aux produits visés par la détermination du Membre procédant à l'enquête, lesquels peuvent être définis de nombreuses façons. La gamme des produits visés peut comprendre certains mais pas tous les produits relevant d'une ligne tarifaire particulière ou les produits relevant de diverses lignes tarifaires ou parties de lignes tarifaires. De plus, la gamme des produits visés peut comprendre des produits finis, des pièces ou les deux. Voilà ce qu'autorisent les règles de l'article VI du GATT et de l'Accord antidumping. Les seules exigences sont les constatations de l'existence d'un dumping, d'un dommage et d'un lien de causalité.

276. S'agissant donc de l'ordonnance antidumping hypothétique imposant des droits sur des véhicules complets, son application aux kits CKD et aux kits SKD dépendrait de la manière précise dont la gamme des produits visés par l'ordonnance antidumping a été définie. Si la gamme des produits visés comprenait expressément les kits et que les constatations requises concernant l'existence d'un dumping, d'un dommage et d'un lien de causalité avaient été faites, il conviendrait d'imposer des droits sur les kits. S'il était difficile de dire si la gamme des produits visés comprenait les kits et que l'autorité chargée de l'enquête avait formulé la constatation de contournement voulue, il conviendrait dans ce cas également d'imposer des droits sur les kits. Si, toutefois, la gamme des produits visés par l'ordonnance antidumping excluait expressément les kits, il n'y aurait pas lieu de les frapper de droits.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

277. Si la Chine imposait un droit antidumping sur les véhicules complets, la faculté de frapper de ce droit les kits CKD et les kits SKD dépendrait entièrement des contraintes imposées par l'article VI du GATT et l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI (l'Accord antidumping). Ainsi qu'il est dit à l'article premier de l'Accord antidumping, des droits antidumping seront appliqués dans les seules circonstances prévues à l'article VI du GATT de 1994, et à la suite d'enquêtes ouvertes et menées en conformité avec les dispositions de l'Accord antidumping. Des droits antidumping ne peuvent viser que les importations correspondant aux désignations des marchandises visées par une ordonnance ou une constatation antidumping.

278. Habituellement, la portée des enquêtes antidumping, des ordonnances en résultant et, partant, des droits antidumping imposés s'étend aux marchandises à l'état monté ou démonté toutes les fois que celles-ci sont couramment présentées à la frontière à l'état non monté. La RGI 2 a) ne s'applique pas directement lorsqu'il s'agit de déterminer la gamme des produits qui seront dûment visés par un droit antidumping.

68. *(Toutes les parties)* Veuillez formuler des observations sur l'opinion selon laquelle si les Membres de l'OMC étaient autorisés à recourir aux notions figurant dans la Règle générale interprétative 2 a), telles que "à l'état" et "caractéristiques essentielles", s'agissant du classement tarifaire, cela pourrait avoir de graves incidences sur le système commercial mondial, compte tenu de la réalité commerciale actuelle, à savoir que les fabricants importent des pièces et composants de différentes sources pour les assembler.

### Réponse de la Chine

279. L'Organe d'appel a affirmé à de nombreuses reprises l'importance du Système harmonisé lorsqu'il s'agit d'interpréter la Liste de concessions d'un Membre. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, il était "incontesté" dans cette affaire que "les négociations tarifaires du Cycle d'Uruguay [s'étaient] tenues sur la base de la nomenclature du Système harmonisé et que les demandes et offres de concessions [avaient] généralement été formulées en fonction de cette nomenclature".<sup>46</sup> Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a fait observer qu'"aussi bien avant que pendant et après les négociations du Cycle d'Uruguay, il y avait un large consensus parmi les parties contractantes au GATT pour *utiliser* le Système harmonisé comme base de leurs Listes établies dans le cadre de l'OMC ...".<sup>47</sup> C'est pourquoi l'Organe d'appel a estimé que "le Système harmonisé [était] pertinent aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires repris dans les Listes des Membres de l'OMC".<sup>48</sup>

280. Comme leur nom l'indique, les Règles générales sont des "règles pour l'interprétation du Système harmonisé".<sup>49</sup> Comme le texte introductif des Règles générales l'indique, le but des Règles générales est d'établir les "principes" en vertu desquels "le classement des marchandises ... est effectué". En vertu de l'article 1 a) de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises* (la "Convention sur le Système harmonisé"), les Règles générales font partie du Système harmonisé.<sup>50</sup> En outre, en vertu de l'article 3.1 a) ii) de la Convention sur le Système harmonisé, les parties contractantes sont tenues d'appliquer les Règles générales. La Règle générale interprétative 2 est l'une des six règles générales d'interprétation. Comme la Chine l'a expliqué au Groupe spécial, la RGI 2 a) a pour but de traiter de la relation entre les articles complets et leurs parties.<sup>51</sup>

281. Compte tenu de cet historique et de ce contexte, la Chine ne considère pas que la question pertinente est de savoir si les Membres de l'OMC devraient être "autorisés" à appliquer la RGI 2 a). S'ils sont aussi membres de l'OMD, les Membres de l'OMC sont *tenus* d'appliquer la RGI 2 a). Comme elle traite de l'interprétation des listes de concessions des Membres, la RGI 2 a) est aussi importante pour indiquer le contexte que tout autre élément du Système harmonisé. Les Membres ont négocié des engagements tarifaires sur la base du Système harmonisé, y compris les principes énoncés dans la RGI 2 a) pour distinguer les dispositions tarifaires applicables aux articles complets des dispositions tarifaires applicables aux parties d'articles. Il n'y a aucune raison de conclure que ce

---

<sup>46</sup> *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 89.

<sup>47</sup> *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

<sup>48</sup> *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

<sup>49</sup> *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 233.

<sup>50</sup> Pièce JE-35.

<sup>51</sup> Cela est mis en évidence par la Règle générale interprétative 2 b), qui traite de la question étroitement liée de la relation entre une matière et un mélange ou une association de matières qui comprend cette matière.

contexte est moins pertinent au titre de l'article 31:2) a) de la *Convention de Vienne* que tout autre aspect du Système harmonisé.<sup>52</sup>

282. Pour ce qui est des problèmes que poseraient au système commercial mondial les expressions "caractéristiques essentielles" et "à l'état", il est important de souligner que la RGI 2 a) ne permet pas aux autorités douanières nationales de classer les importations comme bon leur semble. Selon la première phrase de la RGI 2 a), l'article doit être "incomplet" ou "non fini"; s'il est vrai que l'application du critère des "caractéristiques essentielles" à un ensemble de faits particulier peut donner lieu à des désaccords, ces types de désaccords ont tendance à porter sur une gamme étroite de caractéristiques pertinentes. En cas de désaccord, il est possible d'avoir recours aux régimes douaniers nationaux et aux procédures internationales prévues par l'OMD et l'OMC pour contester l'application des règles à des produits particuliers.

283. Selon la deuxième phrase de la RGI 2 a), les pièces non montées ou démontées doivent pouvoir être assemblées en un article complet au moyen d'une série d'opérations de montage soigneusement définies. Les autorités douanières ne pourraient donc pas se fonder sur la RGI 2 a) pour classer un groupe de pièces ou de matières avec un article complet que ces pièces ou matières pourraient vraisemblablement constituer. La RGI 2 a) ne permet pas aux autorités douanières de combiner du fer et du carbone pour faire de l'acier ni de mélanger de la farine et de la levure pour faire du pain. Aux termes de la note explicative VII relative à la RGI 2 a), la deuxième phrase s'applique uniquement à "l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, à la condition cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage". Dans la pratique, l'éventail des produits auxquels cette condition s'applique est très étroit dans le Système harmonisé.

284. Les principes de la RGI 2 a) ne présentent donc pas une menace pour le système commercial international. Les autorités douanières appliquent les principes de la RGI 2 a) depuis de nombreuses années et le faisaient même avant que la Règle générale interprétative 2 a) ne soit adoptée en 1963. Il s'agit de principes de base de la pratique douanière internationale.

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

285. Ces notions ne peuvent être sorties de leur contexte propre. La Règle 2 a) démontre très clairement que tous ses critères doivent être remplis en même temps. Le fait de sortir l'une quelconque de ces notions de son contexte compromet entièrement l'ensemble du système de classement tarifaire et conduit à un classement tarifaire discrétionnaire. Bien entendu, les Membres peuvent avoir recours à la Règle 2 a) dans le contexte voulu pour régler des cas particuliers qui satisfont à toutes les conditions énoncées dans la Règle. Toutefois, la Chine ne tient pas compte de la Règle 1 du Système harmonisé, qui est absolument fondamentale, en passant directement à la Règle 2 a) et en choisissant dans cette règle ce qui convient à sa thèse sur l'anticonournement. Cette approche compromettrait gravement "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" (Organe d'appel, par exemple dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243).

---

<sup>52</sup> Voir le rapport sur l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199 (dans lequel on est arrivé à la conclusion qu'au titre de l'article 31:2) a) de la Convention de Vienne, le Système harmonisé est "un accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité").

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

286. Si l'opinion de la Chine était retenue, aucun producteur ne pourrait jamais se fier aux consolidations tarifaires inscrites dans la liste d'un Membre. Dans chaque cas, les producteurs seraient confrontés à la possibilité qu'un Membre importateur adopte (comme la Chine l'a fait) des seuils établissant arbitrairement que certains groupes de pièces importées présentent les caractéristiques d'un produit complet et commence ainsi à fixer des droits sur les pièces comme s'il s'agissait du produit complet. En outre, si l'opinion de la Chine était retenue, chaque Membre (indépendamment des particularités de ses consolidations tarifaires pour les pièces et les produits complets) serait habilité à imposer (comme la Chine l'a fait) des impositions plus élevées sur les pièces importées (dès lors que le taux de droit serait égal ou inférieur à la consolidation relative au produit fini) qui sont utilisées dans des produits fabriqués localement si ces produits ne respectaient pas les seuils relatifs à l'apport local. En d'autres termes, chaque Membre serait habilité à adopter des MIC fondées sur la teneur en produits nationaux, même si ces mesures sont interdites par l'Accord sur les MIC.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

287. Le Canada ne conteste pas que les Membres de l'OMC ont recours à la RGI 2 a) pour classer différents envois de produits d'après l'"instantané" des marchandises lorsqu'elles arrivent à la frontière. Les "caractéristiques essentielles" doivent être évaluées à partir des caractéristiques objectives *du produit tel qu'il est présenté* à la frontière sous forme d'envoi unique.

288. En revanche, admettre les arguments de la Chine selon lesquels la RGI 2 a) pourrait s'appliquer à des envois multiples arrivant à des moments différents (qu'ils proviennent ou non de destinations multiples et après l'importation du produit sur la base de critères tels que l'utilisation finale) compromettrait gravement la sécurité et la prévisibilité que confèrent les concessions tarifaires. Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a examiné l'intention des Membres concernant les concessions tarifaires. Il a indiqué que l'objet et le but du GATT de 1994 était d'assurer "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>53</sup>. Un Membre qui pourrait faire abstraction d'une concession tarifaire au profit d'une autre concession plus élevée contrecarrerait l'intention des Membres ayant négocié la concession et compromettrait ainsi l'objet et le but du GATT de 1994.

### Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 68

289. À la page 54 de sa première communication, la Chine dit: "Comme la Chine l'a expliqué au Groupe spécial, le but de la RGI 2 a) est de traiter de la relation entre les articles complets et les parties d'articles." C'est une interprétation erronée de la Règle générale interprétative 2 a), qui traite de la relation entre les articles incomplets ou non finis et les articles complets ou finis qui sont présentés à l'état non monté ou démonté. L'idée voulant qu'il s'agisse de la seule règle pertinente ne tient pas compte de la Règle générale interprétative 1, qui dispose ce qui suit: "le classement [est] 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".

---

<sup>53</sup> *CE – Morceaux de poulet*, rapport de l'Organe d'appel, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adopté le 27 septembre 2005, paragraphe 241, note de bas de page 455, dans laquelle est cité le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Matériels informatiques*.

290. À titre d'exemple, les moteurs à essence mentionnés dans la pièce CHI-3 ne peuvent pas être classés dans le chapitre 87 avec les "parties" de véhicules automobiles en application de la Règle générale interprétative 1 et de la note légale 2 e) relative à la section XVII (qui comprend le chapitre 87), lesquelles prescrivent le classement de cet ensemble sous la position 84.07: "Moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion)". Cette interprétation est étayée par la note explicative VIII relative à la RGI 2 a), qui se lit ainsi: "Des cas d'application de la Règle sont donnés dans les Considérations générales de Sections ou de Chapitres (Section XVI, chapitres 44, 86, 87 et 89 notamment)." La note explicative générale relative au chapitre 87 est ainsi libellée: "Ce chapitre comprend également les parties et accessoires reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules qu'il couvre, sous réserve qu'ils n'en soient pas exclus par les Notes de la Section XVII (voir les Considérations générales correspondantes)."

291. Par ailleurs, on trouve une autre interprétation erronée de la RGI 2 b) dans la note de bas de page 20 de la Chine. Cette note de bas de page se lit comme suit: "Cela est mis en évidence par la Règle générale interprétative 2 b), qui traite de la question étroitement liée de la relation entre une matière et un mélange ou une association de matières qui comprend cette matière." Au contraire, la RGI 2 b) donne des indications sur la manière d'interpréter des positions dans lesquelles il est fait mention d'une "matière". La RGI 2 b) n'a tout simplement rien à voir avec la manière dont les agents des douanes devraient classer des articles et leurs parties.

292. À la page 56, la Chine affirme ce qui suit: "Les principes de la RGI 2 a) ne présentent donc pas une menace pour le système commercial international. Les autorités douanières appliquent les principes de la RGI 2 a) depuis de nombreuses années et le faisaient même avant que la Règle générale interprétative 2 a) ne soit adoptée en 1963. Il s'agit de principes de base de la pratique douanière internationale." L'utilisation sélective que fait la Chine de la RGI 2 a) présente une menace pour le système commercial international parce qu'elle ne tient pas compte de la structure du Système harmonisé et de la Règle générale interprétative 1. Le Système harmonisé comprend 96 chapitres divisés en 21 sections consistant en approximativement 5 000 désignations d'articles figurant dans les positions et les sous-positions. Il est divisé en catégories ou positions qui vont, en passant par des degrés de complexité de plus en plus grands, de produits bruts et naturels à des marchandises à des stades de fabrication avancés.

293. La Règle générale interprétative 2 a) prescrit que les agents des douanes doivent déterminer si des composants importés ensemble confèrent à l'article complet ou fini ses caractéristiques essentielles. Dans la négative, les composants doivent alors être classés individuellement. Ce point de vue est étayé par la structure même du Système harmonisé, qui désigne expressément certaines pièces ayant leurs propres positions (par exemple, les moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion) de la position 84.07, les arbres de transmission de la position 84.83, les châssis équipés de leur moteur de la position 87.06, et les carrosseries, y compris les cabines, de la position 87.07) et qui comprend des positions pour les pièces destinées exclusivement ou principalement aux véhicules automobiles (par exemple, la position 87.08 qui comprend les parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05). Classer avec les véhicules automobiles toutes les pièces qui seront finalement incorporées dans des véhicules automobiles complets supprimerait de nombreuses positions et sous-positions les marchandises qui y sont mentionnées.

**69. (Toutes les parties) Lorsque vous parlez de kits CKD ou de kits SKD en relation avec l'assemblage d'automobiles, ces kits sont-ils toujours constitués de la même combinaison de pièces automobiles ou existe-t-il diverses combinaisons de pièces automobiles qui pourraient constituer de tels kits? Veuillez également fournir des définitions de kit CKD et de kit SKD.**

## Réponse de la Chine

294. Il n'existe pas de définition type dans l'industrie automobile de ce qui constitue un kit CKD ou un kit SKD. Comme la Chine l'a expliqué dans sa première communication écrite, le sens ordinaire de l'expression "kit CKD" est que celui-ci comprend tous ou presque tous les composants et pièces nécessaires pour assembler un véhicule complet. Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, les CE ont indiqué au Groupe spécial que les kits CKD destinés à l'exportation vers l'Indonésie comprenaient "presque toutes les parties et pièces détachées nécessaires au montage des voitures".<sup>54</sup> Les États-Unis ont indiqué au Groupe spécial que les kits CKD destinés à la Ford Escort "aurai[en]t contenu toutes les parties nécessaires au montage d'une Escort complète, sauf les éléments achetés sur place comme l'huile et l'essence".<sup>55</sup> Cela dit, dans l'industrie, l'expression "kit CKD" comprend parfois une certaine proportion de pièces et composants fournis localement. À titre d'exemple, BMW indique sur son site Web que "dans le processus CKD, certains composants et pièces sont constitués en kits dans le cadre d'étapes d'assemblage définies avec précision avant d'être exportés pour être assemblés dans les pays concernés. *Ces kits sont ensuite complétés par des pièces fabriquées localement dans les pays partenaires*".<sup>56</sup> Comme la Chine l'a déjà expliqué, un "kit SKD" est différent d'un kit CKD quant à l'importance de son assemblage préalable; on peut l'assimiler à un kit CKD qui a été partiellement assemblé avant d'être exporté vers le marché de destination.

295. Comme ces termes comportent nécessairement une certaine dose d'ambiguïté, il faut souvent examiner le contexte dans lequel ils sont utilisés pour en saisir le sens. Un article paru récemment sur un nouveau "centre de logistique CKD" ouvert par le fabricant d'automobiles tchèque Skoda Auto permet de mieux comprendre comment ces termes sont employés et fournit également un contexte pour répondre à la question qui suit concernant le processus d'assemblage CKD. L'article explique ce qui suit:

Le nouveau centre de logistique CKD a été conçu pour la préparation de bout en bout, le conditionnement et l'expédition de véhicules Skoda en trois versions d'assemblage différentes – SKD (semi-assemblés), MKD (moyennement assemblés) et CKD (non assemblés). Le centre expédie les véhicules complets non assemblés dans des conteneurs spéciaux ou par train à des usines d'assemblage situées à l'étranger.

Un ensemble SKD est composé d'une carrosserie complètement équipée d'un groupe motopropulseur (moteur, transmission et essieu avant), d'un essieu arrière et d'autres parties du châssis (par exemple, les roues, le réservoir de carburant, le système d'échappement). [...]

À un état inférieur de préparation à l'assemblage, le système MKD comprend une carrosserie peinte et entre 1 300 et 1 700 pièces additionnelles. L'assemblage du véhicule se fait sur une chaîne de montage typique, qui fait appel à une technologie comparable à celle qui est utilisée dans l'usine d'assemblage "mère". [...]

L'ensemble CKD correspond à l'état de préparation le moins avancé. L'usine de fabrication livre les parties de la carrosserie et un grand nombre d'autres pièces détachées. L'usine d'assemblage soude et peint la carrosserie, installe le groupe

---

<sup>54</sup> *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 8.239.

<sup>55</sup> *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 8.242.

<sup>56</sup> [http://www.bmwgroup.com/e/0\\_0\\_www\\_bmwgroup\\_com/produktion/produktionsnetzwerk/produktionsstandorte/montagewerke.html](http://www.bmwgroup.com/e/0_0_www_bmwgroup_com/produktion/produktionsnetzwerk/produktionsstandorte/montagewerke.html) (consulté le 4 juin 2007).

motopropulseur et d'autres composants et complète le véhicule final fabriqué sur une chaîne de montage typique.<sup>57</sup>

296. Vous noterez que ce qui distingue ces trois types de kits différents c'est l'état de "préparation à l'assemblage". Le kit SKD comprend des pièces et composants presque totalement assemblés (par exemple, le groupe motopropulseur en entier), le kit MKD comprend une carrosserie assemblée qui a déjà été peinte ainsi que "1 300 à 1 700 pièces", tandis que le kit CKD "comprend un grand nombre de pièces détachées", y compris une carrosserie non assemblée.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

297. Il n'existe pas de définition légale connue des kits CKD et des kits SKD. Dans le langage de la branche, les kits CKD ou SKD peuvent correspondre à une combinaison de pièces qui constituent d'une manière générale une partie du véhicule (un "ensemble", pour reprendre les termes du Décret n° 125) ou à une combinaison de pièces qui constituent un véhicule complet. Ces concepts sont donc utilisés de diverses manières dans la branche. Toutefois, les Communautés européennes croient comprendre que les kits CKD et les kits SKD visés par les mesures comprennent toutes les pièces nécessaires pour constituer un véhicule complet.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

298. La réponse qui suit est fondée sur ce que les États-Unis croient comprendre de l'usage qui est fait d'une manière générale des termes "CKD" et "SKD" dans la branche. Ainsi qu'il est indiqué plus haut dans la réponse à la question n° 47, le Service des douanes des États-Unis n'utilise pas ces termes aux fins du classement tarifaire. En outre, les États-Unis ne sont au courant d'aucune définition officielle de ces termes qui aurait été publiée.

299. CKD est l'abréviation de "complete knocked-down" (non assemblé), tandis que SKD est l'abréviation de "semi knocked-down" (semi-assemblé). Les kits non assemblés ("kits CKD") sont des pièces importées ensemble à l'état non monté qui comprennent les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule complet. Le kit peut comprendre non seulement des pièces, mais aussi des sous-ensembles et des ensembles comme le moteur, la transmission, les trains de roulement, le châssis et la carrosserie. Les kits semi-assemblés ("kits SKD") désignent des combinaisons de pièces partiellement assemblées qui peuvent être utilisées pour fabriquer un véhicule complet.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

300. Voir la réponse du Canada à la question n° 33.

**70. (Toutes les parties) Compte tenu de votre réponse à la question précédente, veuillez indiquer si vous admettez l'explication que les Communautés européennes ont donnée au sujet des kits CKD et des kits SKD au paragraphe 267 de leur première communication écrite, y compris lorsqu'elles ont parlé de "toutes les pièces nécessaires pour fabriquer non seulement un véhicule, mais aussi un "ensemble"?"**

#### **Réponse de la Chine**

301. Pour les raisons exposées dans la réponse à la question n° 69, la Chine ne considère pas qu'un kit CKD ou SKD doit comprendre *toutes* les pièces nécessaires pour assembler un véhicule

---

<sup>57</sup> "Skoda Auto steps up global production with new distribution facility" (5 mai 2006) (pièce CHI-41).

automobile. Ainsi qu'il est indiqué plus haut, il y a une certaine ambiguïté dans la manière dont l'industrie automobile utilise ces termes. S'il est généralement admis qu'un kit CKD comprend presque tous les composants et pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile, l'expression "kit CKD" est parfois utilisée dans la branche d'une manière qui englobe une certaine proportion de produits fournis localement.

302. En ce qui concerne l'utilisation par les CE du terme "ensemble" en rapport avec un kit CKD, la Chine pense que les CE évoquaient la possibilité qu'un ensemble donné soit lui-même importé sous forme de kit CKD. Cette possibilité est envisagée par l'article 22.1 du Décret n° 125, qui dispose qu'un ensemble sera réputé importé s'il est assemblé par suite de l'"importation d'un jeu complet de pièces ...". Ainsi, par exemple, si un bloc de transmission est assemblé à partir d'un jeu complet de pièces importées, le Décret n° 125 classe les pièces importées avec les blocs de transmission, et non avec les parties des blocs de transmission. Ce classement est compatible avec la Règle générale interprétative 2 a).

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

303. Les Communautés européennes croient comprendre que cette question s'adresse aux autres parties.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

304. Les États-Unis font observer que les CE exposent au paragraphe 267 leur point de vue sur la manière dont les termes "CKD" et "SKD" sont utilisés dans le Décret n° 125. Les CE font observer que ces termes ne sont pas définis d'une manière exhaustive dans la mesure de la Chine et qu'elles "ont présumé" que ces kits "comprenaient "toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule ou un "ensemble"". Les États-Unis estiment que ces hypothèses sont raisonnables, vu le manque de clarté des mesures chinoises.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

305. Comme il est indiqué plus haut, le Canada convient que les kits CKD ou SKD contiennent toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule complet.

### **Observation des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 70**

306. Dans sa réponse à cette question, la Chine dit qu'elle ne considère pas qu'un kit CKD ou SKD doit comprendre toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile. Elle explique qu'"il y a une certaine ambiguïté dans la manière dont l'industrie automobile utilise ces termes", et que "[s]'il est généralement admis qu'un kit CKD comprend presque tous les composants et pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile, l'expression "kit CKD" est parfois utilisée dans la branche d'une manière qui englobe une certaine proportion de produits fournis localement". Les États-Unis estiment aussi que le terme "kit" est employé dans la branche pour désigner un large éventail de combinaisons de pièces et que bon nombre de celles-ci ne comprennent pas toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile. Toutefois, la question du Groupe spécial porte sur les mesures en cause (et non sur l'usage qui est fait de ces termes dans la branche). En outre, selon les mesures de la Chine, en particulier les articles 2 et 21.1 du Décret n° 125, les kits CKD et les kits SKD semblent désigner des kits qui comprennent toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile.

**71. (Toutes les parties) Veuillez décrire en détail les procédés de fabrication qui sont habituellement utilisés pour fabriquer un véhicule complet à l'aide de kits CKD ou SKD?**

### **Réponse de la Chine**

307. Le procédé d'assemblage des automobiles (y compris l'assemblage de kits CKD ou SKD) se divise habituellement en trois parties: le soudage, la peinture et l'assemblage (ou le "montage") final du véhicule. Les véhicules automobiles sont assemblés à partir de composants en métal qui ont été estampés ou pressés pour obtenir les formes voulues. Bien qu'il existe certaines variations d'un modèle de véhicule à un autre, les éléments structurels fondamentaux d'un véhicule pour le transport de passagers sont les panneaux latéraux, le plancher (y compris la partie avant et la partie arrière de la caisse), le toit et les panneaux ouvrants (à savoir les portes, le capot et le hayon). Ces composants doivent être soudés ensemble pour former la carrosserie du véhicule (souvent appelée la "carrosserie brute"). Une fois soudée, la carrosserie assemblée est peinte et traitée par divers procédés de pulvérisation, de chauffage, de ponçage et de laquage. La carrosserie peinte est ensuite placée sur une chaîne d'assemblage où les composants intérieurs et extérieurs du véhicule (par exemple, le pare-brise, le tableau de bord, les sièges et le volant de direction) sont montés sur le véhicule au moyen de vis, de pièces de fixation ou d'adhésifs. Habituellement vers la fin de cette étape, le véhicule est fixé au groupe motopropulseur (composé du moteur, de la transmission et des essieux), qui a déjà été assemblé sur une autre chaîne d'assemblage. La voiture est munie de roues et de pare-chocs et les portes sont montées sur la carrosserie. À la fin de cette étape, le véhicule assemblé subit une inspection et des essais.

308. Bien entendu, la nature et l'étendue des opérations d'assemblage nécessaires pour un kit CKD ou SKD donné dépendra de la mesure dans laquelle les pièces et composants du véhicule ont été assemblés avant qu'elles arrivent à l'usine d'assemblage. À titre d'exemple, il se peut qu'un kit SKD soit composé d'une carrosserie de véhicule qui a été soudée et peinte avant l'exportation. En pareil cas, le véhicule ne devrait passer que par l'étape d'assemblage final sur le marché de destination. De même, il se peut que les divers ensembles du véhicule automobile (dont le moteur et la transmission) aient déjà été assemblés sous forme de kit SKD; cette possibilité est évoquée dans les extraits de l'article sur Skoda Auto qui sont cités plus haut.

309. Toutefois, quel que soit l'état d'assemblage préalable, les kits CKD et les kits SKD sont assemblés au moyen des types d'opérations d'assemblage mentionnés dans la note explicative VII relative à la Règle générale interprétative 2 a).

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

310. Il n'est pas possible de donner une réponse générale car le degré de montage et de finition variera, par définition. Pour reprendre l'exemple du kit SKD donné dans la pièce CHI-5, celui-ci ne nécessiterait pas de procédés de fabrication complexes si tout l'équipement électronique avait déjà été monté et le calibrage effectué et que seule l'installation des pneus était nécessaire. En revanche, il se peut que l'assemblage d'un kit CKD en véhicule complet ne soit pas très différent de la fabrication d'un véhicule automobile en général. Toutefois, cela dépendra des installations de fabrication du fabricant et de la complexité du modèle en question. Les véhicules modernes qui contiennent généralement des composants informatiques nécessitent divers types de calibrage pendant le procédé de fabrication. La plupart des éléments de la carrosserie et du châssis devront également faire l'objet d'opérations d'ouvrison complémentaires: traitement antirouille, peinture et polissage.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

311. Il n'est pas possible de donner une réponse générale car le degré de montage et de finition variera selon les circonstances et le contenu du kit. Un kit SKD dont le niveau d'assemblage est élevé (ou, en d'autres termes, qui contient très peu de pièces détachées) peut nécessiter des opérations d'assemblage relativement simples. En revanche, l'assemblage d'un kit non assemblé (CKD) sera plus complexe.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

312. Le châssis et le moteur (position tarifaire 87.07) ne sont fixés à la carrosserie (position tarifaire 87.08) pour former un véhicule complet qu'à l'étape finale de l'assemblage. Pour expliquer comment les kits CKD ou SKD sont assemblés, le Canada estime qu'il faut décrire brièvement le procédé de fabrication normal d'un véhicule complet.

**Châssis** – Le cadre est placé sur la chaîne d'assemblage. Les suspensions avant et arrière, réservoirs de carburant, essieux arrières et arbres de transmission, boîtes de vitesses, éléments du boîtier de direction, tambours de roue et dispositifs de freinage, à l'état complet, sont installés dans un ordre séquentiel. Le moteur et la transmission sont alors montés sur le châssis.

**Carrosserie** – Le plancher est le plus grand élément de la carrosserie, comprenant de nombreux panneaux et renforts. Les montants de porte avant et arrière, le panneau de pavillon et les panneaux latéraux sont d'abord montés sur le plancher. D'autres éléments de la carrosserie, y compris les portes, couvercles de coffre, panneau de capot, ailes, couvercles de coffre et renforts de pare-chocs, entièrement assemblés, sont ensuite installés. La carrosserie est ensuite peinte par pulvérisation. Une fois qu'elle a quitté l'atelier de peinture, l'intérieur de la caisse est aménagé. Cela comprend les éléments suivants: instruments, panneaux de tableau de bord, éclairage intérieur, sièges, panneaux de porte et de garnissage, système audio, colonne de direction et pare-brise.

**Assemblage final** – La chaîne d'assemblage du châssis et la chaîne qui transporte la caisse de carrosserie se rejoignent à cette étape de la production. Au moment où le châssis arrive à la hauteur de la chaîne transportant la carrosserie, la carrosserie est montée sur le châssis et boulonnée au cadre. L'automobile avance sur la chaîne et la finition est achevée: batterie, pneus, antigel et essence. Le véhicule est inspecté, une étiquette de prix lui est apposée et, s'il passe l'inspection, il est préparé pour être expédié aux détaillants.

313. Si des kits CKD ou SKD sont utilisés, l'assemblage final sera semblable, mais les opérations d'assemblage pour la carrosserie et le châssis seront beaucoup moins compliquées que si elles étaient effectuées uniquement à partir de pièces. Toutefois, compte tenu du nombre de pièces et de combinaisons d'ensembles, il n'est pas possible de donner une réponse plus détaillée dans l'abstrait.

**72. (Toutes les parties) Les plaignants conviennent-ils de la description des kits SKD qui figure dans la pièce CHI-5? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.**

### Réponse de la Chine

314. La Chine note que cette question a été adressée à toutes les parties, même si elle semble destinée aux plaignants. Comme la Chine l'a indiqué au paragraphe 36 de sa première communication écrite, l'expression "kit SKD" est parfois employée dans la branche pour désigner un véhicule complet

qui a été partiellement *démonté* avant d'être expédié. (Cette expression désigne plus fréquemment un véhicule automobile assemblé en partie, qui n'a jamais été entièrement assemblé.) C'est le sens que semble vouloir lui donner la société de logistique en l'occurrence. Comme la société de logistique le dit dans le texte accompagnant la photo qui figure dans la pièce CHI-5: "Les kits SKD (kits semi-assemblés) ont déjà été *démontés*, conditionnés et expédiés à l'intention de DaimlerChrysler ..." <sup>58</sup> La société indique également que le processus d'expédition de ces kits SKD comprend le "démontage partiel" de ces véhicules. On peut voir sur la photographie que le "démontage" comprend l'enlèvement des pneus, qui sont attachés à la palette d'expédition.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

315. Les Communautés européennes conviennent que la description figurant dans la pièce CHI-5 montre un type particulier de kit SKD, pour autant que toutes les pièces soient présentées à la douane en même temps.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

316. La pièce CHI-5 semble montrer un véhicule complet plutôt qu'un kit SKD. Elle semble montrer un véhicule complètement fini dont les pneus ont été attachés à la palette d'expédition et qui ne sont pas encore montés.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

317. Le Canada convient que la pièce CHI-5 pourrait montrer un type particulier de kit SKD, pour autant que toutes les pièces nécessaires pour fabriquer le kit SKD en question soient incluses dans un envoi donné à un moment donné. Il s'agirait toutefois d'un kit SKD inhabituel, parce que le Canada croit comprendre que les kits SKD sont habituellement dans un état d'assemblage moins avancé que ce que montre la pièce.

**73. (Toutes les parties) Dans la note de bas de page 1 de sa première communication écrite, le Canada fait observer que "dans la présente communication, sauf lorsque les mesures désignent spécifiquement d'autres catégories de marchandises, le terme "pièces" comprend tous les composants et pièces automobiles entrant dans la production de véhicules complets ou d'ensembles donnés". Eu égard à cette déclaration, veuillez préciser l'extension exacte des produits en cause dans la présente affaire. Veuillez fournir des renseignements détaillés en faisant référence, entre autres choses, aux positions du SH.**

### Réponse de la Chine

318. Les véhicules automobiles en cause relèvent des positions 87.02 (véhicules automobiles pour le transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus), 87.03 (voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes) et 87.04 (véhicules automobiles pour le transport de marchandises). Les engagements de la Chine en ce qui concerne les pièces et ensembles de véhicules automobiles sont énoncés dans diverses positions tarifaires des chapitres 84, 85 et 87. Ces positions comprennent, au niveau à quatre chiffres:

- 84.07 Moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion)
- 84.08 Moteurs à piston, à allumage par compression (moteur diesel ou semi-diesel)

---

<sup>58</sup> Voir: [http://www.blg.de/news-content2006/februar06\\_en.php](http://www.blg.de/news-content2006/februar06_en.php).

- 84.09 Parties reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinées aux moteurs des n° 84.07 ou 84.08
- 85.39 Lampes et tubes électriques à incandescence ou à décharge, y compris les articles dits "phares et projecteurs scellés" [...]
- 87.06 Châssis des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705, équipés de leur moteur
- 87.07 Carrosseries des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705, y compris les cabines
- 87.08 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705

319. Les sous-positions de ces positions n'ont pas toutes trait aux véhicules automobiles des positions 87.02, 87.03 ou 87.04.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

320. Au niveau à quatre chiffres, les produits en cause relèvent généralement des positions suivantes du SH:

- a) véhicules complets (des positions 87.01 à 87.05, les positions 87.02 à 87.04 étant les plus pertinentes, eu égard au champ d'application des mesures)
- b) produits intermédiaires dont les carrosseries et les châssis équipés de leur moteur (des positions 87.06 et 87.07)
- c) parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705 (de la position 87.08)
- d) parties et accessoires des véhicules automobiles classés ailleurs qu'au chapitre 87 (en particulier les chapitres 84 et 85; les positions 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11 sont les plus pertinentes, mais d'autres positions peuvent également être pertinentes selon le type de véhicule).

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

321. Dans cette note de bas de page figurant dans sa première communication, le Canada propose une définition pratique du terme "pièces" et les États-Unis acceptent cette définition. Toutefois, les États-Unis font observer que la portée du présent différend n'est pas établie par la définition pratique du terme "pièces" présentée dans une communication d'une partie au différend. La portée du présent différend est plutôt définie par le mandat, qui renvoie quant à lui aux questions (y compris aux mesures) exposées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Les produits en cause dans le présent différend sont donc les produits visés par les mesures de la Chine (Ordonnance n° 8, Décret n° 125 et Avis n° 4). La gamme des produits visés par les mesures de la Chine semble être très large et comprendre toute partie (pièce, ensemble ou autre chose) utilisée dans la production de véhicules complets.

322. Les États-Unis croient comprendre qu'au niveau à quatre chiffres, les produits en cause relèvent généralement des positions suivantes du SH: 1) véhicules complets (des positions 87.01 à 87.05, les positions 87.02 à 87.04 étant les plus pertinentes, eu égard au champ d'application des mesures); 2) produits intermédiaires dont les carrosseries et les châssis équipés de leur moteur (des positions 87.06 et 87.07); 3) parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705 (de la position 87.08); et 4) parties et accessoires des véhicules automobiles classés ailleurs qu'au chapitre 87 (en particulier les chapitres 84 et 85; les positions 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11 sont

les plus pertinentes, mais d'autres positions peuvent également être pertinentes selon le type de véhicule).

323. Néanmoins, le classement tarifaire (que ce soit celui avancé par les plaignants ou celui avancé par la Chine) ne détermine pas l'extension des produits visés par le présent différend. Comme ils l'ont indiqué, les États-Unis contestent la compatibilité des mesures avec les accords visés; l'extension des produits visés par le présent différend comprend tous les produits que la Chine soumet aux mesures dont il est fait mention dans la demande d'établissement d'un groupe spécial.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

324. Les produits en cause dans le présent différend sont tous les produits qui sont ou pourraient être soumis aux impositions ou aux prescriptions en matière de déclarations qui sont prévues par les mesures.

325. L'article 2 du Décret n° 125 indique que des impositions peuvent frapper toutes les pièces automobiles importées "qui sont nécessaires pour la production et l'assemblage de véhicules par les fabricants d'automobiles". L'article 3 dispose que les "automobiles" comprennent les véhicules ayant au moins quatre roues qui sont utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises. L'article 20 précise que les pièces optionnelles montées sur un véhicule sont visées par les mesures. En conséquence, le Canada estime que la majorité des pièces en cause dans le présent différend relèvent du chapitre 87 (surtout des positions 87.06, 87.07 et 87.08), les autres pièces relevant notamment des chapitres 40 (surtout des positions 40.11, 40.12 et 40.16), 84 (surtout des positions 84.07, 84.08 et 84.09) et 85 (surtout des positions 85.01, 85.03, 85.06, 85.07, 85.11 et 85.12).

**74. (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant dans la note de bas de page 129 de sa première communication écrite, qui a été faite à la suite de la référence faite par les plaignants à la pièce JE-25 (page 189).**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

326. Cette déclaration semble confirmer que, selon la Chine, les kits CKD et les kits SKD comprennent toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule. De plus, la Chine semble admettre qu'avant qu'elle ne joigne l'OMC, toute combinaison importante de pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule présentée en même temps à la douane à la frontière était classée avec les pièces.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

327. La note de bas de page 129 de la première communication écrite de la Chine porte sur des déclarations faites au sujet des kits CKD et des kits SKD dans un livre cité par les plaignants. Les déclarations en question semblent être exactes.

328. Avant l'accession de la Chine à l'OMC le 11 décembre 2001, en général, les pouvoirs publics chinois n'autorisaient pas l'importation de kits CKD ou SKD comprenant presque toutes les pièces requises pour assembler un véhicule complet. Toutefois, si un fabricant d'automobiles s'engageait à établir des installations de fabrication importantes en Chine, la Chine autorisait parfois l'importation des kits nécessaires pour faire démarrer les activités.

329. S'agissant des kits qui ne contenaient pas presque toutes les pièces requises pour assembler un véhicule complet (à savoir les kits qui ne comprenaient pas des ensembles importants comme les moteurs ou d'autres pièces requises pour satisfaire aux critères relatifs aux "caractéristiques

essentielles" d'un véhicule complet, au sens des Règles générales interprétatives et de leurs notes explicatives), la Chine appliquait des droits d'importation à des taux variant selon que le fabricant d'automobiles se procurait 40, 60 ou 80 pour cent de ses pièces localement – plus le pourcentage de pièces achetées localement était élevé, plus faibles étaient les droits frappant les pièces importées.

330. Il convient de noter que la Chine ne conteste pas l'exactitude de ces faits dans la note de bas de page 129 de sa première communication. La Chine se demande plutôt si les groupes de composants dont il est fait mention dans le livre devraient ou non être appelés des "kits". Or, que la Chine les appelle ou non des "kits" est étranger à la question. Le livre étaye l'affirmation des plaignants selon laquelle les groupes de composants importés en Chine avant l'accession étaient assujettis à des taux de droits nettement inférieurs au taux applicable aux véhicules complets; et montre encore une fois que le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail avait pour but de garantir que le taux applicable aux pièces et composants importés en Chine après l'accession serait celui des pièces et non le taux plus élevé applicable aux véhicules complets.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

331. Comme il n'existe pas de définition établie des termes "CKD" et "SKD", le Canada ne pense pas comme la Chine qu'il s'agit d'une "utilisation abusive" de ces termes. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 61 a), le Canada convient que les éléments de preuve concernant la manière dont la Chine a traité les kits CKD et les kits SKD avant l'accession sont limités. Comme il est indiqué dans la réponse à cette question, les propres affirmations de la Chine concernant le traitement des kits CKD sont contradictoires.

332. Le Canada convient également que les termes utilisés dans la pièce JE-25 ont un sens plus large que ceux qui sont utilisés par les plaignants, car ils semblent comprendre des groupes de pièces qui n'étaient pas suffisants pour assembler un véhicule complet. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 33, cela est compatible avec la définition plus large que l'on donne aux kits CKD ou SKD dans l'industrie automobile. Par ailleurs, le Canada considère que les renseignements de base fournis par cet auteur, selon lesquels les taux de droits frappant les kits CKD et les kits SKD étaient moins élevés que ceux qui frappaient les véhicules assemblés, se vérifient pour les termes, tels qu'ils sont employés dans le présent différend. Il en est ainsi parce que, même si presque toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule étaient importées en un seul envoi et arrivaient en même temps à la frontière (à savoir un kit CKD ou un kit SKD, au sens où ces termes sont utilisés dans le présent différend), le taux de droit frappant ces pièces était applicable aux kits CKD ou SKD ayant une teneur en produits nationaux inférieure à 40 pour cent. Ce taux était supérieur au taux applicable aux pièces utilisées pour fabriquer des véhicules ayant une teneur en produits nationaux plus élevée, mais il était quand même inférieur au taux de droit applicable aux véhicules importés qui étaient entièrement assemblés.

**75. (Toutes les parties) Y a-t-il des différences entre les kits CKD et les kits SKD? Dans l'affirmative, veuillez fournir des explications.**

### **Réponse de la Chine**

333. Comme la Chine l'a expliqué dans la réponse à la question n° 69, et comme il ressort des exemples qu'elle a donnés dans la réponse à cette question, les kits CKD et les kits SKD diffèrent quant à l'importance de leur assemblage préalable. Un kit SKD est un kit CKD comprenant divers composants et pièces à un stade d'assemblage plus avancé.

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

334. La différence entre les concepts se situe au niveau de l'assemblage et de la fabrication ou du "montage et de la finition", pour reprendre les termes employés au chapitre 87 du SH. Un kit CKD est un kit "non assemblé" dans lequel rien ou presque rien n'est monté ou équipé, tandis qu'un kit SKD ou "semi-assemblé" est composé de combinaisons de pièces assemblées, montées, équipées et/ou transformées en partie qui constitueraient ensemble un véhicule complet. Veuillez également vous reporter à la réponse donnée à la question n° 47.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

335. Veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 69.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

336. Voir la réponse du Canada à la question n° 33. Toutefois, le Canada ne pense pas que cette différence soit importante aux fins du présent différend.

**76. (Chine) Il est question à l'article 21.1 du Décret n° 125 de l'"importation de kits CKD ou SKD afin d'assembler des véhicules". Les kits CKD ou SKD sont-ils importés à d'autres fins que l'assemblage de véhicules? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?**

### **Réponse de la Chine**

337. Les kits CKD et les kits SKD ne sont pas importés à d'autres fins que l'assemblage de véhicules automobiles.

**77. (Chine) Au paragraphe 21 de sa première communication écrite, la Chine fait observer, à l'appui de l'argument relatif au contournement, que "depuis l'adoption des mesures contestées, les fabricants d'automobiles ont confirmé qu'environ 120 des quelque 500 modèles de véhicule ayant été évalués ... étaient assemblés à partir de pièces et composants importés présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile".**

**Dans combien de cas ces évaluations étaient-elles liées à des importations effectuées par le fabricant lui-même et dans combien de cas étaient-elles liées à des importations effectuées par le fournisseur? Dans combien de cas ces évaluations étaient-elles liées à des importations de kits CKD ou SKD? Combien de fois ces évaluations ont-elles été contestées par le fabricant dans le cadre de la procédure prévue par l'article 12 de l'Avis n° 4? Combien de fois ces évaluations ont-elles été contestées par le fabricant devant les tribunaux chinois?**

### **Réponse de la Chine**

338. Au 1<sup>er</sup> mai 2007, la CGA avait vérifié 713 modèles de véhicule et il avait été conclu que 130 d'entre eux étaient assemblés à partir de pièces et composants importés présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La Chine ne comprend pas au juste ce que veut dire le Groupe spécial lorsqu'il demande "dans combien de cas ces évaluations étaient-elles liées des importations effectuées par le fabricant lui-même et dans combien de cas étaient-elles liées à des importations effectuées par le fournisseur". Les évaluations sont effectuées par les fabricants d'automobiles pour les modèles de véhicule qu'ils assemblent. Elles ne sont pas effectuées par les fournisseurs de pièces. Si la question vise à savoir combien de modèles de véhicule enregistrés comportent des pièces

importées qui ont été importées *exclusivement* par des fournisseurs indépendants (et aucune par le fabricant lui-même), la réponse est qu'il existe 15 modèles de ce type, qui sont tous des autobus.

339. Aucune évaluation n'a porté sur des kits CKD ou SKD. Comme la Chine l'a indiqué, les fabricants d'automobiles importent des kits CKD/SKD en tant que véhicules automobiles, conformément à la RGI 2 a).

340. Aucune des évaluations n'a été contestée par le fabricant au titre de l'article 12 de l'Avis n° 4, et aucune n'a été contestée devant les tribunaux.

## B. NATURE DES MESURES

**78. (Toutes les parties) Veuillez formuler des observations sur l'argument ci-après figurant au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie et qui a trait à l'affirmation de la Chine selon laquelle une imposition imposée après l'importation ou au-delà du point d'importation peut quand même être une imposition à la frontière si elle est liée à une obligation fiscale qui est née au moment de l'importation:**

**"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. ... En conséquence ... l'obligation fiscale naît sur le marché intérieur, une fois que le véhicule a été fabriqué." (pas d'italique dans l'original)**

### Réponse de la Chine

341. La Chine a répondu essentiellement au même argument dans la réponse à la question n° 54. Les réponses de la Chine aux questions n° 79 et 134 ont également un rapport avec la présente question. En résumé, le processus douanier que la Chine a établi dans le cadre des mesures contestées sert à déterminer si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un véhicule automobile fini. L'obligation d'acquitter le droit de douane ne "naît pas sur le marché intérieur"; elle naît en raison de l'importation d'envois multiples de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. L'obligation pour le fabricant d'automobiles d'acquitter ce droit de douane résulte de l'importation d'un groupe de pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, qu'il importe ces pièces sous forme d'envoi unique ou sous forme d'envois multiples.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

342. Les Communautés européennes souscrivent entièrement à l'argument figurant au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie. À cet égard, les Communautés européennes renvoient aux exemples donnés au paragraphe 66 de leur première communication écrite, qui montrent clairement que l'imposition additionnelle de 15 pour cent frappant les pièces automobiles ne dépend pas de l'importation de la pièce, mais de l'utilisation qui en sera faite en Chine. Si un Membre de l'OMC pouvait transformer en mesure à la frontière une mesure déclenchée par l'utilisation intérieure de produits importés en prescrivant une déclaration à la frontière, l'article III du GATT serait vidé de son sens.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

343. Les États-Unis souscrivent à cette déclaration et estiment que ce point de vue est compatible avec le raisonnement des États-Unis selon lequel les impositions chinoises sont des impositions intérieures, et non des droits de douane.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

344. Le Canada souscrit à la déclaration de l'Australie et renvoie le Groupe spécial aux paragraphes 65 et 66 de sa première communication écrite, qui comportent des exemples de la manière dont l'obligation fiscale naît à l'intérieur du pays au titre des mesures.

**79. (Chine) Si un pays devait obliger les détaillants important certaines marchandises à déclarer au moment de l'importation et au point d'importation s'ils vendront ultérieurement ces marchandises sur le marché intérieur, une taxe de vente perçue ultérieurement sur le marché intérieur après la vente de ces marchandises serait-elle considérée comme une imposition à la frontière, plutôt que comme une taxe intérieure, simplement parce qu'elle serait liée à une "obligation qui est née au moment de l'importation"? Votre réponse serait-elle différente si, en plus de la déclaration à la frontière, le détaillant était également obligé de verser un cautionnement?**

### Réponse de la Chine

345. Les réponses à ces deux questions sont "non" et "non". En fait, ces questions illustrent parfaitement le caractère fallacieux de l'affirmation des plaignants selon laquelle la Chine essaie d'éluider l'article III par une échappatoire.

346. La Chine a souligné à de nombreuses reprises qu'elle n'adopte pas le point de vue selon lequel un Membre de l'OMC peut imposer une imposition en tant qu'obligation à l'importation et ainsi se soustraire aux disciplines de l'article III. Il s'agit d'un argument fictif que les plaignants cherchent à attribuer à la Chine. Dans le cadre de l'article II, la question pertinente consiste à savoir si le Membre est autorisé à prélever l'imposition en raison de l'importation du produit, conformément à sa liste de concessions et à d'autres obligations dans le cadre de l'OMC. Comme la Chine l'a expliqué dans les réponses à d'autres questions, l'imposition de ces impositions après l'importation ou au-delà du point d'importation est compatible avec l'article II, à condition que l'imposition soit liée à une obligation qui résulte de l'importation du produit.

347. Cela amène encore une fois la Chine à la question qu'elle juge essentielle en l'espèce: les règles du Système harmonisé et la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC autorisent-elles le classement d'envois multiples de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile en tant que "véhicule automobile"? La Chine a expliqué en détail pourquoi il s'agit d'une interprétation valable de l'expression "véhicule automobile" dans le cadre de la pratique et des règles douanières internationales. Les mesures contestées se traduisent donc par l'imposition de droits de douane proprement dits que la Chine est autorisée à imposer en raison de l'importation du produit.

348. La déclaration que font les importateurs au moment de l'importation et le cautionnement qu'ils sont tenus de verser sont uniquement des éléments du régime douanier que la Chine a adopté pour donner effet à cette interprétation valable de l'expression "véhicules automobiles", telle qu'elle figure dans la liste de concessions de la Chine. Ce ne sont ni la déclaration ni le cautionnement qui rendent

le droit valable au titre de l'article II. Ce qui rend le droit valable, c'est qu'il relève d'une interprétation valable de l'expression "véhicules automobiles".

**80. (Plaignants) Les plaignants pensent-ils que l'acquittement de l'imposition de 25 pour cent frappant les kits CKD et les kits SKD par le fabricant d'automobiles à la frontière, ainsi qu'il est prévu à l'article 2 du Décret n° 125, pourrait être qualifié de "mesure à la frontière" ou de "droit de douane proprement dit"? Dans l'affirmative, le Groupe spécial devrait-il examiner la présente affaire au regard de l'article II du GATT?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

349. Pour autant que l'on ait recours aux procédures douanières ordinaires dans ce contexte, les Communautés européennes conviennent qu'il serait approprié que le Groupe spécial examine la présente affaire au regard de l'article II du GATT. La question serait donc de savoir si le fait de classer systématiquement et automatiquement les kits CKD et les kits SKD en tant que véhicules complets est conforme à l'article II du GATT. Comme il est indiqué au paragraphe 275 de la première communication écrite des CE, un tel classement général et automatique ne serait pas compatible avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'article II.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

350. Si l'entreprise acceptait d'acquiescer à une imposition de 25 pour cent frappant un kit CKD ou SKD à la frontière, les autres aspects des mesures de la Chine (dont la vérification de la teneur en produits nationaux) ne seraient pas d'application. Dans ce cas limité, il semble que l'imposition serait un droit de douane. La question serait donc de savoir si le fait de toujours classer automatiquement les kits CKD et les kits SKD en tant que véhicules complets sans se demander, par exemple, si seules des opérations d'assemblage étaient nécessaires pour achever le véhicule complet, est conforme à l'article II du GATT. Par ailleurs, les États-Unis affirment que ce traitement tarifaire des kits CKD/SKD est incompatible avec les obligations de la Chine au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

351. Si un kit CKD ou SKD était frappé d'une imposition de 25 pour cent en raison de la condition dans laquelle il est arrivé à la frontière, en d'autres termes, si des procédures douanières généralement admises étaient suivies, le Canada conviendrait que la présente affaire doit être examinée au regard de l'article II. Dans le cadre de cet examen, il faudrait évaluer, par exemple, si le kit CKD ou SKD en question pouvait être considéré à juste titre comme présentant "les caractéristiques essentielles" d'un véhicule complet et si le taux de droit approprié avait été imposé.

**81. (Canada) Au paragraphe 11 de sa déclaration orale, le Canada indique que "le commerce international comporte des règles claires pour évaluer des marchandises à l'importation. Ces règles indiquent qu'il faut faire preuve de flexibilité à la frontière au moment de l'importation ..." (pas d'italique dans l'original) Veuillez indiquer quelles sont ces règles claires.**

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

352. Il s'agit des règles qui régissent le Système harmonisé, y compris la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises* et les Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé. Cela comprend les notes et les notes explicatives

relatives au Système harmonisé. Les décisions du Comité du Système harmonisé de l'OMD peuvent également être pertinentes.

**82. Au paragraphe 4 de sa déclaration orale, la Chine a donné l'exemple d'un fabricant d'automobiles qui importait des pièces et composants "de ses propres filiales et en provenance d'un seul pays". (pas d'italique dans l'original)**

**a) (Chine) La Chine pourrait-elle clarifier si les mesures en cause s'appliquent uniquement aux importations de pièces automobiles provenant de sociétés affiliées au fabricant d'automobiles importateur et d'un seul pays? Dans l'affirmative, veuillez mentionner les dispositions applicables des mesures en cause; et**

#### **Réponse de la Chine**

353. Les mesures ne s'appliquent pas uniquement aux importations de pièces automobiles provenant de sociétés affiliées au fabricant d'automobiles importateur et d'un seul pays. La Chine n'a donné cet exemple particulier dans sa déclaration liminaire que pour illustrer les points de vue des plaignants dans le présent différend.

**b) (Toutes les parties) Le Canada fait état de facteurs tels que l'"origine" des pièces importées, la question de savoir "qui" achète ces pièces, celle de savoir s'il y a eu une enquête antérieure (paragraphe 24 de la déclaration orale du Canada) et "le calendrier des envois ou leur fréquence" (paragraphe 34 de la déclaration orale du Canada). Veuillez indiquer si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure ces facteurs sont utiles pour l'examen de la nature des mesures contestées.**

#### **Réponse de la Chine**

354. Ces déclarations du Canada sont très pertinentes au regard de ce que la Chine considère comme étant la question essentielle en l'espèce. Le Canada a effectivement admis que les Membres de l'OMC *peuvent* appliquer les principes de la RGI 2 a) à des envois multiples de pièces et composants, conformément aux règles du Système harmonisé. Pour le Canada, la question consiste à savoir *comment* s'y prennent les autorités douanières pour ce faire. En d'autres termes, il semble que le Canada estime que la question n'est pas de savoir *si*, mais plutôt *comment*.

355. Il s'agit d'une concession importante de la part du Canada. Une fois qu'il est admis que l'OMD a interprété la RGI 2 a) de manière à ce qu'elle puisse s'appliquer à des envois multiples de pièces et composants apparentés et une fois qu'il est admis que d'autres Membres de l'OMC ont adopté une approche semblable pour régir la relation entre des articles complets et leurs parties, les plaignants *doivent reconnaître* que les autorités douanières peuvent concevoir et mettre en œuvre des procédures douanières pour parvenir à ce résultat. En outre, les plaignants doivent reconnaître que ces procédures douanières sont liées à la mise en œuvre et à l'application de droits de douane que les Membres sont autorisés à imposer en raison de l'importation de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet. Ces procédures relèvent donc de l'article II du GATT de 1994.

356. Une fois que ces points importants sont établis, le présent différend devient un différend qui porte essentiellement sur les procédures douanières particulières que la Chine a adoptées pour régir la relation en matière de classement entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. La Chine estime que le Décret n° 125 établit un régime douanier ouvert, transparent et prévisible pour apprécier ce que le Canada a appelé la "réalité commerciale" qui sous-tend des envois

multiples de pièces et composants automobiles.<sup>59</sup> Comme la Chine l'a expliqué, ce régime permet de déterminer si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler modèle de véhicule donné. En ce sens, le régime permet de déterminer si des envois multiples de pièces et composants sont équivalents à un envoi unique de pièces et composants que la Chine aurait classés en tant que véhicule automobile, conformément à la RGI 2 a).

357. Pour ce qui est des facteurs particuliers mentionnés par le Canada, le point essentiel est que la Chine procède *effectivement* à ce que le Canada appelle une "enquête". C'est là le but du processus d'évaluation et de vérification – d'"enquêter" sur la question de savoir si un fabricant d'automobiles importe des pièces et composants destinés à un modèle de véhicule donné qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. S'agissant de l'"origine" des pièces importées, la Chine ne comprend pas en quoi elle serait pertinente pour savoir si un fabricant d'automobiles a importé des pièces et composants sous forme d'envois multiples qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.<sup>60</sup> S'agissant de la question de savoir "qui" achète les pièces et composants importés, la Chine ne sait pas au juste ce que le Canada veut dire. Si le Canada se réfère à l'application du Décret n° 125 à des pièces et composants qui ont été importés par des fournisseurs indépendants, la Chine répond à cette question dans la réponse à la question n° 83. Enfin, s'agissant du "calendrier des envois ou de leur fréquence", la Chine ne comprend pas non plus pourquoi cela serait pertinent pour déterminer si un fabricant d'automobiles a importé sous forme d'envois multiples des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

358. Ces facteurs démontrent que les mesures de la Chine sont beaucoup plus larges que les impositions relatives au "contournement" qui ont été examinées dans le cadre de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Les mesures doivent donc relever, à plus forte raison, de l'article III du GATT.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

359. Dans sa déclaration liminaire, le Canada réfutait la prémisse de la Chine selon laquelle sa mesure visait à empêcher les importateurs qui importaient des kits CKD de se soustraire à l'application aux kits CKD du droit relatif au véhicule complet en fractionnant le kit CKD en deux caisses distinctes. Comme les États-Unis l'ont fait observer, la prémisse sur laquelle repose l'argument de la Chine est fautive: dans le cadre d'opérations de fabrication modernes à grande échelle, on ne s'intéresse pas à l'importation de kits CKD; dans le cours normal de leurs activités, les fabricants achètent plutôt des envois de pièces en vrac provenant de diverses sources. Et les mesures de la Chine ne ciblent en rien un hypothétique fabricant qui fractionnerait un envoi de kits CKD en deux ou plusieurs caisses, pas plus qu'elles ne se limitent à ce cas de figure.

360. On peut supposer que si des autorités douanières enquêtaient sur la question de savoir si un importateur s'adonnait à une telle pratique, elles pourraient examiner des facteurs comme ceux qui sont mentionnés dans la question. Toutefois, dans les faits, les mesures de la Chine ne visent pas de telles pratiques et – comme le Canada l'a indiqué à juste titre – le fait que les mesures de la Chine ne

---

<sup>59</sup> Voir la pièce CHI-22.

<sup>60</sup> D'ailleurs, comme la Chine le signale dans la réponse à la question n° 112, la décision du Comité du SH indique que l'application de la RGI 2 a) à des envois multiples n'est pas une question qui a trait aux règles d'origine.

tiennent pas compte de ces facteurs vient confirmer que celles-ci ne visaient pas en fait à mettre fin à la pratique alléguée consistant à fractionner un kit CKD en caisses distinctes.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

361. La principale raison pour laquelle ces facteurs particuliers sont mentionnés au paragraphe 24 de la déclaration orale du Canada est pour démontrer que les mesures de la Chine sont plus larges que les impositions relatives au "contournement" qui étaient en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Dans cette affaire, les impositions visaient à empêcher le "contournement" de droits antidumping. À l'origine, les droits antidumping et les impositions anticontournement avaient été établis à l'issue d'une enquête et ne visaient que certaines sociétés qui importaient des produits en provenance d'un pays donné.<sup>61</sup>

362. Ces facteurs sont utiles pour l'examen des présentes mesures, et cela pour deux raisons. Premièrement, ils sont utiles parce qu'il a été constaté que même les impositions davantage ciblées qui ont été examinées dans le cadre de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, qui étaient directement liées à des droits antidumping particuliers, étaient des impositions intérieures tombant sous le coup de l'article III:2.

363. Deuxièmement, ces facteurs ont trait à l'analyse du moyen de défense invoqué par la Chine au titre de l'article XX d). Le Canada admet en principe que l'article XX d) puisse être invoqué pour justifier des impositions intérieures nécessaires à l'application de mesures douanières. Toutefois, comme il est indiqué au paragraphe 36 de la déclaration orale du Canada, les mesures ne cherchent même pas à cibler une conduite particulière. Cela étant, même si les mesures pouvaient être justifiées au titre de l'article XX d), elles seraient néanmoins arbitraires et constitueraient une restriction déguisée au commerce international des pièces automobiles.

**83. (Chine) Au paragraphe 27 de leur déclaration orale, les États-Unis font observer que, d'après la note de bas de page 20 de la première communication écrite de la Chine, la Chine semble concéder que l'imposition frappant une pièce importée par un tiers est une imposition intérieure, et non un droit de douane. La Chine souscrit-elle à cette déclaration?**

### Réponse de la Chine

364. Non. La Chine estime que toute imposition à laquelle un fabricant d'automobiles est soumis en vertu de l'article 29 du Décret n° 125 est liée objectivement à l'administration et à l'application des dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles, car elle a trait au classement correct des pièces et composants importés dans un groupe de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. À cet égard, la Chine fait observer que les CE ont des mesures qui visent à faire en sorte que les importateurs ne puissent se soustraire aux droits qui frappent l'article complet en faisant appel à des importateurs indépendants.<sup>62</sup> Le but de l'article 29 est le même.

365. Toutefois, la Chine reconnaît que cet aspect particulier du Décret n° 125 soulève une autre série de questions en ce qui concerne la qualification de la mesure au titre de l'article II. S'agissant des pièces importées que le fabricant d'automobiles achète à un fournisseur indépendant en Chine, le plus souvent, les formalités douanières nécessaires auront été accomplies et les pièces ne seront plus

---

<sup>61</sup> Voir l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, rapport du Groupe spécial du GATT, paragraphe 2.8 et annexe I.

<sup>62</sup> Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 125.

sous le contrôle de la douane. En pareils cas, les pièces et composants importés sont en libre pratique en Chine. Comme elle estime que ces considérations sont importantes dans la qualification de cet aspect du Décret n° 125, la Chine a invoqué expressément l'exception générale prévue par l'article XX d) du GATT de 1994 pour justifier cette disposition. La Chine estime que même si le Groupe spécial devait constater que cette disposition du Décret n° 125 est une mesure intérieure soumise aux disciplines de l'article III, celle-ci est nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements douaniers de la Chine, y compris l'interprétation valable qu'elle donne de l'expression "véhicules automobiles".

**84. (Plaignants) Dans l'affaire CEE – Pièces détachées et composants, le Groupe spécial a utilisé l'expression "en fonction de l'importation d'un produit" (paragraphe 5.5). À cet égard, veuillez formuler des observations sur la thèse de la Chine selon laquelle l'expression "à leur importation" peut être interprétée comme comprenant les impositions que les Membres imposent en fonction de l'importation de produits provenant d'autres pays (déclaration orale de la Chine, paragraphe 25).**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

366. Les Communautés européennes ne pensent pas que le Groupe spécial a utilisé l'expression "en fonction de l'importation d'un produit" en tant que critère juridique dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Au paragraphe 5.5 de son rapport, le Groupe spécial semble citer, tout au plus, reformuler les arguments qu'avait alors avancés la CEE. Le critère que le Groupe spécial a effectivement utilisé semble figurer aux paragraphes 5.6, 5.7 et 5.8 du rapport du Groupe spécial.

367. Toutefois, les Communautés européennes comprennent que la Chine cherche à faire reculer le moment et l'endroit où l'obligation fiscale est normalement déterminée bien au-delà du moment où le produit est présenté à la douane à l'importation et même au-delà du moment où le produit est utilisé à l'intérieur du pays pour fabriquer d'autres produits. Les Communautés européennes contestent radicalement cette thèse de la Chine. Comme la Chine estime que les impositions en question sont des "droits de douane proprement dits", elles devraient être exigibles "à l'importation" et non "à l'occasion de l'importation" ou être "subordonnées à l'importation" d'un produit. En réalité, les impositions et exigences administratives sont des mesures intérieures imposées en fonction de l'utilisation des pièces en Chine. Il n'existe ni "occasion" ni "fonction" en rapport avec l'importation, en dépit du lien formel apparent établi avec les autorités douanières et les régimes douaniers.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

368. Les États-Unis ne pensent pas que l'expression "à leur importation", figurant dans la première phrase de l'article II, comprend les mesures que les Membres imposent "en fonction de l'importation d'un produit". Aucun fondement textuel ou contextuel n'a été donné par la Chine (ou par quiconque) pour étayer une telle interprétation. Dans la mesure où ces deux membres de phrase ont des sens différents, celui que la Chine a retenu (et qui n'est employé en fait dans le GATT) a un sens beaucoup plus large et la Chine semble l'avoir retenu afin de faire valoir que son imposition intérieure est un droit de douane. En fait, le sens du membre de phrase retenu par la Chine ("en fonction de") est tellement large qu'il pourrait autoriser l'application d'une taxe sur les ventes intérieures qui serait différente pour les produits nationaux et les produits importés (parce que la taxe plus élevée sur les produits importés serait "fonction" du fait que le produit a été importé). Bien entendu, une telle interprétation serait inadmissible parce qu'elle serait contraire à l'article III:2 (et le rendrait inutile).

369. L'interprétation proposée par la Chine est également incompatible avec l'ensemble du contexte de l'article II:1 b). La première phrase de l'article II:1 b) associe le membre de phrase "à leur

importation" aux "droits de douane proprement dits". Dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), on trouve une expression dont le sens est plus large – "perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation" – associée au concept fourre-tout "autres droits ou impositions de toute nature". Or, l'interprétation de la Chine détruirait cette structure – elle associerait (sans raison) un membre de phrase dont le sens est peut-être encore plus large "en fonction de l'importation" aux droits de douane proprement dits, rendant ainsi sans effet la décision des rédacteurs d'utiliser le concept large "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" en association avec "autres droits ou impositions".

### Réponse du Canada (WT/DS342)

370. Le Canada ne pense pas comme la Chine que le membre de phrase "en fonction de l'importation d'un produit" est utile pour examiner les mesures. Ce membre de phrase ne figure pas dans le texte de l'article II et le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* n'a pas jugé que ces termes étaient pertinents pour interpréter cet article. Selon le Canada, le Groupe spécial n'a pas utilisé cette expression dans un sens juridique. Le Groupe spécial évoquait simplement un argument présenté par la CEE au sujet de la deuxième phrase de l'article II:1 b).

371. Même si le Groupe spécial avait retenu l'argument de la CEE et accepté que des conditions soient imposées à l'importation d'un produit, la Chine ne pourrait pas invoquer un argument similaire. Il est fait état dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) des "autres droits ou impositions". Or, la Chine a indiqué clairement que qu'elle fait valoir que les impositions prévues par les mesures sont des "droits de douane proprement dits", et *non* "d'autres droits ou impositions". Voir aussi la réponse du Canada aux questions n° 97, 99 et 100.

372. Toujours à titre hypothétique, même si la Chine avait explicitement inclus dans sa liste une note l'autorisant à imposer des conditions à l'importation de pièces automobiles telles qu'un "droit de douane proprement dit", elle ne pourrait pas invoquer cette condition pour imposer des impositions intérieures qui sont contraires à l'article III du GATT (comme elle admet le faire en ce qui concerne les importations effectuées par quiconque n'est pas fabricant de véhicules). Les groupes spéciaux ont décidé systématiquement que les Membres ne pouvaient pas invoquer des conditions inscrites dans une liste pour justifier des mesures qui seraient par ailleurs incompatibles avec leurs obligations dans le cadre de l'OMC.<sup>63</sup>

**85. (Toutes les parties) Les plaignants ont présenté leurs allégations de façon à ce que le Groupe spécial soit tenu de les examiner au regard de l'article III et de l'Accord sur les MIC *uniquement* si les mesures en cause étaient considérées comme des mesures intérieures. À votre avis, si les mesures étaient considérées comme des mesures à la frontière, le Groupe spécial serait-il néanmoins tenu d'examiner les allégations des plaignants au regard de l'article III et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC?**

**À cet égard, le fait que l'Organe d'appel a confirmé (paragraphe 211) la constatation du Groupe spécial *CE – Bananes III* selon laquelle, entre autres choses, "les mesures à la frontière [pouvaient] être assujetties à la clause du traitement national" (rapport du Groupe spécial, paragraphe 7.176) est-il pertinent pour cette question? Veuillez donner des précisions.**

---

<sup>63</sup> *CEE – Importations de viande de bœuf*, rapport du Groupe spécial du GATT, L/5099 – S28/97, adopté le 10 mars 1981, paragraphes 2.2, 4.5 et 4.6; *États-Unis – Sucre*, rapport du Groupe spécial du GATT, L/6514 – S36/372, adopté le 22 juin 1989, paragraphe 5.5.

## Réponse de la Chine

373. Pour les raisons indiquées par la Chine, les mesures contestées relèvent de l'article II parce qu'elles interprètent et appliquent les dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles, telles qu'elles sont énoncées dans la liste de concessions de la Chine. Si le Groupe spécial devait convenir avec la Chine que les mesures contestées sont soumises aux disciplines de l'article II, cela signifierait, selon la Chine, que le Groupe spécial ne serait pas tenu d'examiner les allégations des plaignants au regard de l'article III et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

374. La Chine considère que, *au regard de leurs champs d'application respectifs*, les articles II et III du GATT s'excluent mutuellement. La question essentielle consiste à déterminer leurs champs d'application respectifs. L'article III a pour objectif fondamental d'interdire aux Membres d'exercer une discrimination à l'encontre de produits importés, eu égard au traitement qu'ils accordent aux produits nationaux. Toutefois, l'un des objectifs de l'article II est d'admettre un type particulier de discrimination à l'encontre des produits importés – l'imposition de droits de douane proprement dits dans les limites de la Liste de concessions du Membre importateur. La discrimination inhérente à un droit de douane qu'un Membre impose valablement n'est pas une forme de discrimination qui est interdite par l'article III. Si c'était le cas, l'article II serait *inutile*; le droit d'imposer des droits de douane proprement dits ne serait donné par l'article II que pour être repris par l'article III. Cette interprétation n'est pas compatible avec l'objet et le but du GATT ni avec le principe de l'effet utile en matière d'interprétation des traités.

375. Les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Bananes III* mettent en lumière l'importance essentielle de définir l'application respective de l'article II et de l'article III par rapport à une mesure contestée. La partie pertinente de l'affaire *CE – Bananes III* concernait les procédures que les Communautés européennes avaient adoptées pour attribuer des licences d'importation dans le cadre de leur contingent tarifaire pour les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP. Au titre de ces procédures, les "opérateurs" ayant commercialisé au cours des trois années précédentes des bananes provenant de sources communautaires et de sources traditionnelles ACP – les opérateurs dits de la "catégorie B" – se sont vu attribuer 30 pour cent des licences d'importation nécessaires pour importer dans le cadre du contingent tarifaire des bananes pays tiers et des bananes non traditionnelles ACP. Ce système incitait les opérateurs à acheter des bananes *communautaires* et des bananes *traditionnelles ACP* afin d'accroître leur part des importations de bananes *pays tiers* et de bananes *non traditionnelles ACP* dans le cadre du contingent tarifaire.

376. Plus particulièrement, les procédures communautaires relatives à la délivrance de licences d'importation pour les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP *n'avaient aucun rapport avec le contingent tarifaire qu'elles visaient à maintenir*. Les CE étaient autorisées à maintenir le contingent tarifaire en tenant compte de leurs engagements dans le cadre du GATT et à maintenir un régime de licences d'importation pour appliquer ce contingent tarifaire. La question en litige était de savoir si les procédures mises en place par les CE pour *répartir* ces licences d'importation et les critères d'attribution qu'elles avaient adoptés à cette fin étaient conformes à leurs droits et obligations dans le cadre de l'article II. L'Organe d'appel a admis cette distinction importante: "La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si *toute* prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la *répartition* des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises *dans* les Communautés européennes relèvent de cette disposition."<sup>64</sup> L'Organe d'appel a constaté que les procédures des CE concernant la répartition des

---

<sup>64</sup> *CE – Bananes III* (Organe d'appel), paragraphe 211.

certificats d'importation allaient "bien au-delà des simples prescriptions en matière de certificats d'importation nécessaires pour administrer le contingent tarifaire concernant les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP ou des prescriptions de la Convention de Lomé relatives à l'importation des bananes".<sup>65</sup>

377. Dans la mesure où elle touche au présent différend, l'affaire *CE – Bananes III* corrobore l'idée qu'une loi ou un règlement qu'un Membre adopte pour mettre en œuvre et appliquer une mesure qu'il est autorisé à maintenir en raison de l'importation d'un produit (telle que l'imposition d'un droit de douane ou l'application d'un contingent tarifaire), y compris toute partie de cette loi ou de ce règlement, doit être en rapport avec cette fin. C'est ce que le Groupe spécial a voulu dire lorsqu'il a indiqué que "les mesures à la frontière [pouvaient] être assujetties à la clause du traitement national".<sup>66</sup> Comme le Groupe spécial l'a indiqué, "le simple fait" que des critères de répartition favorisant l'achat de bananes des CE et de bananes traditionnelles ACP étaient compris dans une mesure qui concernait apparemment l'application du contingent tarifaire n'était pas déterminant quant à la question de savoir si les critères de répartition étaient soumis aux disciplines de l'article II ou de l'article III.<sup>67</sup> Ce qui comptait, comme l'Organe d'appel l'a confirmé dans son rapport, c'était la question de savoir si cet aspect de la mesure était un élément de l'application d'une mesure valable à la frontière (le contingent tarifaire), qui tombait donc sous le coup de l'article II, ou s'il visait plutôt à affecter la vente, la distribution ou l'utilisation du produit sur le marché intérieur.<sup>68</sup>

378. Comme la Chine l'a démontré, les mesures contestées mettent en œuvre et appliquent une interprétation valable des dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles, d'une manière qui est compatible avec les règles du Système harmonisé et les pratiques d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances semblables. Contrairement aux mesures en cause dans l'affaire *CE – Bananes III*, les mesures ont un rapport avec l'application des droits et obligations de la Chine dans le cadre de l'article II, car elles définissent les conditions dans lesquelles la Chine considérera que l'importation d'envois multiples de pièces et composants automobiles est équivalente à l'importation d'un véhicule automobile, conformément aux principes de la RGI 2 a). Les mesures entrent donc dans le champ d'application de l'article II et ne sont pas soumises aux disciplines de l'article III.

---

<sup>65</sup> *CE – Bananes III* (Organe d'appel), paragraphe 211. Cette distinction avait été admise par le Groupe spécial. Le Groupe spécial a dit: "[N]ous devons faire une distinction entre la simple obligation de présenter une licence à l'importation d'un produit et les procédures appliquées par la CE pour l'attribution des certificats, qui constituent des lois, règlements et prescriptions internes affectant la vente des produits importés sur le marché intérieur." *CE – Bananes III* (Groupe spécial), paragraphe 7.177. Le Groupe spécial a ajouté: "[B]ien que l'obtention de certificats soit une condition de l'importation de bananes dans la CE aux taux de droits contingentaires, nous considérons que l'administration de ces procédures et les critères d'attribution des certificats font partie de la législation interne de la CE. [...] Par conséquent, à notre avis, l'argument [de la CE] selon lequel les procédures de licences ne sont pas soumises à la clause du traitement national du GATT n'est pas admissible ..." *Id.*, paragraphe 7.178.

<sup>66</sup> *CE – Bananes III* (Groupe spécial), paragraphe 7.176.

<sup>67</sup> *CE – Bananes III* (Groupe spécial), paragraphe 7.177.

<sup>68</sup> Il n'est donc pas vrai, comme les États-Unis semblent l'avoir indiqué à la première réunion de fond, que chacun des aspects d'une mesure peut être analysée sous l'angle de sa conformité à la fois avec l'article II et avec l'article III. Si une mesure, ou un aspect de cette mesure, donne effet à une forme de discrimination qu'un Membre est autorisé à exercer en vertu de l'article II, cet élément de discrimination ne peut être contesté en invoquant l'article III. À titre d'exemple, lorsqu'un Membre oblige un importateur à tenir des registres concernant des produits importés à des fins d'administration douanière, cette "discrimination" à l'encontre des produits importés n'est pas soumise aux disciplines de l'article III. Il s'agit simplement d'un aspect de l'administration et de l'application de la "discrimination" que le Membre est habilité à exercer dans le cadre de ses engagements au titre de l'article II.

379. La même conclusion vaut pour l'article 2 de l'*Accord sur les MIC*. Aux termes de l'article 2 de l'*Accord sur les MIC*, aucun Membre n'appliquera "de MIC qui soit incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994". Comme les mesures contestées ne relèvent ni de l'article III ni de l'article XI du GATT, elles ne sont pas soumises aux disciplines de l'*Accord sur les MIC*.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

380. Les Communautés européennes ne pensent pas qu'elles ont présenté leurs allégations au titre de l'*Accord sur les MIC* et de l'article III du GATT d'une façon qui obligeait le Groupe spécial à décider d'abord si les mesures en cause devaient ou non être considérées comme des mesures intérieures. De fait, aux paragraphes 13 et 21 de leur déclaration orale, les Communautés européennes ont indiqué explicitement que l'*Accord sur les MIC* n'exigeait pas un tel examen préliminaire *ex ante*. C'est la Chine qui a décidé d'axer sa défense sur la prémisse selon laquelle le Groupe spécial devait d'abord décider si les mesures en cause étaient des mesures intérieures ou des mesures à la frontière.

381. Les Communautés européennes estiment que la constatation de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Bananes III* est pertinente en l'espèce. La Chine semble penser qu'en qualifiant d'une manière générale une mesure de "mesure à la frontière" ou "imposition à la frontière", on exclut automatiquement toute analyse de cette mesure au regard de l'article III du GATT et/ou de l'*Accord sur les MIC*. En d'autres termes, la Chine semble faire valoir que "mesure à la frontière" veut dire en l'occurrence "soumise à l'article II du GATT". Les Communautés européennes estiment qu'une mesure qu'on voudrait apparemment appliquer à la frontière mais qui est appliquée en réalité sur le marché intérieur doit faire l'objet d'une analyse au regard de l'article III du GATT et de l'*Accord sur les MIC*.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

382. Comme ils l'ont souligné dans leur déclaration orale, les États-Unis n'ont pas voulu indiquer dans leur première communication que l'article III et l'*Accord sur les MIC* ne s'appliquaient que si l'imposition de la Chine était une imposition intérieure, et non un droit de douane. Au contraire, les États-Unis soutiennent qu'indépendamment de la question de savoir si l'imposition est considérée comme une imposition intérieure ou comme un droit de douane, les mesures constituent des violations directes de l'article III:4, de l'article III:5 et de l'*Accord sur les MIC*. Les seuils établis par les mesures de la Chine doivent être atteints afin d'éviter que ne soit relevée de 15 pour cent l'imposition frappant les pièces automobiles importées. En conséquence, les fabricants sont fortement incités à acheter des pièces locales, ce qui se traduit par un traitement moins favorable au titre de l'article III:4, une prescription en matière de mélange au titre de l'article III:5 et une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui est prohibée par l'*Accord sur les MIC*.

383. Le paragraphe 211 de l'affaire *CE – Bananes III* corrobore directement ce point de vue. Dans le cadre de ce différend, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

"211. La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si toute prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la répartition des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises dans les Communautés européennes relèvent de cette disposition. Les procédures et prescriptions en matière de licences des CE comprennent les règles relatives aux catégories d'opérateurs, en vertu desquelles 30 pour cent des certificats

d'importation pour les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP sont attribués aux opérateurs qui commercialisent des bananes communautaires ou des bananes traditionnelles ACP, et les règles relatives aux fonctions, en vertu desquelles les certificats des catégories A et B sont répartis entre les opérateurs en fonction de leurs activités économiques en tant qu'importateurs, agents économiques assurant le dédouanement ou mûrisseurs. Ces règles vont bien au-delà des simples prescriptions en matière de certificats d'importation nécessaires pour administrer le contingent tarifaire concernant les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP ou des prescriptions de la Convention de Lomé relatives à l'importation des bananes. Ces règles sont destinées, entre autres, à assurer un subventionnement croisé des distributeurs de bananes communautaires (et ACP) et à faire en sorte que les mûrisseurs de bananes communautaires obtiennent une part des rentes contingentes. En tant que telles, ces règles affectent "la vente, la mise en vente, l'achat ... sur le marché intérieur ...", au sens de l'article III:4, et relèvent donc de cette disposition. En conséquence, nous souscrivons à la conclusion du Groupe spécial sur ce point."

384. Comme l'Organe d'appel l'a indiqué, les mesures des CE (prescriptions en matière de licences) étaient des mesures à la frontière, mais les critères d'attribution des licences affectaient la vente, la mise en vente et l'achat sur le marché intérieur, au sens de l'article III:4. L'analyse est la même dans le présent différend: même si les impositions de la Chine sont considérées comme des droits de douane, le fait que le niveau de ces impositions est fonction de la quantité de produits nationaux utilisés par le fabricant affecte la vente, la mise en vente et l'achat de pièces importées et de pièces d'origine nationale. En conséquence, elles doivent faire l'objet d'une analyse au regard de l'article III:4. De plus, comme les mesures favorisent les fabricants qui utilisent une quantité de pièces d'origine nationale atteignant les seuils chinois, les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces importées et contreviennent ainsi aux obligations de la Chine dans le cadre de l'article III:4.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

385. Le Canada estime qu'aucun aspect des mesures ne pourrait être interprété comme faisant obstacle à une analyse au regard de l'article III ou de l'Accord sur les MIC. Le Canada a déjà dit que la Chine avait admis que les impositions frappant les pièces importées en Chine par quiconque n'est pas un fabricant d'automobiles étaient des impositions intérieures. Il ne fait aucun doute que ces impositions devraient être examinées au regard de l'article III du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Cela dit, une mesure à la frontière imposant une imposition au moment de l'importation, conformément à la Liste de la Chine, relèverait de l'article II. Aucune analyse au regard de l'article III:2 ne serait nécessaire.

386. Les charges *administratives* que font peser les mesures sur les pièces automobiles importées doivent être évaluées au regard de l'article III:4. L'endroit où cette charge s'applique est sans intérêt. Le Canada estime qu'aux fins de l'analyse des exigences administratives découlant des mesures, il n'est pas nécessaire de déterminer à titre préliminaire si ces exigences sont des "mesures à la frontière" ou des "mesures intérieures" avant de se demander si elles contreviennent à l'article III:4 et III:5 du GATT.

387. Oui. L'Organe d'appel a reconnu que l'article III du GATT peut s'appliquer à des mesures par ailleurs qualifiées de "mesures à la frontière" dans les cas où ces mesures "vont bien au-delà" des prescriptions relatives à l'application de procédures standard à la frontière et qu'elles affectent la

"vente, la mise en vente, l'achat ... sur le marché intérieur ...", au sens de l'article III:4.<sup>69</sup> Comme il l'a indiqué aux paragraphes 44 à 64 et 102 de sa première communication écrite, le Canada estime que les mesures vont bien au-delà de tout ce qui pourrait ressembler à une imposition à la frontière inscrite dans une liste ou à un régime douanier type et qu'elles ont pour effet de refuser le traitement national à des produits importés.

**86. (Communautés européennes)** La Chine affirme que les mesures contestées, qu'elle a adoptées pour empêcher le contournement des taux de droits applicables aux véhicules automobiles, fonctionnent sur le *même principe* que la mesure anticontournement des CE qui a été revue par suite des constatations du Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* (première communication écrite de la Chine, paragraphes 57 à 61). Veuillez formuler des observations détaillées sur cette déclaration, y compris sur les différences et les similitudes entre les mesures contestées et les mesures communautaires anciennes et nouvelles ayant trait à l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

388. Le Groupe spécial n'est pas saisi des règles antidumping des Communautés européennes. En tout état de cause, les Communautés européennes estiment que la prémisse sur laquelle repose l'argument de la Chine est fondamentalement viciée. Même s'il devait être considéré (ce qui n'est pas le cas) que les mesures de la Chine assurent l'application de droits de douane, il serait totalement inapproprié de tenter d'extraire des règles des CE visant à éviter le contournement des droits antidumping ou de toutes autres règles de ce genre des principes généraux légitimant des règles visant à éviter le contournement des droits de douane. Les mesures antidumping sont assujetties à des obligations tout à fait différentes figurant dans les accords visés, lesquelles sont définies à l'article VI du GATT et dans l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994. Par ailleurs, la Décision ministérielle sur l'anticontournement adoptée par le Comité des négociations commerciales le 15 décembre 1993 reconnaît explicitement que des règles uniformes sur l'anticontournement des mesures antidumping n'ont pas été définies. Toute comparaison sera donc forcément viciée par ce problème fondamental qui sape la base de la comparaison.

389. S'il est fait abstraction de ce problème absolument fondamental aux fins de la comparaison, il existe peut-être une similitude très générale entre les anciennes mesures de la CEE qui ont fait l'objet du rapport du Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* et les mesures de la Chine, en ce sens que la détermination finale des droits applicables était établie après les opérations d'assemblage.

390. Conformément aux nouvelles règles visant à éviter le contournement des droits antidumping, les droits antidumping éventuellement appliqués aux pièces seront imposés à la frontière, et non plus une fois qu'elles sont assemblées dans le produit fini.

391. Veuillez également vous reporter à la réponse donnée à la question n° 132.

**87. (Toutes les parties)** Eu égard au libellé des articles I<sup>er</sup>, II et III du GATT, ainsi qu'à la note interprétative relative à l'article III, dans quelle mesure le *moment et l'endroit précis* où interviennent la perception d'une imposition ou l'application d'une loi ou d'un règlement sont-ils pertinents à votre avis, lorsqu'il s'agit de qualifier cette imposition ou cette loi/ce règlement?

---

<sup>69</sup> Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997 (*CE – Bananes III*), paragraphe 211.

## Réponse de la Chine

392. À l'exception peut-être de la note interprétative relative à l'article III, la Chine ne pense pas que les droits et obligations des Membres de l'OMC qui sont énoncés aux articles I<sup>er</sup>, II et III sont définis en fonction du moment et de l'endroit précis où l'imposition est perçue, ni en fonction du moment et de l'endroit précis où la loi ou le règlement sont appliqués. Aucun de ces articles ne contient de termes qui sont directement ou nécessairement liés au *moment* ou à l'*endroit* où l'action intervient. Au contraire, on trouve dans ces articles un florilège de formulations différentes pour décrire les types de mesures visées par les dispositions pertinentes, lesquelles semblent toutes axées sur l'*événement* ou la *condition* qui donne naissance au droit ou à l'obligation. À titre d'exemple:

- Il est question à l'article I:1 des "droits de douane et [ ] impositions *de toute nature* perçus à l'*importation ... ou à l'occasion de l'importation*" ainsi que de "l'ensemble de la réglementation et des formalités *afférentes aux importations ...*"
- Il est question à l'article II:1 b) des droits de douane proprement dits frappant les produits "*à leur importation sur le territoire*" ainsi que des "autres droits ou impositions *de toute nature* perçus à l'*importation ou à l'occasion de l'importation ...*"
- Il est question à l'article II:2 des impositions que les Membres peuvent appliquer "*à tout moment, à l'importation* d'un produit ..." Il s'agit d'une formulation particulièrement intéressante, car elle semble dissocier la notion de temps et le *processus* d'"importation", terme qui est utilisé du début à la fin des articles I<sup>er</sup> et II.
- Il est question à l'article III:2 et III:4 des "produits du territoire de toute partie contractante *importés* sur le territoire de toute autre partie contractante ..."

393. Selon la Chine, les notions *importation* et *importés*, en tant qu'événements ou conditions donnant naissance au droit ou à l'obligation fondamental, constituent le thème commun de ces diverses dispositions, dans la mesure où on peut en discerner un. D'une part, il y a les droits et obligations du Membre à l'égard des produits des autres Membres en raison, ou comme condition, de l'"importation" de ces produits. D'autre part, il y a les droits et obligations du Membre à l'égard des produits des autres Membres en raison, ou comme condition, du fait qu'ils ont été "importés" sur le territoire de ce Membre. Le moment ou l'endroit où l'événement se produit (par exemple, la perception de l'imposition ou l'application de la loi ou du règlement) n'est pas déterminant pour faire cette distinction; ce qui compte c'est l'événement ou la condition qui a donné naissance à l'obligation ou au droit pertinent.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Ainsi qu'il a été indiqué, la seule exception possible à cette observation est la note interprétative relative à l'article III, dans laquelle il est question d'une taxe ou d'une mesure réglementaire intérieure qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire et qui est "perçue ou imposée, dans le cas du produit importé, au moment ou au lieu de l'importation ...". Mais cette unique occurrence du membre de phrase "au moment ou au lieu de l'importation" est elle-même ambiguë, car il faut encore savoir en quoi consiste l'importation, quand elle a lieu et où elle a lieu. Comme la Chine a cherché à le démontrer (par exemple, dans la réponse à la question n° 55), le processus d'"importation" (ou de "dédouanement") ne prend pas nécessairement fin quand les marchandises franchissent matériellement la frontière. Le processus d'importation, y compris l'accomplissement de toutes les formalités douanières nécessaires, prend souvent fin longtemps après le moment où les marchandises ont franchi matériellement la frontière et lorsque les marchandises sont à un autre endroit qu'à la frontière.

394. Pour faire cette distinction, il faut savoir en quoi consiste le processus d'"importation" et savoir ce que l'on entend lorsque l'on dit que des produits sont "importés". La Chine a déjà cherché à exposer son point de vue au sujet de cette distinction, principalement dans le cadre de ses réponses aux questions n° 37 et 55. En résumé, la Chine considère que le processus d'"importation" est achevé, et que les marchandises sont "importées", une fois que toutes les formalités douanières requises pour l'importation de ces marchandises ont été accomplies et que les marchandises ne sont plus sous le contrôle de la douane. Comme la Chine l'a souligné dans ses réponses à d'autres questions, y compris à la question n° 79, les Membres de l'OMC ne sont pas autorisés à frapper des produits importés d'une imposition ni à appliquer *un* type de mesure à des produits importés, simplement parce que l'imposition est perçue ou que la mesure est appliquée dans le cadre du processus d'"importation". Encore une fois, la Chine estime que ce qui importe, c'est de savoir si la mesure en est une que le Membre est autorisée à imposer en raison, ou comme condition, de l'importation du produit.

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

395. Le moment et l'endroit précis où interviennent la perception d'une imposition ou l'application d'une loi ou d'un règlement peuvent être pertinents lorsqu'il s'agit de qualifier cette imposition ou cette loi/ce règlement au regard des articles I<sup>er</sup>, II et III du GATT. Il n'est pas possible de donner une réponse "quantitative" qui serait valable dans tous les cas. Toutefois, à titre d'exemple, le paiement effectif d'une imposition, c'est-à-dire le transfert de fonds en raison de l'importation d'une marchandise, peut avoir lieu après l'importation, mais la détermination du montant exigible doit être faite à l'importation.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

396. Les États-Unis estiment que le moment et l'endroit précis où une imposition est perçue sont pertinents pour savoir s'il s'agit d'une imposition intérieure ou d'une imposition à la frontière. Toutefois, comme il ressort de la mention dans la question de la note interprétative relative à l'article III, une taxe intérieure appliquée à des produits importés à la frontière est quand même considérée comme une taxe intérieure, même si elle est perçue à la frontière et au moment de l'importation. Les États-Unis estiment que cette question doit être examinée en tenant compte des faits et des circonstances propres à chaque affaire. En l'espèce, comme les États-Unis l'ont expliqué, les principaux facteurs qui plaident en faveur de la formulation d'une constatation selon laquelle l'imposition chinoise est une imposition intérieure comprennent le fait 1) que le niveau de l'imposition dépend des particularités des opérations d'assemblage qui ont lieu en Chine, après l'importation; 2) que le niveau de cette imposition ne peut être déterminé avant que le processus de fabrication ne soit achevé; 3) que l'imposition frappe les fabricants, et non les importateurs; 4) que l'imposition frappe même les pièces importées qui ont été importées et transformées en Chine par des fabricants non apparentés; 5) que les pièces réputées constituer un "véhicule complet" peuvent avoir été obtenues auprès de différents exportateurs et avoir été importées à des moments différents; et 6) que ces pièces peuvent même provenir de pays différents. Par ailleurs, des pièces importées identiques faisant partie du même envoi peuvent être assujetties à des impositions différentes (qui seraient des "droits de douane") selon leur utilisation à l'intérieur du pays – par exemple, si une pièce est utilisée en Chine comme pièce de rechange et que l'autre pièce est utilisée en Chine pour fabriquer un véhicule qui ne satisfait pas à la prescription relative à la teneur en produits nationaux.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

397. Pour pouvoir qualifier une imposition, il faut examiner pourquoi, comment ou quand l'imposition est imposée. Comme il est indiqué plus en détail dans la réponse à la question n° 32, en ce qui concerne les impositions à la frontière, le Canada estime que le moment et l'endroit précis où

une imposition est perçue ne sont pas déterminants pour conclure qu'une imposition ou une loi/un règlement relève de l'article III ou de l'article II. Les impositions à la frontière peuvent être perçues bien après l'importation d'un produit sur le territoire d'un Membre, dès lors que le calcul de cette imposition est fondé sur la condition du produit tel qu'il est arrivé à la frontière. À l'inverse, une imposition qui serait clairement une imposition intérieure (par exemple, une taxe sur la valeur ajoutée) pourrait être perçue au moment précis où le produit est admis dans le pays, conformément à l'article II:2 a) et à la note relative à l'article III. S'agissant d'une imposition, ce qui importe c'est de savoir si elle a trait au produit dans l'état où il a été présenté à la frontière du Membre. Qu'elle soit perçue à la frontière ou à un moment ultérieur, une imposition à la frontière peut uniquement avoir trait au produit à ce moment-là. Si ce n'est pas le cas (en l'occurrence une imposition fondée sur l'utilisation finale), il doit s'agir alors d'une imposition intérieure.

**88. (Toutes les parties) Veuillez indiquer si une imposition, une loi ou un règlement doit s'appliquer aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés pour être considérée comme une mesure intérieure, eu égard au libellé de la note relative à l'article III et des constatations des groupes spéciaux chargés des affaires CE – Amiante (paragraphe 8.93 à 8.95), CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux (paragraphe 4.16 à 4.18) et République dominicaine – Importation et vente de cigarettes (paragraphe 7.25).**

#### Réponse de la Chine

398. La Chine estime qu'il s'agit d'une question d'interprétation extraordinairement difficile. Pour la Chine, tout le problème d'interprétation est dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), dans laquelle il est fait mention "d'autres droits ou impositions *de toute nature* perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation" d'un produit. Selon une interprétation, toute imposition qui frappe exclusivement les produits importés et qui n'est pas un droit de douane proprement dit visé par la première phrase de l'article II:1 b) est un "autre droit ou imposition", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b). Ce point de vue trouve un certain écho dans le rapport du Groupe spécial *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, bien qu'il soit important de noter que le Honduras, le plaignant dans cette affaire, "ne contest[ait] pas le fait que la surtaxe transitoire [était] un ADI au sens de l'article II:1 b)".<sup>71</sup> Il est également étayé par le rapport du Groupe spécial CE – Amiante, dont il ressort qu'une mesure intérieure au titre de l'article III est une mesure qui s'applique aussi bien au produit importé qu'au produit national, même si les mesures relatives au produit importé et au produit national ne sont pas *identiques*.<sup>72</sup>

399. Cette interprétation est compliquée par la note relative à l'article III, dans laquelle il est dit: "Toute taxe ou autre imposition intérieure ou toute loi, réglementation ou prescription visées au paragraphe premier, *qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire* et qui est perçue ou imposée, dans le cas du produit importé, au moment ou au lieu de l'importation ...". Les termes en italique – *qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire* – pourraient être lus comme une *description* de ce qu'est une "taxe ou imposition intérieure" – à savoir une taxe ou imposition appliquée aux produits importés *et* aux produits nationaux similaires. Cette interprétation étayerait la lecture apparemment faite de la note relative à l'article III dans l'affaire CE – Amiante. D'autre part, les termes en italique pourraient être lus comme décrivant le type de "taxe ou [d']imposition intérieure" auquel s'applique la note relative à l'article III – à savoir uniquement aux "taxes ou impositions intérieures" qui frappent aussi bien le produit importé que le produit national similaire. Cette seconde interprétation étayerait le point de vue selon lequel une "taxe ou imposition intérieure" ne s'applique pas *nécessairement* à la fois au produit importé et au produit national

<sup>71</sup> *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 7.23.

<sup>72</sup> *CE – Amiante* (Groupe spécial), paragraphe 8.93.

similaire. Cette seconde interprétation est étayée par le fait que les termes en italiques sont essentiellement superflus selon la première interprétation – si les termes "qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire" décrivent ce qu'est une "taxe ou imposition intérieure", alors ils ne sont pas essentiels pour donner à cette phrase le sens voulu. Autrement dit, selon la première interprétation, la phrase aurait le même sens si elle était rédigée sans les termes en italique, comme suit: "Toute taxe ou autre imposition intérieure ou toute loi, réglementation ou prescription visées au paragraphe premier, qui est perçue ou imposée, dans le cas du produit importé, au moment ou au lieu de l'importation ...".

400. La Chine ne pense pas qu'il soit nécessaire de trancher cette question d'interprétation complexe pour régler le présent différend. Pour les raisons données par la Chine, les mesures contestées mettent en œuvre les dispositions tarifaires chinoises applicables aux "véhicules automobiles" et entraînent l'imposition sur les véhicules automobiles des droits de douane *proprement dits* que la Chine est autorisée à percevoir au titre de sa liste de concessions. Il ne s'agit pas "d'autres droits ou impositions", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b). Le présent différend ne concerne donc pas la relation entre "d'autres droits ou impositions", figurant dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), et les "taxes ou impositions intérieures" qui s'appliquent exclusivement aux produits "importés", au sens de l'article III.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

401. Le libellé de l'article III n'exige pas qu'une imposition, qu'une loi ou qu'un règlement s'applique aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés pour être considéré comme une mesure intérieure au titre de l'article III du GATT de 1994. De fait, à l'article III:1 et III:2, il est explicitement fait mention des "produits importés ou nationaux". (non souligné dans l'original) Il n'est donc pas nécessaire qu'une imposition, qu'une loi ou qu'un règlement s'applique aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés pour être considéré comme une mesure intérieure soumise à l'article III du GATT. La note relative à l'article III traite de situations particulières dans lesquelles les produits nationaux et les produits importés similaires sont soumis à des impositions, à des lois, à des règlements ou à des prescriptions qui sont perçues ou imposées, en ce qui concerne le produit importé, au moment ou au lieu de l'importation. Si le champ d'application de l'article III se limitait aux situations dans lesquelles des impositions, des lois, des règlements ou des prescriptions intérieures s'appliquent aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés, cela sortirait du champ d'application de l'article III les discriminations les plus flagrantes (c'est-à-dire les situations comme celles qu'illustrent les mesures de la Chine, aux termes desquelles des impositions, des lois, des règlements ou des prescriptions intérieures sont appliquées sur le plan intérieur uniquement aux produits importés).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

402. Le libellé de l'article III n'exige pas qu'une imposition, qu'une loi ou qu'un règlement s'applique aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés pour être considéré comme une mesure intérieure au titre de l'article III du GATT de 1994. De fait, à l'article III:1 et III:2, il est explicitement fait mention des "produits importés *ou* nationaux". En outre, si l'imposition devait être appliquée aussi bien aux produits importés qu'aux produits nationaux pour relever de l'article III, les Membres pourrait favoriser librement les produits nationaux – contrairement à l'intention de l'article III – en recourant au simple expédient consistant à imposer une imposition intérieure élevée (une taxe sur les ventes par exemple) qui s'appliquerait uniquement aux produits importés et à en exempter complètement les produits nationaux. De fait, même si les produits nationaux étaient exemptés de l'imposition en cause dans l'affaire *Belgique – Allocations familiales*, le Groupe spécial

du GATT de 1947 a néanmoins constaté qu'il s'agissait d'une imposition intérieure qui était incompatible avec les obligations résultant de l'article III:2.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

403. Le Canada ne pense pas qu'une imposition, qu'une loi ou qu'un règlement doive s'appliquer aussi bien aux produits nationaux qu'aux produits importés pour être considéré comme une mesure intérieure. Le libellé de l'article III lui-même n'impose pas pareille prescription et la note relative à l'article III clarifie simplement que certains types de mesures intérieures (qui s'appliquent aussi bien aux produits importés qu'aux produits nationaux similaires, mais à la frontière) sont soumis à l'article III. En effet, la note relative à l'article III autorise l'application de mesures intérieures aux produits importés, à la frontière, sans qu'il faille attendre que ces produits aient été admis sur le marché intérieur, mais uniquement si ces mesures intérieures s'appliquent également (et séparément) aux produits nationaux. L'inverse n'est pas valable; rien ne permet d'appliquer des mesures relatives à l'importation de marchandises au commerce intérieur. Pareille interprétation enlèverait toute valeur à l'obligation d'accorder le traitement national qui est énoncée à l'article III, car elle autoriserait des mesures contrevenant manifestement à cette obligation (par exemple, "toutes les marchandises importées sont frappées d'une imposition additionnelle de 100 pour cent") pour autant que les mesures ne s'appliquent pas aux produits nationaux.

404. Il n'est pas nécessaire que l'imposition s'applique directement aussi bien aux marchandises importées qu'aux marchandises nationales. Il y a plutôt lieu d'examiner si cette imposition a une incidence défavorable sur les conditions de concurrence pour les marchandises importées. Ce principe est bien établi dans les cas où l'imposition, la loi ou le règlement ne s'applique qu'aux marchandises importées mais où la mesure a pour effet de conférer un avantage aux producteurs qui utilisent ou achètent des marchandises nationales (voir la première communication écrite du Canada, paragraphes 97 à 99). Cela cadre avec l'affaire *CE – Amiante* (dans laquelle il a été conclu que ce qui pouvait sembler être une mesure de restrictions des importations contraire à l'article XI pouvait également être une mesure intérieure) et avec l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*.

405. Le Groupe spécial *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes* a effectivement indiqué en passant que l'imposition en question dans cette affaire n'était "pas ... une taxe intérieure, étant donné qu'elle ne s'appliqu[ait] pas aux produits nationaux" mais, ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.22 et 7.23, il n'était pas contesté que les impositions en question constituaient "d'autres droits et impositions" soumis à l'article II. La seule question était de savoir si ces impositions avaient été inscrites dans la Liste de la République dominicaine.

**89. (Toutes les parties) Quel est le sens du membre de phrase "à tout moment, à l'importation", figurant dans le texte introductif de l'article II:2 du GATT, et du membre de phrase "au moment ou au lieu de l'importation", figurant dans la note relative à l'article III du GATT? Expriment-elles la même notion ou une notion différente de temps et d'espace? Ces dispositions peuvent-elles aider le Groupe spécial à qualifier la nature des mesures contestées?**

### Réponse de la Chine

406. Pour les raisons exposées dans la réponse à la question n° 87, la Chine ne pense pas que l'une quelconque des diverses formulations entourant le mot "importation" aux articles I<sup>er</sup>, II ou III (y compris la note relative à l'article III) soient clairement liées à une notion de temps ou d'espace. De fait, comme la Chine l'a indiqué dans cette réponse, la formulation figurant dans le *texte introductif* de l'article II:2 ("à tout moment, à l'importation") semble dissocier la notion d'"importation" et le moment

ou l'endroit précis. Comme la Chine l'a également indiqué, bien que les termes "au moment ou au lieu de l'importation" figurent dans la note relative à l'article III, encore faut-il savoir en quoi consiste l'"importation", quand elle a lieu et où elle a lieu. La Chine ne pense donc pas que ces références au temps et à l'espace aident le Groupe spécial à qualifier la nature des mesures contestées. Pour les raisons exposées par la Chine, celle-ci estime que l'*événement* ou la *condition* donnant lieu à la mesure est l'élément le plus pertinent.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

407. Il semble que les mots "à tout moment" figurant dans le texte introductif de l'article II:2 du GATT évoquent le droit général dont disposent les Membres d'imposer les impositions, droits et redevances applicables à tout moment. En d'autres termes, l'expression "à tout moment" renvoie aux mots qui la précède et non aux mots "à l'importation", qui viennent ensuite. Les mots "*au moment ou au lieu de l'importation*" figurant dans la note relative à l'article III semblent pour leur part désigner le moment ou le lieu de l'importation. Les mots "à tout moment" et "au moment" figurant dans ces dispositions expriment donc une notion complètement différente de temps et d'espace. La comparaison de ces formulations ne semble pas pouvoir aider le Groupe spécial.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

408. Les États-Unis ne voient pas en quoi ces dispositions pourraient aider à qualifier les mesures contestées. Ni les plaignants ni la Chine n'affirment que les mesures relèvent de l'article II:2 ou de la note relative à l'article III. Les dispositions en cause sont plutôt les articles II:1 et III:2. Certes, le libellé d'autres dispositions du GATT (comme l'article II:2 ou la note relative à l'article III) pourrait être examiné à titre de contexte, mais on voit mal comment ces dispositions pourraient servir de contexte pour l'une quelconque des questions d'interprétation soulevées en l'espèce.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

409. Les deux membres de phrase désignent le même concept: à savoir qu'il existe un processus d'importation au cours duquel des produits sont admis matériellement sur le territoire d'un Membre de l'OMC et sont dédouanés. Des taxes intérieures peuvent être imposées conformément à l'article II:2 a) "à tout moment" pendant ce processus, mais la note relative à l'article III précise que l'imposition est une mesure intérieure et qu'elle est soumise à l'article III, même si elle est imposée "au moment ou au lieu" de l'importation.

410. Selon le Canada, l'expression "à tout moment" doit être lue au regard du reste du membre de phrase "à l'importation". Ce dernier membre de phrase indique que le moment pertinent pour appliquer les divers types d'impositions autorisées par l'article II:2, à savoir les droits antidumping, les impositions à la frontière équivalant à des impositions intérieures ou les redevances correspondant aux coûts associés à l'importation, est au lieu de l'"importation", et non après l'importation des marchandises. À titre d'exemple, il est possible de procéder à une évaluation en douane sur présentation de la marchandise, indépendamment de l'évaluation des frais administratifs liés à cette importation particulière. Toutefois, l'expression "à tout moment", lue conjointement avec l'expression "à l'importation", limite la marge de manœuvre des agents des douanes qui voudraient appliquer une imposition qui n'est pas prévue par l'article II:2. L'expression "au moment" figurant dans la note relative à l'article III semble établir que le lieu réel de l'importation est différent de celui de l'admission des marchandises sur le marché intérieur, aux fins de l'article III. Aucune de ces dispositions ne semble donner d'indications sur les questions relatives à la détermination du moment en ce qui concerne l'article II:1 b).

**90. (Plaignants) Estimez-vous que les facteurs mentionnés par la Chine au paragraphe 67 de sa première communication écrite sont pertinents pour qualifier une mesure de mesure à la frontière? Dans l'affirmative, veuillez indiquer si les mesures contestées:**

**Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

411. Les facteurs mentionnés par la Chine au paragraphe 67 de sa première communication écrite visent clairement à étendre le champ d'application de l'article II du GATT à des mesures qui devraient être examinées au regard de l'article III du GATT. Le texte de la première phrase de l'article II:1 b) n'autorise pas l'extension sans précédent du champ d'application de cet article de la manière proposée par la Chine au paragraphe 67. Comme l'a estimé l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Bananes III*, les règles associées à une mesure à la frontière devraient être examinées au titre de l'article III si elles affectent la vente sur le marché intérieur.

**Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

412. Les États-Unis contestent les affirmations de la Chine qui figurent au paragraphe 67 de sa première communication écrite. De fait, celles-ci sont parfaitement circulaires – la Chine part de l'hypothèse que ses impositions constituent des "obligations fiscales valables" et qu'une "obligation naît au moment de l'importation". Ces deux hypothèses sont fausses. Comme les États-Unis l'ont expliqué, les impositions sont des mesures intérieures et l'obligation naît non pas au moment de l'importation, mais seulement après la fabrication. De fait, la Chine exige un cautionnement qui correspond à juste titre au taux de 10 pour cent applicable aux pièces et le fabricant n'est passible du "taux de 25 pour cent applicable aux véhicules complets" que si la pièce importée est utilisée pour produire un véhicule qui n'atteint pas les seuils chinois relatifs à la teneur en produits nationaux.

413. Dans la réponse à la question n° 32, les États-Unis expliquent en détail pourquoi les mécanismes de l'application des mesures douaniers mentionnés par la Chine au paragraphe 67 n'ont aucun rapport avec les mesures de la Chine en cause dans le présent différend.

**Réponse du Canada (WT/DS342)**

414. Le Canada conteste la déclaration figurant au paragraphe 67 de la première communication écrite de la Chine. Comme le Canada l'a indiqué précédemment, s'ils peuvent être calculés ou acquittés après l'importation, les droits doivent être établis en fonction de l'état des marchandises telles qu'elles sont présentées à la frontière – c'est-à-dire "au moment ou au lieu de l'importation".

**a) ont une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable; et**

**Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

415. Même si le critère proposé par la Chine était accepté, les mesures n'ont pas de relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable car l'obligation n'est créée qu'après la fabrication du produit final.

**Réponse du Canada (WT/DS342)**

416. Il se peut qu'il existe une relation entre une imposition intérieure et un droit de douane, mais cela ne veut pas dire qu'elle est justifiée au titre de l'article II, si l'imposition est imposée sur une autre base que l'état de la marchandise telle qu'elle est présentée à la frontière. L'obligation liée aux produits importés au titre des mesures ne naît qu'après que le produit connexe final, l'automobile

complète, est sorti de la chaîne d'assemblage. En conséquence, le Canada ne voit rien dans les mesures qui indiquerait l'existence d'une relation avec l'exécution d'obligations fiscales valables.

**b) ont trait à une condition de l'obligation qui naît au moment de l'importation**

**Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

417. Les mesures n'ont pas trait à une condition de l'obligation qui naît au moment de l'importation, car l'obligation prend naissance uniquement après la fabrication du produit final et dépend de l'utilisation sur le plan intérieur du produit importé en Chine. Veuillez également vous reporter à la réponse donnée à la question n° 84.

**Réponse du Canada (WT/DS342)**

418. Le Canada convient qu'il n'est pas nécessaire qu'une imposition à la frontière soit acquittée au moment de l'importation, mais l'imposition doit avoir trait à l'"instantané" de la marchandise telle qu'elle arrive à ce moment-là. Comme il est indiqué plus en détail dans la réponse à la question n° 84, toutes les "conditions" doivent être inscrites dans la liste du Membre et elles ne peuvent contrevenir à d'autres dispositions du GATT. Les conditions créées par les mesures ne sont pas inscrites dans la Liste de la Chine et visent au demeurant l'utilisation de produits importés à l'intérieur du pays, contrevenant ainsi à l'article III (ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 37).

**91. (Communautés européennes)** Au paragraphe 27 de sa déclaration orale, la Chine indique qu'une imposition est "fonction" de l'importation d'un produit si elle a une "relation qui peut être établie objectivement avec l'exécution d'une obligation fiscale". La note de bas de page 4 relative à ce paragraphe indique que la déclaration de la Chine s'inspire d'une observation de la CEE sur les constatations figurant dans le rapport du Groupe spécial chargée de l'affaire CEE – *Pièces détachées et composants*. Veuillez formuler des observations sur la pertinence de cette observation dans le présent différend, en particulier en ce qui concerne la qualification des mesures en tant que mesures intérieures ou mesures à la frontière.

**Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

419. Comme c'est souvent le cas, la CEE, en tant que partie perdante, n'était pas satisfaite du rapport du Groupe spécial et a formulé des observations en conséquence. Ces observations ont été formulées exclusivement à propos de mesures visant à éviter le contournement des droits antidumping. La CEE a accepté d'adopter le rapport par la suite. Les observations formulées par la CEE à ce moment-là sont donc dénuées de toute pertinence en l'espèce.

**92. (Chine)** La Chine considère que les mesures sont des mesures à la frontière parce que, entre autres choses, elles "n'imposent pas de droits sur les pièces et composants après leur admission *inconditionnelle* sur le territoire douanier chinois" (paragraphe 60 de la première communication écrite de la Chine, pas d'italique dans l'original). Les impositions frappant les pièces automobiles importées par des fournisseurs au titre de l'article 29 du Décret n° 125 ne sont-elles *pas* aussi imposées après l'admission *inconditionnelle* de celles-ci sur le territoire douanier chinois? Plus généralement, et compte tenu de la conception que vous vous faites d'une mesure à la frontière, une mesure relative à un produit qui a été admis *inconditionnellement* sur le territoire d'un pays peut-elle encore être considérée comme une mesure à la frontière? Dans l'affirmative, en quoi?

### Réponse de la Chine

420. La Chine a répondu à cette question, en substance, dans la réponse à la question n° 83.

**93. (Chine)** La Chine pourrait-elle clarifier si l'"imposition" en cause est calculée d'après la déclaration faite par l'importateur au moment de l'importation, ou sur la base du "rapport de vérification" rendu par le Centre de vérification après que les pièces importées ont été incorporées dans le modèle de véhicule correspondant, eu égard à la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 32 de sa première communication écrite et à l'article 28 du Décret n° 125?

### Réponse de la Chine

421. L'imposition est fixée d'après la déclaration faite au moment de l'importation. Le rapport de vérification est la conclusion de la détermination qui est établie *avant* l'importation de pièces automobiles pour un modèle de véhicule donné. Une fois qu'il a été vérifié qu'un modèle de véhicule donné est assemblé à partir de pièces et composants importés qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, le fabricant d'automobiles doit par la suite déclarer ces pièces en tant que pièces d'un véhicule automobile complet et acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles. Cette obligation restera inchangée jusqu'à ce que le fabricant d'automobiles demande et obtienne une nouvelle vérification du modèle de véhicule en raison de la modification de la composition des pièces automobiles importées, ainsi qu'il est prévu à l'article 20 du Décret n° 125.

**94. (États-Unis)** Au paragraphe 143 de sa première communication écrite, la Chine se réfère à un argument présenté par les États-Unis dans le cadre de l'affaire CEE – *Pièces détachées et composants*, selon lequel "[u]n principe général de la pratique douanière internationale était que le fond prime la forme d'une transaction. Dans certaines situations, les opérations d'assemblage pouvaient constituer un artifice destiné à éluder le paiement des droits antidumping. Cela n'était pas différent des problèmes rencontrés quotidiennement par toutes les parties contractantes dans leur lutte contre les efforts que d'aucuns déployaient pour échapper à des droits de douane légitimes frappant les marchandises". En se fondant sur cette déclaration, la Chine fait valoir que les États-Unis ont fait une analogie directe entre le contournement des droits antidumping/compensateurs et le contournement des droits de douane proprement dits. Veuillez formuler des observations sur l'argument de la Chine à cet égard.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

422. Le résumé qui précède d'une déclaration faite par les États-Unis dans une communication présentée dans le cadre d'un différend du GATT de 1947 ne compare pas en fait le contournement des droits antidumping/compensateurs au "contournement" des droits de douane. Au contraire, la déclaration a trait à une question typique d'application des mesures douanières – il n'est pas fait mention de mesures prises par les autorités douanières des États-Unis pour subordonner le niveau d'une imposition – comme la Chine l'a fait – à la conduite détaillée d'opérations de fabrication à l'intérieur du pays.

**95. (Chine)** Au paragraphe 111 de sa première communication écrite, la Chine affirme qu'il est d'usage pour les Membres de l'OMC, y compris la Chine, d'appliquer des mesures interdisant de procéder à l'intérieur du pays à des opérations d'assemblage visant à contourner les droits de douane proprement dits.

**Veillez donner des exemples de produits importés autres que les pièces automobiles pour lesquels la Chine applique le principe de l'anticonournement en ce qui concerne les droits de douane proprement dits. Veuillez également indiquer le fondement juridique de cette pratique dans les lois et règlements de la Chine.**

#### **Réponse de la Chine**

423. Comme elle l'a expliqué dans la réponse à la question n° 13, la Chine ne pense pas qu'un "principe autonome en matière d'anticonournement" soit en cause en l'espèce. Ce qui est cause, c'est la manière dont la Chine et d'autres Membres de l'OMC règlent la relation entre les articles complets et des parties de ces articles en ce qui concerne la fixation des droits, notamment lorsque l'article complet est frappé d'un taux de droit plus élevé que ses parties constituantes.

424. Dans la réponse à la question n° 57, la Chine a expliqué, s'agissant du Tarif douanier chinois, que cette question ne se pose que dans un nombre limité de cas. Pour les raisons indiquées dans cette réponse, la Chine a choisi de ne pas adopter de mesures comparables en ce qui concerne ces autres cas.

#### **96. (Toutes les parties) S'agissant de l'article II:1 b) du GATT de 1994:**

**a) Quelle est la définition de l'expression "droits de douane proprement dits", au sens de la première phrase de l'article II:1 b)?**

**b) Quelle est la définition de l'expression "autres droits ou impositions", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b)?**

#### **Réponse de la Chine**

425. La Chine considère que les "droits de douane proprement dits" sont les droits *ad valorem* ou les droits spécifiques qu'un Membre a consolidés dans sa liste d'engagements dans la colonne "Taux consolidé", et qu'il est autorisé à imposer sur les produits des autres Membres en raison de leur importation sur son territoire douanier.

426. La Chine considère que les "autres droits ou impositions" comprennent, à tout le moins, les droits et impositions qu'un Membre a consolidés dans sa liste d'engagements dans la colonne "ADI". Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 88, il existe une question d'interprétation complexe qui consiste à savoir si l'expression "autres droits ou impositions" comprend *toute* imposition qu'un Membre applique exclusivement aux produits importés et qui n'est pas un droit de douane proprement dit.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

**a) Quelle est la définition de l'expression "droits de douane proprement dits", au sens de la première phrase de l'article II:1 b)?**

427. La notion de "droits de douane proprement dits" n'est pas définie dans le GATT de 1994. Toutefois, en général, elle désigne des impositions financières qui prennent la forme d'une taxe frappant les produits "à l'importation" et dont l'exigibilité est créée par l'importation. Les droits de douane proprement dits peuvent être spécifiques, *ad valorem* ou mixtes. Un droit de douane spécifique sur un produit est un montant établi en fonction du poids, du volume ou de la quantité de ce

produit tandis qu'un droit de douane *ad valorem* sur une marchandise est un montant basé sur la valeur de cette marchandise. Un droit mixte est un droit de douane composé d'un droit *ad valorem* auquel est ajouté ou dont est soustrait un droit spécifique. Les droits de douane proprement dits, qui sont exigibles à l'importation, sont inscrits dans les listes tarifaires des pays. La plupart des tarifs nationaux, comme celui de la Chine, reprennent la structure du Système harmonisé.

**b) Quelle est la définition de l'expression "autres droits ou impositions", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b)?**

428. La mention des "autres droits ou impositions" à la deuxième phrase de l'article II:1 b) vise généralement à renforcer l'interdiction d'imposer des droits de douane proprement dits plus élevés que les consolidations, laquelle est faite dans la première phrase de l'article II:1 b). Aux termes du paragraphe 1 du Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994, "pour assurer la transparence des droits et obligations juridiques découlant du paragraphe 1 b) de l'article II, la nature et le niveau des "autres droits ou impositions" perçus sur des positions tarifaires consolidées, dont il est fait mention dans cette disposition, seront inscrits sur les Listes de concessions annexées au GATT de 1994 en regard de la position tarifaire à laquelle ils s'appliquent. Il est entendu que cette inscription n'entraîne pas de modification quant à la licéité des "autres droits ou impositions"".

**Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

429. L'expression "droits de douane proprement dits" n'est pas définie dans le GATT de 1994. Selon les États-Unis, l'expression droit de douane proprement dit s'entend d'une taxe qui frappe une marchandise au moment de son importation et qui est calculée en fonction de la quantité de marchandise ou de sa valeur au moment de l'importation. Les droits de douane proprement dits peuvent être spécifiques, *ad valorem* ou mixtes. Un droit de douane spécifique sur une marchandise est un montant établi en fonction du poids, du volume ou de la quantité de ce produit à l'importation. Un droit de douane *ad valorem* sur une marchandise est un montant établi en fonction de la valeur de cette marchandise à l'importation. Un droit mixte est une combinaison d'un droit de douane *ad valorem* et d'un droit spécifique.

430. L'expression "autres droits ou impositions" figurant dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) se veut une expression fourre-tout visant à renforcer les consolidations des droits de douane proprement dits qui ont été opérées par un Membre. Aux termes du paragraphe 1 du Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994, "pour assurer la transparence des droits et obligations juridiques découlant du paragraphe 1 b) de l'article II, la nature et le niveau des "autres droits ou impositions" perçus sur des positions tarifaires consolidées, dont il est fait mention dans cette disposition, seront inscrits sur les Listes de concessions annexées au GATT de 1994 en regard de la position tarifaire à laquelle ils s'appliquent. Il est entendu que cette inscription n'entraîne pas de modification quant à la licéité des "autres droits ou impositions"".

**Réponse du Canada (WT/DS342)**

**a) Quelle est la définition de l'expression "droits de douane proprement dits", au sens de la première phrase de l'article II:1 b)?**

431. Comme il est indiqué dans le Guide des règles et pratiques du GATT:

Les mots "proprement dits" ont été employés pour établir une distinction entre les taux des droits de douane réguliers indiqués dans les colonnes des listes et les

différents droits ou impositions supplémentaires frappant les importations (par exemple le droit de primage).<sup>73</sup>

432. Concrètement, les "droits de douane proprement dits", au sens de l'article II, sont des droits qui frappent les produits importés pendant le processus d'importation et qui ne sont pas plus élevés que les taux consolidés inscrits dans la Liste du Membre. Ils ne comprennent aucune imposition supplémentaire de quelque nature que ce soit perçue directement à l'importation ou à l'occasion de l'importation, et peuvent être spécifiques (établis en fonction, par exemple, de la quantité ou du poids), *ad valorem* (établis en fonction de la valeur) ou une combinaison des deux.

**b) Quelle est la définition de l'expression "autres droits ou impositions", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b)?**

433. Selon le *Guide des règles et pratiques du GATT*, le Conseil du GATT a décidé que les "autres droits ou impositions" comprennent seulement les impositions qui comportent une discrimination à l'égard des importations et qu'ils ne comprennent pas les impositions visées à l'article II:2 (impositions équivalant à des taxes intérieures, droits antidumping, etc.). Les "autres droits ou impositions" sont imposés pendant le processus d'importation et sont inscrits dans la Liste du Membre dans la colonne "Autres droits ou impositions", comme le prescrit le *Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994*.

434. La Liste de la Chine ne contient pas d'"autres droits ou impositions" pertinents en l'espèce.

**97. (Toutes les parties) Quelle est la différence entre une imposition imposée "à l'importation" et une imposition imposée "à l'occasion de l'importation", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT?**

**Réponse de la Chine**

435. Bien que cette terminologie soit particulièrement ambiguë, la Chine estime que l'explication la plus plausible quant à l'utilisation de la formulation différente figurant dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) est que les *types* d'impositions en cause ("autres droits ou impositions") sont de nature plus variée que les "droits de douane proprement dits", qui font l'objet de la première phrase de l'article II:1 b). Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 96, un "droit de douane proprement dit" est un droit *ad valorem* ou un droit spécifique qu'un Membre est autorisé à imposer en raison de l'importation du produit. Un seul événement donne naissance au droit du Membre d'imposer le droit de douane proprement dit et à l'obligation pour l'importateur de l'acquitter: l'importation du produit sur le territoire douanier. (Comme la Chine l'a expliqué en détail dans des réponses à d'autres questions, cela ne veut pas dire que le droit de douane proprement dit doit être perçu *au moment ou au lieu* de l'importation.) En revanche, pour ce qui est des "autres droits ou impositions", il se peut que d'autres événements ou conditions plus spécifiques donnent naissance au droit d'imposer l'imposition et à l'obligation de l'acquitter. Ces événements ou conditions seraient précisés dans la Liste de concessions du Membre. Il se peut que les rédacteurs aient utilisé les mots "à l'occasion de" dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) pour tenir compte du fait que ces événements ou conditions sont plus variés.

---

<sup>73</sup> *Guide des règles et pratiques du GATT*, volume I, page 85 (pièce CDA-6).

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

436. Eu égard à l'obligation d'inscrire la nature et le niveau des "autres droits ou impositions" dans les Listes de concessions conformément au paragraphe 1 du *Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994*, la différence ne semble avoir aucune signification pratique au-delà de la différence entre le champ d'application de la première et de la deuxième phrase de l'article II:1 b). En tout état de cause, il n'y a aucune différence pour ce qui est du classement tarifaire correct du produit, qui doit être opéré d'après les caractéristiques objectives du produit tel qu'il est présenté à la frontière et compte tenu de la déclaration en douane.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

437. Veuillez vous reporter à la réponse des États-Unis à la question n° 84.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

438. Il se peut que le membre de phrase "à l'occasion de l'importation" ait initialement eu pour objet de tenir compte du fait que ces droits ou impositions n'étaient pas inscrits dans une liste et qu'ils auraient pu être appliqués d'autres manières que les droits de douane proprement dits. Toutefois, vu le paragraphe 1 du *Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994*, il n'y a aucune différence d'ordre pratique quant au sens.

439. *Seule* la première phrase de l'article II:1 b) est pertinente pour le règlement du présent différend, parce que la Chine prétend qu'elle applique des "droits de douane proprement dits" et qu'elle ne pense pas que ses mesures appliquent "d'autres droits ou impositions".

**98. (Communautés européennes) Dans la réponse à la question qui précède, les Communautés européennes ont indiqué à la première réunion de fond, entre autres choses, qu'il n'y avait aucune jurisprudence du GATT/de l'OMC sur le sens de l'expression "à l'occasion de l'importation". Veuillez donner des précisions à ce sujet, compte tenu de la décision qui a été rendue dans le rapport du Groupe spécial du GATT CEE – Pièces détachées et composants, lequel avait examiné un argument de la CEE selon lequel la mesure de celle-ci était une mesure à la frontière précisément parce qu'elle était perçue "à l'occasion de l'importation" (voir, entre autres, les paragraphes 5.5 et 5.7 du rapport de ce groupe spécial).**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

440. Les Communautés européennes ne sont au courant d'aucune jurisprudence qui définirait les mots "à l'occasion de l'importation" d'une manière générale. Au paragraphe 5.5 de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, le Groupe spécial semble simplement reprendre ou tout au plus reformuler les arguments présentés par la CEE à ce moment-là. Aux paragraphes 5.6 et 5.7, le Groupe spécial a estimé que l'objectif général d'une imposition, la simple description ou qualification d'une imposition dans la législation nationale d'une partie contractante ou le traitement des marchandises "comme n'étant pas en libre pratique" ne permettaient pas d'établir qu'il y avait perception "à l'occasion d'une importation", comme cela était exigé. Appliquant ce raisonnement à la présente affaire, la description ou la qualification des impositions dans la législation chinoise ne permet pas de déterminer si les impositions sont perçues "à l'occasion de l'importation". En particulier, le fait que les autorités douanières chinoises prennent part à la procédure et que l'imposition devant être acquittée par le fabricant pour les pièces importées soit appelée un droit ne permet pas de déterminer s'il y a perception "à l'occasion de l'importation", au sens de l'article II:1 b) du GATT. S'agissant des arguments de la Chine voulant que les pièces automobiles importées sont

soumises à l'obligation de verser un cautionnement ou que les mesures visent à éviter le contournement des droits de douane, ces deux arguments sont également dénués de pertinence.

**99. (Toutes les parties) Quelle est la différence entre une loi ou un règlement appliqué "à l'importation" et une loi ou un règlement appliqué "à l'occasion de l'importation"?**

#### **Réponse de la Chine**

441. La Chine ne voit pas très bien quel est le fondement textuel de cette question, car ces termes ne sont employés ni dans l'article II, ni dans l'article III (ni dans l'article I<sup>er</sup>) en rapport avec l'application de lois ou de règlements. Pour les raisons qu'elle a exposées dans des réponses à d'autres questions, la Chine estime que ce qui est pertinent pour évaluer si la mesure est soumise aux disciplines de l'article II ou de l'article III, c'est l'événement ou la condition qui donne lieu à l'application de la loi ou du règlement.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

442. Il semblerait qu'en dehors de la notion de *droits et/ou d'impositions*, ces termes ne sont utilisés que dans des dispositions qui sont indirectement liées à la présente affaire, à savoir les articles I<sup>er</sup> et XI du GATT. La deuxième phrase de l'article II:1 b) comprend l'expression "à l'occasion de l'importation", mais seulement en ce qui concerne les autres droits ou impositions". Si c'est là l'objet de la question, en d'autres termes, si le Groupe spécial cherche à savoir ce que pensent les parties d'une loi ou d'un règlement qui assure l'acquiescement d'autres droits ou impositions perçus à l'occasion de l'importation d'un produit par opposition à une loi ou un règlement qui est appliqué "à l'importation", les Communautés européennes renvoient à la différence entre la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b). Une loi ou un règlement qui est appliqué "à l'occasion de l'importation" peut uniquement assurer l'application des "autres droits ou impositions" et non l'application des "droits de douane proprement dits".

443. Veuillez également vous reporter à la réponse donnée à la question n° 87 et aux exemples qui y sont cités.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

444. Le premier membre de phrase – "à leur importation" – a une portée plus étroite que le membre de phrase "à l'occasion de l'importation". Toutefois, cela mis à part, les États-Unis ne sont au fait d'aucune question qui aurait trait à cette distinction en l'occurrence pour ce qui est des lois et règlements.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

445. Comme l'article II s'applique uniquement aux impositions, les mots "à l'importation" figurant dans cet article ne concernent des lois ou règlements que dans la mesure où ils imposent des impositions. Cela étant, la différence entre une loi et un règlement est décrite dans la réponse à la question n° 97. Par définition, une loi ou un règlement qui a un rapport avec le libellé de l'article II:1 b) doit avoir trait à un "droit de douane proprement dit" ou à "un autre droit ou une autre imposition" pour être visé par cet article. Pour simplifier, s'il n'a pas trait à un "droit de douane proprement dit" ou à "un autre droit ou une autre imposition", une loi ou un règlement ne relève pas de l'article II:1 b). En conséquence, il ne devrait exister aucune différence tangible dans l'interprétation des expressions "à l'importation" ou "à l'occasion de l'importation" lorsqu'il est question d'impositions à la frontière imposées à l'importation au seul titre de cette disposition.

**100. (Toutes les parties) Veuillez indiquer si et, dans l'affirmative, en quoi, les expressions "à l'importation" ou "à l'occasion de l'importation" qui figurent dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) sont pertinentes pour définir la portée de l'expression "droits de douane proprement dits" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b).**

#### **Réponse de la Chine**

446. Pour les raisons qu'elle a exposées dans les réponses aux questions n° 96 et 97, la Chine ne pense pas que les mots "à l'occasion de" qui figurent dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) soient pertinents pour définir la portée de l'expression "droits de douane proprement dits" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b). Les droits de douane proprement dits sont les droits *ad valorem* ou les droits spécifiques qu'un Membre a consolidés dans sa liste d'engagements dans la colonne "Taux consolidé", et qu'il est autorisé à imposer sur les produits des autres Membres en raison de leur importation sur son territoire douanier. L'événement ou la condition qui donne naissance au droit du Membre d'imposer le droit de douane proprement dit et à l'obligation pour l'importateur de l'acquitter est l'importation du produit sur le territoire douanier du Membre.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

447. La première phrase de l'article II:1 b) comprend uniquement les termes "à l'importation", tandis que la deuxième phrase de cet article comprend les termes "à l'importation" et "à l'occasion de l'importation". L'interdiction d'imposer des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux qui sont stipulés dans la Liste s'applique "à l'importation", tandis que l'interdiction d'imposer "d'autres droits ou impositions" s'applique aussi "à l'occasion de l'importation". Une thèse comme celle défendue par la Chine, selon laquelle le droit de 25 pour cent frappant les pièces automobiles importées est un "droit de douane proprement dit" qui serait imposé "à l'occasion de l'importation" semble antinomique au vu du texte de l'article II:1 b) du GATT de 1994. En d'autres termes, on ne peut pas imposer des "droits de douane proprement dits" "à l'occasion de l'importation".

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

448. Comme ils l'ont expliqué dans leur réponse à la question n° 84, les États-Unis estiment qu'il est significatif que les rédacteurs du GATT aient associé l'expression "à l'importation" aux "droits de douane proprement dits", alors que le membre de phrase "à l'occasion de l'importation", dont le sens est plus large, est associé aux "autres droits et impositions". Cette association indique qu'il existe un lien plus étroit entre les "droits de douane proprement dits" et l'importation qu'entre d'"autres droits et impositions" et l'importation.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

449. Les deux expressions se rapportent aux "autres droits et impositions" dont il est fait mention dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), et non aux "droits de douane proprement dits" dont il est fait mention dans la première phrase. En conséquence, les "droits de douane proprement dits" ne sont pas appliqués "à l'occasion de l'importation", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b). Cette interprétation a été confirmée dans le *Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994* et par l'Organe d'appel et le Groupe spécial dans l'affaire *Chili – Fourchettes de prix*.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Bien qu'ils n'aient pas réglé la question de savoir en quoi consiste exactement "un autre droit ou une autre imposition, tant le Groupe spécial que l'Organe d'appel, dans l'affaire *Chili – Fourchettes de prix*, ont

450. Le membre de phrase "à leur importation", lu dans son contexte, est celui qui indique comment les produits repris dans la première partie de la liste d'un Membre ne seront pas soumis à des "droits de douane proprement dits" plus élevés que ceux inscrits dans la liste elle-même. La deuxième phrase de l'article II:1 b) interdit expressément d'appliquer "d'autres droits ou impositions" – que ce soit à l'importation (au moment de) ou à l'occasion de l'importation (rapport, qui peut ne pas être simultané, avec l'action concrète d'importer) des marchandises – qui sont plus élevés qu'une catégorie limitée d'impositions admissibles dans laquelle les mesures n'entrent manifestement pas.

**101. (Toutes les parties) Selon les parties, différents aspects des mesures pourraient-ils être considérés respectivement soit comme des mesures intérieures, soit comme des mesures à la frontière? En d'autres termes, une partie de la mesure pourrait-elle être une mesure à la frontière alors que l'autre serait une mesure intérieure?**

**En outre, le fait que les kits CKD et les kits SKD peuvent être exemptés des mesures en cause au titre de l'article 2 du Décret n° 125 est-il pertinent d'une manière ou d'une autre aux fins du présent examen? De même, les impositions perçues au titre de l'article 29 du Décret n° 125 sont-elles pertinentes d'une manière ou d'une autre aux fins du présent examen?**

#### Réponse de la Chine

451. Il ne fait aucun doute que différents aspects de la même mesure peuvent être considérés respectivement soit comme des mesures intérieures, soit comme des mesures à la frontière. L'Organe d'appel a estimé qu'une "mesure" est un acte ou un instrument d'un Membre "qui contien[t] des règles ou des normes".<sup>75</sup> Il va de soi que, dans toute mesure, certaines des règles et normes peuvent avoir trait à la mise en œuvre des droits et obligations d'un Membre au titre de l'article II, tandis que d'autres règles et normes énoncées dans la même mesure peuvent avoir trait à des questions internes qui sont soumises aux disciplines de l'article III. Comme la Chine l'a indiqué dans la réponse à la question n° 85, ce qui importe, selon la Chine, c'est de savoir si la règle ou la norme particulière en cause se rapporte à l'administration et à l'application d'une mesure que le Membre est autorisé à prendre (telle que l'imposition d'un droit de douane) en raison de l'importation d'un produit en provenance d'un autre Membre. Ces règles ou normes qui font partie d'une mesure sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT.

452. S'agissant des kits CKD/SKD, la Chine ne pense pas que la possibilité de "diviser" une mesure en éléments à la frontière et en éléments intérieurs soit pertinente en l'espèce, car il ne fait aucun doute que les kits CKD/SKD sont classés à bon droit en tant que véhicules automobiles conformément à la RGI 2 a). S'agissant des impositions perçues au titre de l'article 29 du Décret n° 125, la Chine a indiqué dans la réponse à la question n° 92 que l'application de droits à des pièces automobiles importées qui sont déjà en libre pratique sur le territoire douanier de la Chine est différente, du point de vue conceptuel – aux fins de l'analyse au titre de l'article II – de l'application de droits à des pièces automobiles que le fabricant d'automobiles importe directement.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

453. En principe, cela serait possible. Toutefois, il semble que les mesures aient été rédigées comme un tout et il est difficile de diviser leurs dispositions en parties distinctes. Néanmoins, l'option donnée aux fabricants qui importent des kits CKD ou des kits SKD de procéder au dédouanement et

---

reconnu qu'il existait une différence entre les deux. Voir les paragraphes 273 à 287 du rapport de l'Organe d'appel et 7.103 à 7.108 du rapport du Groupe spécial.

<sup>75</sup> États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion, paragraphe 82.

d'acquitter les droits au bureau de douane chargé de la région où le fabricant est établi, et d'éviter ainsi l'application ultérieure des mesures, conformément à l'article 2 du Décret n° 125, pourrait faire l'objet d'un examen particulier au regard de l'article II du GATT, tandis que le reste des mesures relèverait de l'*Accord sur les MIC* et de l'article III du GATT. En revanche, l'article 29 du Décret n° 125 n'est pas une disposition qui peut être séparée des autres dispositions des mesures. Il s'agit d'une disposition générale qui s'applique aux fabricants d'automobiles qui achètent des pièces automobiles à des fournisseurs et/ou qui n'utilisent pas les pièces importées dans un délai de un an à compter de l'importation. L'article 29 reprend la phraséologie des mesures – "véhicules réputés complets" – et il est en rapport direct avec l'économie générale des mesures, qui veut que le classement des pièces importées dépende de leur utilisation à l'intérieur de la Chine. Il s'agit d'une partie intégrante du mécanisme établi par les mesures pour exercer une discrimination à l'encontre de l'utilisation de pièces automobiles importées dans la fabrication de véhicules complets et garantir ainsi le développement de l'industrie chinoise des véhicules et des pièces automobiles.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

454. En principe, il est possible que la même mesure impose aussi bien des taxes intérieures que des droits de douane.

455. Comme les États-Unis l'ont indiqué, dans les cas où l'importateur a déclaré un kit CKD à la frontière et acquitté une taxe de 25 pour cent, il semblerait que cet aspect de la mesure soit un droit de douane qu'il faut examiner au regard de l'article II.

456. Comme les États-Unis l'ont indiqué dans leur déclaration orale, la Chine semble admettre que l'article 29 (dans la mesure où il s'applique à des pièces achetées à des fabricants en Chine) impose une imposition intérieure qui est incompatible avec l'article III:2.

457. Il convient de répéter que, selon les États-Unis, toute imposition résultant des mesures de la Chine qui est plus élevée que le droit de 10 pour cent dont sont passibles (et pour lequel un cautionnement est versé) les pièces importées est une imposition intérieure, et pas seulement l'imposition additionnelle frappant les pièces achetées à des fabricants, en application de l'article 29.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

458. Une mesure peut être appliquée à la frontière d'un Membre, mais cela ne permet pas de déterminer si cette mesure affecte le commerce intérieur au sens où on l'entend à l'article III. Le Canada estime que les impositions prévues par les mesures (en ce qui concerne leur application aux véhicules réputés complets) peuvent être qualifiées à juste titre d'impositions intérieures – ce que la Chine admet, sauf pour ce qui est des importations effectuées directement par les fabricants de véhicules. La seule exception à ce qui précède pourrait concerner les kits CKD et les kits SKD qui sont présentés à la frontière sous forme d'envoi unique, contiennent toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour assembler le véhicule. Néanmoins, comme elle l'a indiqué dans la réponse à la question n° 61, la Chine s'est engagée dans le rapport du Groupe de travail à appliquer un taux de droit d'au plus 10 pour cent aux kits CKD et aux kits SKD. Toute imposition supérieure à ce taux conduit à un traitement moins favorable que ce que la Chine est obligée d'accorder au Canada pour les kits CKD et les kits SKD et est donc incompatible avec l'article II du GATT.

**En outre, le fait que les kits CKD et les kits SKD peuvent être exemptés des mesures en cause au titre de l'article 2 du Décret n° 125 est-il pertinent d'une manière ou d'une autre aux fins du présent examen? De même, les impositions perçues au titre de l'article 29 du Décret n° 125 sont-elles pertinentes d'une manière ou d'une autre aux fins du présent examen?**

459. Non, car les kits CKD et les kits SKD ne sont pas effectivement exemptés de l'application des mesures. Ils n'en sont "exemptés" que dans la mesure où un importateur est disposé à accepter qu'ils soient classés en tant que véhicule réputé complet au titre de l'article 21.1, ce qui veut dire, dans les faits, que les mesures leur sont applicables. Comme il est indiqué plus haut dans la réponse à la première partie de la question n° 101, les mesures ne pourraient être considérées comme appliquant une "imposition à la frontière" que dans les cas où les kits CKD et les kits SKD, présentés à la frontière sous forme d'envoi unique, contiennent toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour constituer un véhicule automobile. Dans tous les autres cas, et pour toutes les pièces automobiles, l'application des mesures se traduit pas des impositions intérieures qui sont incompatibles avec l'article III.

460. S'agissant de l'article 29, l'imposition appliquée aux pièces automobiles importées ne peut être considérée comme une imposition intérieure que dans la mesure où elle correspond au taux de droit applicable aux pièces automobiles inscrit dans la Liste de la Chine. Les impositions de 15 pour cent, si le fabricant de véhicules fournit un justificatif établissant que le fournisseur de pièces a déjà acquitté le droit exigible pour les pièces, et de 25 pour cent, si ce justificatif ne peut pas être produit, sont des impositions intérieures. Dans ce dernier cas, il ne s'agit pas seulement d'une imposition intérieure, mais d'une imposition punitive qui n'a absolument aucun rapport avec l'importation réelle des pièces automobiles initiales.

**102. (Chine) Veuillez expliquer pourquoi le seuil de 60 pour cent prévu par l'article 21.3 du Décret n° 125 ne constituerait pas une prescription relative à la teneur en produits nationaux.**

#### **Réponse de la Chine**

461. Comme la Chine l'explique plus bas dans la réponse à la question n° 117, la valeur des pièces et composants importés par rapport à la valeur de l'article fini est un facteur que les autorités douanières prennent en considération aux fins de l'application du critère des caractéristiques essentielles au titre de la RGI 2 a). La Chine donne des exemples précis de cette pratique dans la réponse à la question n° 117. Le seuil de 60 pour cent prévu par l'article 21.3 du Décret n° 125 reflète cet aspect du critère des caractéristiques essentielles. La Chine considère qu'un groupe de pièces et composants importés qui atteint ce seuil sera nécessairement reconnaissable comme étant un véhicule automobile et présentera donc les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Il ne s'agit pas d'une prescription relative à la teneur en produits nationaux.

#### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 102**

462. Dans sa réponse, la Chine dit: "Comme la Chine l'explique plus bas dans la réponse à la question n° 117, la valeur des pièces et composants importés par rapport à la valeur de l'article fini est un facteur que les autorités douanières prennent en considération aux fins de l'application du critère des caractéristiques essentielles au titre de la RGI 2 a). La Chine donne des exemples précis de cette pratique dans la réponse à la question n° 117. Le seuil de 60 pour cent prévu par l'article 21.3 du Décret n° 125 reflète cet aspect du critère des caractéristiques essentielles."

463. Cette déclaration de la Chine décrit d'une manière erronée l'application aux importateurs de l'article 21.3 du Décret n° 125, parce qu'elle fait de la valeur des pièces importées l'une des trois méthodes qui aboutissent automatiquement à la conclusion que les pièces constituent des véhicules complets. Il ne s'agit pas d'un critère des caractéristiques essentielles mais d'une stricte valeur de seuil. L'article 21.3 du Décret n° 125 n'est pas un facteur permettant de déterminer les

"caractéristiques essentielles", mais c'est le seul facteur utilisé par la Chine qui se traduit par une prescription relative à la teneur en produits nationaux.

464. Par ailleurs, les exemples fournis par la Chine dans les pièces CHI-16, CHI-42 et CHI-45 n'étaient pas l'utilisation de la valeur comme seul critère unique pour établir les caractéristiques essentielles. Dans la pièce CHI-16 (NY M83114), il est clairement indiqué que "la nature de l'article, le volume, la quantité ou la valeur peuvent être pris en compte pour déterminer les caractéristiques essentielles. Nous estimons que le kit de 34 pièces pour le modèle Glock 17 qu'il est proposé d'importer, sans carcasse, comprend l'ensemble des pièces constitutives distinctives qui établissent son identité, à savoir un pistolet complet ou fini". Les États-Unis ne se sont pas fondés sur la valeur pour déterminer les "caractéristiques essentielles" au titre de la RGI 2 a), mais ils se sont plutôt appuyés sur le fait que le kit était "importé sans cadre mais avec toutes les autres pièces nécessaires" en tant que pistolet non fini et non assemblé.

465. Pour ce qui est de la pièce CHI-42 (HQ 086555), les États-Unis reconnaissent, s'agissant de la RGI 2 a), que "la nature de l'article, le volume, la quantité ou la valeur peuvent être pris en compte pour [déterminer les caractéristiques essentielles d'un article]. Toutefois, cette détermination varie suivant les différents types de marchandises [citant la note explicative VIII relative à la RGI 3 b) et non les notes explicatives relatives à la RGI 2 a)]". Dans cette décision, les États-Unis ont indiqué qu'une pelle rétrocaveuse incomplète ou non finie serait classée en tant qu'excavatrice, si elle présentait les caractéristiques essentielles d'une excavatrice. L'excavatrice non complète ou non finie doit être facilement reconnaissable en tant qu'excavatrice. Dans cette affaire, les États-Unis ont conclu que le mécanisme de translation d'une excavatrice conférait les caractéristiques essentielles, parce qu'il était suffisamment important au sens de la RGI 2 a). Les États-Unis ne se sont pas fondés sur la valeur pour déterminer les "caractéristiques essentielles" au titre de la RGI 2 a), mais ont examiné la nature de l'article.

466. Dans la pièce CHI-45, la décision du Service des douanes des États-Unis fait état d'un véhicule ferroviaire intermodal auquel il manque certains composants qui en feraient un wagon spécialement conçu pour transporter des remorques routières de certaines dimensions. Dans la section portant sur les faits, il est indiqué dans la décision que la valeur en pourcentage du produit importé est comparable à celle de l'article complet. La RGI 2 a) est citée dans la section de la décision intitulée "Droit et analyse" et il est conclu que l'article tel qu'il a été importé constituait un wagon non fini pour le transport sur rail de marchandises. Les motifs de la décision n'y sont pas exposés, pas plus qu'il n'est indiqué sur quoi se fonde la conclusion; la décision n'étaye donc pas les affirmations de la Chine selon lesquelles le Service des douanes des États-Unis utilise des critères fondés sur la valeur ajoutée pour fonder ses décisions en matière de classement.

**103. (Plaignants) Souscrivez-vous à la déclaration faite par la Chine au paragraphe 41 de sa première communication écrite selon laquelle le Groupe spécial doit d'abord décider si les mesures en cause sont des mesures à la frontière ou des mesures intérieures? Dans la négative, pourquoi pas?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

467. Comme les Communautés européennes l'ont déjà indiqué aux paragraphes 13 et 21 de leur déclaration orale, 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". Par ailleurs, le fait qu'une mesure donnée puisse être décrite d'une manière générale comme une "mesure à la frontière", dans le sens où elle est appliquée "à l'importation ou à l'occasion de l'importation", n'empêche pas nécessairement d'effectuer une analyse au regard de l'article III du GATT. En tout état de cause, les

Communautés européennes sont d'avis que les mesures en cause dans le présent différend sont soumises à l'*Accord sur les MIC* et à l'article III. Cela tend à indiquer que d'une manière générale, les mesures sont plutôt des "mesures intérieures" que des "mesures à la frontière", même si elles sont couchées en termes douaniers.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

468. Comme ils l'ont souligné dans leur déclaration orale, les États-Unis ne sont pas de cet avis. Les mesures de la Chine sont des violations pures et simples de l'article III:4, de l'article III:5 et de l'*Accord sur les MIC*, indépendamment de la question de savoir si les impositions sont des impositions intérieures soumises à l'article III:2 ou des droits de douane soumis à l'article II.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

469. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 85, le Canada convient que les impositions prévues par les mesures sont soit des impositions intérieures, soit des impositions à la frontière (et la Chine a admis que toutes les impositions, sauf celles qui sont acquittées par les fabricants de véhicules pour les pièces qu'ils importent directement, sont des impositions intérieures), mais il n'est pas nécessaire de déterminer d'entrée de jeu si les exigences administratives découlant des mesures sont des mesures "à la frontière" ou des mesures "intérieures".

**104. (Chine) Veuillez formuler des observations sur le point de vue des plaignants selon lequel l'une des manières dont les mesures modifient les "conditions de concurrence" est en assujettissant un fabricant utilisant des pièces automobiles importées à un régime administratif contraignant. (par exemple, première communication écrite du Canada, paragraphe 102)**

#### **Réponse de la Chine**

470. Comme la Chine l'a expliqué à la première réunion du Groupe spécial, ce que les plaignants qualifient de "régime administratif contraignant", c'est le processus douanier que la Chine a établi pour déterminer si un fabricant d'automobiles importe et assemble une série de pièces automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Dans des réponses à plusieurs questions, principalement la question n° 134, la Chine a expliqué que le processus douanier qu'elle a mis en place vise à établir la relation existant entre des envois multiples de pièces et composants, dans le but d'imposer les droits qui s'appliquent à l'article complet.

471. La Chine ne pense pas que le processus qu'elle a établi dans ce but est plus "contraignant" que les régimes douaniers que les Membres ont adoptés pour régler d'autres questions complexes d'administration douanière, tels que les régimes de trafic de perfectionnement actif et les régimes du drawback. Il est explicitement admis à l'article VIII:1 c) du GATT de 1994 que les régimes douaniers peuvent être complexes. Le simple fait que ces régimes puissent être complexes ne signifie pas qu'ils sont soumis aux disciplines de l'article III.

**105. (Plaignants) Les impositions perçues sur les importations de kits CKD et de kits SKD au titre du deuxième paragraphe de l'article 20 du Décret n° 125 sont-elles des "impositions à la frontière"? Dans l'affirmative, ces impositions sont-elles soumises aux disciplines de l'article II du GATT? Dans l'affirmative, s'agit-il de "droits de douane proprement dits" au sens de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT ou "d'autres droits ou impositions" au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

472. Les Communautés européennes croient comprendre qu'il est fait référence au deuxième paragraphe de l'article 2 du Décret n° 125, et non à l'article 20. Si tel est le cas, les Communautés européennes sont d'avis que si l'importateur choisit l'option prévue à l'article 2 du Décret n° 125 et qu'il déclare les kits CKD et les kits SKD à la douane conformément aux procédures douanières ordinaires et que le classement est effectué selon les règles douanières ordinaires, c'est-à-dire d'après les caractéristiques objectives des produits dans l'état où ils sont présentés, les impositions sont des "impositions à la frontière" relevant de l'article II du GATT. La Chine a indiqué que les impositions seraient des "droits de douane proprement dits". Compte tenu du fait que les impositions frappant ces kits ne sont pas inscrites dans les Listes de concessions de la Chine, conformément au paragraphe 1 du Mémoire d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b) du GATT de 1994, les impositions ne peuvent pas être "d'autres droits ou impositions". En conséquence, les Communautés européennes peuvent concorder avec la Chine pour dire que dans ce cas précis, les impositions seraient des "droits de douane proprement dits".

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

473. Les États-Unis croient comprendre que cette question se rapporte à l'article 2 (et non à l'article 20) du Décret n° 125. Comme les États-Unis l'ont expliqué dans la réponse à la question n° 80, il semble qu'il s'agisse d'un droit de douane proprement dit.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

474. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 33, les impositions ne peuvent être considérées comme des impositions intérieures que si elles sont appliquées à des pièces qui arrivent à la frontière sous forme d'envoi unique et qui présentent, en l'état où elles sont présentées à la frontière, les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet. Dans de tels cas, les impositions peuvent être considérées comme des impositions à la frontière. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 61, ces pièces devraient alors être frappées de droits de douane proprement dits à un taux de 10 pour cent. Bien entendu, l'évaluation des pièces devrait être compatible avec les lignes tarifaires et les règles d'interprétation applicables, de sorte qu'un simple ensemble de pièces ne serait pas suffisant en soi pour constituer un kit CKD ou un kit SKD si une ouvraison complémentaire est nécessaire.

**106. (Plaignants) Si les impositions perçues en ce qui concerne les importations de kits CKD et de kits SKD au titre du deuxième paragraphe de l'article 2 du Décret n° 125 sont des "impositions à la frontière" au regard de l'article II du GATT, le Groupe spécial devrait-il quand même se prononcer sur les allégations au titre de l'article III:4 et III:5 du GATT et de l'article 2 de l'Accord sur les MIC?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

475. Si la Chine confirme:

- que seules les procédures douanières générales normales sont appliquées dans le cadre du deuxième paragraphe de l'article 2 du Décret n° 125; et
- que les kits CKD ou les kits SKD comprennent toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule et qu'ils sont présentés à la douane en même temps sous forme d'envoi unique,

il serait suffisant que le Groupe spécial décide s'il est conforme à la Liste d'engagements de la Chine d'appliquer à ces kits, d'une manière générale et dans tous les cas, le droit relatif aux véhicules automobiles complets, s'agissant du deuxième paragraphe de l'article 2. La présente réponse doit être comprise en tenant compte du fait que les Communautés européennes n'ont pas formulé d'allégation distincte au titre du paragraphe 93 du Protocole d'accession de la Chine.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

476. Oui, ces allégations seraient encore valables parce que – comme les États-Unis l'ont expliqué – un droit de douane proprement dit peut être appliqué d'une manière incompatible avec l'article III:4 et III:5 ainsi que l'Accord sur les MIC si le niveau du droit dépend de prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux ou de prescriptions en matière de mélange sur place.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

477. Comme il est indiqué dans les réponses aux questions n° 85 et 101, hormis les impositions frappant les kits CKD et les kits SKD telles qu'elles ont été définies par les plaignants, les mesures appliquent des "impositions intérieures" et imposent des charges administratives additionnelles qui doivent être examinées au regard de l'article III:2, III:4 et III:5 ainsi que de l'article 2 de l'*Accord sur les MIC*.

**107. (Plaignants) Au paragraphe 20 de sa déclaration orale, la Chine interprète l'expression "en matière commerciale" figurant à l'article II:1 a) du GATT "est synonyme d'"importations"". Êtes-vous d'accord? Veuillez expliquer votre réponse.**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

478. Les Communautés européennes ne voient pas au juste pourquoi la Chine voudrait que l'expression "en matière commerciale" soit synonyme d'"importations". Le sens ordinaire du terme "commerce" (en matière commerciale) est le suivant: "buying and selling; the exchange of merchandise or services, especially on a large scale" (achat et vente; échange de marchandises ou de services, en particulier à grande échelle) (*Shorter Oxford English Dictionary*).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

479. Les États-Unis ne sont pas d'accord – l'expression "en matière commerciale" a un sens plus large que le terme "importations". De fait, les États-Unis croient comprendre que les Membres peuvent consolider dans leurs listes aussi bien des droits d'exportation que des droits d'importation.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

480. Bien que les deux soient liés, le Canada fait observer que l'expression "en matière commerciale" est une notion plus générale, qui englobe les "importations". Le *Shorter Oxford English Dictionary* définit le terme "commerce" (en matière commerciale) comme suit: "buying and selling; the exchange of merchandise or services, esp. on a large scale" (achat et vente; échange de marchandises ou de services, en particulier à grande échelle).<sup>76</sup> Ainsi, bien que les deux soient liés, il

---

<sup>76</sup> *Shorter Oxford English Dictionary*, 5<sup>ème</sup> édition (Oxford, Oxford University Press, 2002), page 459 (pièce CDA-7).

ne serait pas judicieux de réduire le "commerce" aux importations", qui ne constituent qu'une partie de l'ensemble des échanges.

**108. La Chine a indiqué que "les impositions qu'elle impose au titre des mesures contestées ont trait à une condition qui a pris naissance au moment de l'importation. Cette condition est que lorsque le fabricant d'automobiles réalise son intention déclarée d'importer et d'assembler des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il est obligé d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles, tout comme s'il avait importé ces pièces et composants sous forme d'envoi unique" (paragraphe 31 de la première déclaration orale de la Chine).**

**a) (Chine) La Chine pourrait-elle préciser si les produits en cause ne peuvent franchir la frontière à moins qu'il n'ait été satisfait à la condition décrite par la Chine?**

### **Réponse de la Chine**

481. Comme la Chine l'a expliqué dans la réponse à la question n° 55, il existe une distinction importante dans la pratique douanière internationale, ainsi qu'il ressort de la Convention de Kyoto révisée, entre l'accomplissement des formalités douanières en ce qui concerne une importation et la mise en libre pratique de cette importation. Les produits importés sont fréquemment mis en libre pratique – c'est-à-dire mis à la disposition de l'importateur à la frontière – avant que le "dédouanement" n'ait été complété. Les marchandises ainsi mises en libre pratique peuvent être soumises à des procédures douanières additionnelles afin d'assurer le respect de la législation et de la réglementation douanière applicable.

482. Conformément à ces pratiques douanières internationales, les pièces et composants automobiles importés par un fabricant d'automobiles pour un modèle de véhicule enregistré sont "remis" au fabricant d'automobiles à la frontière mais restent soumis à un régime douanier et sont garantis par un cautionnement pour assurer le respect des taux tarifaires chinois applicables aux véhicules automobiles. Ce régime garantit que l'importation et l'assemblage d'envois multiples de pièces et composants reçoivent le même traitement tarifaire au titre de la RGI 2 a), indépendamment de la question de savoir si les pièces et composants entrent en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples. L'obligation d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles prend naissance en tant que "condition" – à savoir, en raison – de l'importation de pièces et composants automobiles que la Chine aurait classés en tant que véhicule automobile s'ils étaient entrés en Chine sous forme d'envoi unique.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 108 a)**

483. La réponse de la Chine à cette question du Groupe spécial indique qu'étant donné que les pièces automobiles peuvent être mises à la disposition de l'importateur avant l'accomplissement de toutes les procédures douanières, la "condition" des pièces automobiles à l'importation peut également être déterminée en fonction de leur utilisation sur le marché intérieur après leur remise au fabricant d'automobiles. Selon le Système harmonisé, la condition de la marchandise lorsque l'envoi arrive en Chine est celle de la marchandise à l'importation, indépendamment du moment où toutes les procédures douanières peuvent être accomplies. En conséquence, les États-Unis contestent l'implication voulant que la Chine ait le droit de classer les pièces automobiles importées "indépendamment de la question de savoir si les pièces et composants entrent en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples".

**b) (Chine) Veuillez expliquer comment les impositions peuvent être considérées comme "une condition qui a pris naissance au moment de l'importation" en l'absence de clauses spéciales dans la Liste tarifaire de la Chine.**

#### **Réponse de la Chine**

484. La Chine a répondu à cette question dans les réponses à des questions précédentes, en particulier les questions n° 27 et 54. En résumé, la Chine ne considère pas qu'elle devait inscrire "une condition ou une clause spéciale" dans sa liste de concessions afin d'interpréter et d'appliquer sa liste de concessions conformément aux règles du Système harmonisé. La "condition" des pièces et composants automobiles au moment de l'importation est qu'ils font partie d'un ensemble de pièces et composants automobiles importés qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. L'existence de cette condition est établie par l'évaluation préalable du modèle de véhicule auquel ces pièces et composants sont destinés et par la déclaration de l'importateur au moment de l'importation. Le fabricant d'automobiles est obligé d'acquitter le taux de droit applicable aux véhicules automobiles lorsqu'il joint cet envoi de pièces et composants automobiles à d'autres envois de pièces et composants automobiles importés pour assembler un modèle de véhicule qu'il a enregistré préalablement parce qu'il remplissait un ou plusieurs des critères énoncés dans le Décret n° 125.

**c) (Chine) Au cours de la première réunion de fond, la Chine a indiqué que la détermination sur le point de savoir si certaines pièces automobiles devraient être assimilées à des véhicules complets est établie avant l'importation. Compte tenu de cette déclaration, veuillez expliquer comment la condition décrite plus haut par la Chine peut être considérée comme "une condition qui prend naissance au moment de l'importation".**

#### **Réponse de la Chine**

485. Comme il est indiqué dans les réponses aux questions précédentes, et dans la réponse à la question n° 134, l'évaluation et la vérification préalable ont pour but d'établir la relation existant entre des envois multiples de pièces et composants, dans le but d'imposer les droits qui s'appliquent à l'article complet. L'évaluation et la vérification établissent si des envois multiples de pièces et composants automobiles sont liées entre eux, du fait de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule que la Chine aurait classé en tant que véhicule automobile si les pièces et composants étaient entrés en Chine sous forme d'envoi unique.

486. Comme la Chine l'a expliqué dans la réponse à la question n° 5, une fois qu'un fabricant a enregistré un modèle de véhicule parce qu'il remplissait ou plusieurs des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125, le fabricant doit ensuite importer les pièces destinées à ce modèle de véhicule séparément des autres pièces automobiles et déclarer les pièces importées en tant que parties d'un modèle de véhicule enregistré. Comme le fabricant d'automobiles a importé des pièces et des composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il est tenu d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles en tant que "condition" – à savoir, en raison – de l'importation de ces pièces et composants automobiles liés entre eux.

**d) (Chine) Au cours de la première réunion de fond, la Chine a également indiqué que l'"intention" des importateurs n'est pas pertinente pour l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) et que c'est la détermination sur le point de savoir si les pièces en question présentent les caractéristiques essentielles d'un article complet (à savoir un véhicule complet en l'espèce) qui est pertinente aux fins du classement tarifaire. Comment la Chine concilie-t-elle ce**

**point de vue avec la déclaration qu'elle a faite et qui est citée plus haut selon laquelle la condition qui prend naissance au moment de l'importation est liée à la détermination sur le point de savoir si le fabricant d'automobiles a réalisé son intention déclarée d'importer et d'assembler des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.**

### **Réponse de la Chine**

487. Deux notions d'"intention" différentes sont en cause ici. L'argument de la Chine concernant la RGI 2 a) est qu'il n'est pas question au titre de cette règle de se demander si l'importateur a l'*intention* d'assembler des pièces et composants pour en faire un article complet – cette intention est présumée. Ainsi, si un importateur importe un véhicule automobile non assemblé dans un seul conteneur dans l'intention de vendre les divers composants et pièces comme pièces de rechange, cette intention est sans rapport avec la détermination du classement – les autorités douanières devraient classer l'importation en tant que véhicule automobile complet, conformément à la RGI 2 a).

488. Comme la Chine l'a expliqué dans les réponses à des questions précédentes, l'évaluation et la vérification préalables de modèles de véhicule donnés visent à établir si le fabricant d'automobiles a pour pratique ou pour intention d'importer des *envois multiples* de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Ainsi qu'il a été expliqué, le fabricant d'automobiles est obligé d'acquitter les droits applicables aux véhicules automobiles pour ces importations. En vertu du régime douanier que la Chine a établi à cette fin, le fabricant d'automobiles acquitte les droits de douane applicables après avoir assemblé les envois multiples de pièces et composants en un modèle de véhicule enregistré.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 108 d)**

489. Dans sa réponse, la Chine dit: "Comme la Chine l'a expliqué dans les réponses à des questions précédentes, l'évaluation et la vérification préalables de modèles de véhicule donnés vise à établir si le fabricant d'automobiles a pour pratique ou pour intention d'importer des *envois multiples* de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Ainsi qu'il a été expliqué, le fabricant d'automobiles est obligé d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles pour ces importations. En vertu du régime douanier que la Chine a établi à cette fin, le fabricant d'automobiles acquitte les droits de douane applicables après avoir assemblé les envois multiples de pièces et composants en un modèle de véhicule enregistré."

490. Cette pratique chinoise méconnaît l'application correcte du Système harmonisé, qui dispose que la marchandise devrait être classée dans la condition dans laquelle elle est présentée, indépendamment de ce qui lui arrive après l'importation.

**109. (Toutes les parties) Souscrivez-vous, et pour quelles raisons, avec l'argument ci-après figurant au paragraphe 14 de la déclaration orale de l'Australie en tant que tierce partie, qui a été avancé au sujet de l'affirmation de la Chine selon laquelle une imposition imposée après l'importation et au-delà du point d'importation peut quand même être une imposition à la frontière si elle est liée à une obligation fiscale qui est née au moment de l'importation:**

**"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. ... En conséquence ... l'obligation fiscale naît sur le**

***marché intérieur, une fois que le véhicule a été fabriqué.*** (pas d'italique dans l'original)

#### **Réponse de la Chine**

491. La Chine a répondu à cette question dans la réponse à la question n° 78.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

492. Les Communautés européennes souscrivent entièrement à l'argument présenté par l'Australie au paragraphe 14 de sa déclaration orale. Veuillez également vous reporter à la réponse à la question n° 78.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

493. Veuillez vous reporter à la réponse des États-Unis à la question n° 78.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

494. Le Canada se rallie à la déclaration de l'Australie et, à cet égard, renvoie le Groupe spécial aux paragraphes 65 et 66 de sa première communication écrite, qui comprennent des exemples de la manière dont l'obligation fiscale naît à l'intérieur du pays au titre des mesures.

C. ARTICLE II DU GATT DE 1994

**110. (Toutes les parties) La Règle générale interprétative 2 a) dispose, entre autres choses, que "[t]oute 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". Veuillez expliquer ce que veut dire l'expression "en l'état" qui figure dans la Règle 2 a).**

#### **Réponse de la Chine**

495. La Chine estime que l'expression "en l'état", qui figure dans la RGI 2 a), se prête en soi à plusieurs interprétations lorsqu'il est question d'articles non montés ou démontés qui sont importés sous forme d'envois multiples. Toutefois, compte tenu de l'interprétation adoptée par l'OMD qui est examinée plus bas, la Chine estime que l'expression devrait être interprétée comme incluant "tel que présenté dans une déclaration en douane" ou "tel que présenté au vu des faits et des circonstances entourant l'opération d'importation".

496. Selon la *Convention internationale sur le Système harmonisé*, les Règles générales interprétatives font partie du Système harmonisé. En conséquence, la Chine estime qu'il convient d'interpréter la RGI 2 a), y compris l'expression "en l'état", conformément à l'article 31 de la *Convention de Vienne*. La Chine estime qu'il faut formuler deux observations à cet égard.

497. Premièrement, l'expression "en l'état" est employée dans la RGI 2 a) pour régler la relation en matière de classement tarifaire entre des articles complets et des parties d'articles. En ce qui concerne les articles non montés ou démontés, la RGI 2 a) règle cette relation en matière de classement en établissant que les pièces et composants sont classés en tant qu'article complet s'ils présentent, "en l'état", les caractéristiques essentielles de cet article. Cela étant, il serait arbitraire de conclure que le même ensemble de pièces et de composants, utilisé pour assembler le même article fini, devrait être

classé différemment pour la seule raison que les pièces et composants sont contenus dans un envoi unique ou dans des envois multiples. Cette interprétation invaliderait la manière dont la RGI 2 a) règle la relation entre les pièces et les articles complets, parce qu'elle laisserait le règlement de cette question entièrement à l'appréciation de l'importateur. En outre, elle contreviendrait au principe général selon lequel le fond devrait primer sur la forme en matière d'application des législations douanières.

498. Le deuxième élément d'analyse pertinent au titre de la *Convention de Vienne* est fourni par l'article 31.3 a): "tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions". Comme le Groupe spécial le sait, et comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 112, le Comité du Système harmonisé a interprété la RGI 2 a) dans la mesure où elle concerne en particulier "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Selon l'interprétation du Comité du SH, telle qu'elle a été adoptée par l'OMD, l'application de la RGI 2 a) dans ces circonstances est une question à laquelle "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée". Cette interprétation a nécessairement une incidence sur le sens attribué à l'expression "en l'état". Si l'expression "en l'état" était circonscrite au contenu d'un envoi unique, les membres du Système harmonisé ne pourraient pas appliquer les principes de la RGI 2 a) à des marchandises assemblées à partir d'envois multiples. Le fait que l'OMD a estimé que les membres du Système harmonisé pouvaient appliquer les principes de la RGI 2 a) à des marchandises assemblées à partir d'envois multiples peut uniquement vouloir dire que l'expression "en l'état" n'est pas circonscrite aux envois uniques.

499. Ces considérations étayent la conclusion selon laquelle l'expression "en l'état" doit être interprétée comme autorisant les autorités douanières nationales à appliquer les principes de la RGI 2 a) à des marchandises qui sont assemblées à l'intérieur du pays à partir d'envois multiples de pièces et composants importés. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 112, cette application de la RGI 2 a) reste soumise aux principes de la RGI 2 a) elle-même.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

500. 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 pertinents. Telle est l'essence des mots "en l'état" figurant dans la RGI 2 a).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

501. Aux fins de la RGI 2 a), l'expression "en l'état" désigne la condition de l'article au moment de son importation. Dans le cadre de la législation douanière des États-Unis, il est bien établi que le classement repose sur la condition des marchandises au moment de l'importation.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

502. L'évaluation du point de savoir si un article incomplet ou non fini présente les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini doit se faire sur la base des caractéristiques objectives de cet article, et de cet article seulement, dans l'état où il est présenté aux agents des douanes à la frontière (en d'autres termes, l'"instantané"). Voilà le sens de l'expression "en l'état" qui figure à la RGI 2 a). Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a confirmé que le classement doit reposer sur les caractéristiques objectives d'un article en l'état lorsqu'il a cité la déclaration de l'OMD selon laquelle "[l]e classement de marchandises dans le Système harmonisé

s'effectu[ait] toujours sur la base des caractéristiques objectives *du* produit au moment de son importation".<sup>77</sup> Il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que des envois distincts arrivent à des moments différents, de l'utilisation finale ou de la valeur de l'article, mais uniquement des caractéristiques objectives *du* produit dans l'état où il est présenté à la frontière.

### Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 110

503. Selon la Chine, l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) signifie "au vu des faits et des circonstances entourant l'opération d'importation". Aux fins des mesures "anticonournement" de la Chine, ces faits et circonstances comprennent l'assemblage après l'importation de pièces automobiles importées en véhicules automobiles finis. Cette interprétation qui est proposée de l'expression "en l'état" porte atteinte à l'uniformité même que le Système harmonisé est censé protéger, parce que la Chine fait abstraction de la forme réelle de l'envoi de marchandises au profit de la condition future des marchandises intégrées dans un véhicule automobile complet. Cette condition future n'existe pas au moment de l'importation de la pièce automobile.

504. Les États-Unis contestent l'affirmation de la Chine selon laquelle l'expression "en l'état" n'est pas circonscrite aux envois uniques en raison du libellé de la "décision" du Système harmonisé dont il est fait état au paragraphe 10 de l'annexe IJ/7 au document 39.600.<sup>78</sup> L'article 31.3 a) de la Convention de Vienne, qui prévoit que, aux fins de l'interprétation d'un traité, il sera tenu compte "de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions" ne justifie pas qu'un poids additionnel soit donné à cette "décision". L'observation initiale avait été formulée par le Comité de la nomenclature, qui était chargé de l'interprétation de la Nomenclature du Conseil de coopération douanière (la Nomenclature a précédé le Système harmonisé). Comme la "décision" ne figure que dans le rapport du Comité et qu'aucune modification n'a été apportée aux notes explicatives et qu'aucun avis de classement n'a été adopté, le paragraphe 10 a peu de poids et il ne s'agit pas d'une décision exécutoire du Comité du Système harmonisé.

505. Par ailleurs, la "décision" n'a pas été adoptée par l'OMD. La "décision" ne signifie pas non plus que l'administration douanière d'un État membre peut abroger les prescriptions des Règles générales interprétatives par la voie d'une réglementation intérieure. La "décision" n'est pas non plus une interprétation du sens de l'expression "en l'état". De fait, il n'est aucunement question de l'expression "en l'état" dans la "décision".

506. D'ailleurs, la thèse de la Chine sur le sens de l'expression "en l'état" est contraire à une décision rendue en 1979 par le Comité de la nomenclature pendant sa 42<sup>ème</sup> session. Cette décision adoptait la proposition de la délégation danoise visant à remplacer, dans la version anglaise de la nomenclature du Système harmonisé, le mot "imported" par "presented", afin d'aligner les versions française et anglaise et pour que la version anglaise soit également applicable aux exportations si nécessaire.<sup>79</sup> Cette substitution a également été opérée dans le cadre de la RGI 2 a) à des fins d'uniformité. L'expression "as presented" (en l'état) désigne la condition de la marchandise lorsqu'elle est importée; c'est pour une raison rédactionnelle et non de fond que "as presented" a été remplacé par "imported" dans le cadre de la RGI 2 a).

507. En fait, cette interprétation est étayée par une lettre de la Direction de la nomenclature et de la classification datée d'octobre 1989, dans laquelle il est expliqué que "le remplacement du terme

---

<sup>77</sup> CE – *Morceaux de poulet*, rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 230 (pas d'italique dans l'original).

<sup>78</sup> Pièce CHI-29.

<sup>79</sup> Voir l'annexe F/2 au document 25.300f (pièce US-1).

"imported" par "presented" constitue en fait un amendement d'ordre rédactionnel ayant pour but de faire comprendre sans équivoque que les dispositions des Règles concernées s'appliquent à un article déterminé dans l'état où il est présenté lors du dédouanement".<sup>80</sup>

508. Les marchandises sont présentées pour dédouanement au moment de l'importation. Même si le dédouanement n'est pas achevé avant un certain temps, l'assemblage qui intervient après la présentation n'est pas une condition qui existait lorsque les marchandises ont été présentées pour dédouanement (au moment de leur importation). L'interprétation que fait la Chine de l'expression "en l'état" (qui comprend l'assemblage après l'importation sur le marché intérieur) est donc inexacte. Pour les raisons susmentionnées, l'expression "en l'état" désigne la condition de la marchandise à l'importation.

**111. (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 160 de sa première communication écrite et au paragraphe 13 de sa déclaration orale au sujet de la décision confirmée de l'OMD concernant la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, veuillez préciser le statut juridique de cette décision de l'OMD et indiquer si celle-ci est contraignante pour les parties à l'OMC ou les Membres de l'OMC.**

#### Réponse de la Chine

509. La décision du Comité du Système harmonisé, telle qu'elle est libellée, est une interprétation de la Règle générale interprétative 2 a). En vertu de l'article 7 de la Convention sur le Système harmonisé, l'une des fonctions du Comité est "[de] formule[r] des recommandations afin d'assurer une interprétation et une application uniformes du Système harmonisé". Selon la description qu'en fait l'OMD, le Comité du SH "est le seul organe international pouvant émettre un avis faisant foi en matière de classement tarifaire".<sup>81</sup> En vertu de l'article 8 de la Convention sur le Système harmonisé, 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.

510. En conséquence de ces dispositions, la décision du Comité du SH est une interprétation de la RGI 2 a) qui fait foi et qui a été adoptée par les membres de l'OMD. Il s'agit de l'interprétation officielle que fait l'OMD de la RGI 2 a), telle qu'elle s'applique au classement des articles qui sont assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants. Selon la décision de l'OMD, cette application particulière de la RGI 2 a) est une question à laquelle "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée". Cette interprétation de la RGI 2 a) remonte à une décision prise par le Comité de la nomenclature lorsque la RGI 2 a) a été rédigée initialement au début des années 60.<sup>82</sup> La décision de 1995 du Comité du SH ne faisait que confirmer cette interprétation de longue date de la RGI 2 a) dans le cadre du Système harmonisé.

---

<sup>80</sup> Lettre de la Direction de la nomenclature et de la classification, datée du 2 octobre 1989, avec annexes (pièce US-1).

<sup>81</sup> OMD, *Le Système harmonisé – La langue du commerce international* (pièce JE-36).

<sup>82</sup> Voir OMD, Comité du Système harmonisé, document 39.235 (8 février 1995), paragraphe 28 ("En outre, le Secrétariat reproduit ci-après une décision prise par le Comité de la nomenclature, lors de l'élaboration de la Règle générale interprétative 2 a) et de sa Note explicative ...").

511. Les Règles générales interprétatives font partie du Système harmonisé et elles sont contraignantes pour les membres de l'OMD. Logiquement, cela devrait comprendre les interprétations qui font foi des Règles générales interprétatives adoptées par l'OMD. Toutefois, la question de savoir si la décision du Comité du SH est formellement "contraignante" pour les membres de l'OMD n'est pas pertinente en l'espèce. Lorsqu'elle a conclu que l'application de la RGI 2 a) à des envois multiples était une question qui devait être réglée dans le cadre des législations et réglementations nationales, l'OMD a nécessairement jugé que la RGI 2 a) n'interdisait pas cette application particulière de la règle et a conclu que cette application de la règle n'est pas incompatible par ailleurs avec le Système harmonisé. De par sa nature même, il ne s'agit pas d'une interprétation qui serait "contraignante" pour les membres de l'OMD; c'est une interprétation qui laisse à chaque membre de l'OMD le soin de régler cette question.<sup>83</sup>

512. Ainsi qu'il a été indiqué plus en détail dans les réponses à d'autres questions, l'Organe d'appel a confirmé à maintes reprises l'importance du Système harmonisé pour l'interprétation des Listes de concessions des Membres de l'OMC. Cela comprend les Règles générales interprétatives. L'interprétation adoptée par l'OMD est importante en l'espèce parce que les Membres de l'OMC savent depuis au moins 1995 que le Système harmonisé autorise les Membres à classer les importations multiples de pièces et composants conformément aux principes de la RGI 2 a). Cela fait partie du contexte dans lequel les Membres de l'OMC ont négocié des concessions tarifaires et pris des engagements ainsi que du contexte dans lequel la Chine a négocié sa liste de concessions avec d'autres Membres de l'OMC à l'occasion de son accession à l'OMC. En vertu de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, la décision de l'OMD concernant l'interprétation de la RGI 2 a) constitue donc un contexte pertinent pour l'interprétation des dispositions tarifaires chinoises relatives aux véhicules automobiles.

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

513. En général, les décisions de l'OMD ne lient pas les parties contractantes de l'OMD.<sup>84</sup>

514. En outre, la pièce CHI-29 à laquelle il est fait référence au paragraphe 160 de la première communication écrite de la Chine doit être située dans son véritable contexte. Les paragraphes 1 à 8 de la décision n'ont rien à voir avec la question des "envois échelonnés". Les paragraphes 1 à 8 ont trait à l'arrêt de la Cour de justice européenne dans l'affaire C-35/93, *D. Eisbein* (Rec. 1994, page I-02655), dans laquelle la question qui se posait était la pertinence de la complexité de l'opération d'assemblage eu égard à la Règle 2 a) du Système harmonisé.

515. Dans un tout autre ordre d'idées, le comité a décidé d'inclure dans son rapport la décision du Comité de la nomenclature concernant les envois échelonnés. Toutefois, la Règle 2 a) n'a aucunement été modifiée à l'issue du débat au comité. L'argument de la Chine selon lequel la décision du comité affecterait le critère "en l'état" figurant dans la Règle 2 a) en ce qui concerne les envois échelonnés est donc dénué de tout fondement.

---

<sup>83</sup> En d'autres termes, la décision adoptée par l'OMD empêche un membre de l'OMD de prétendre qu'un autre membre de l'OMD n'est pas autorisé à appliquer la RGI 2 a) à des envois multiples, même si le membre plaignant de l'OMD n'applique pas lui-même la RGI 2 a) de cette manière. La décision du Comité du SH est "contraignante" en ce sens.

<sup>84</sup> Même les actes de l'OMD qui font le plus autorité – les avis de classement – n'ont pas force obligatoire dans l'ordre juridique communautaire; cela a été confirmé par la Cour de justice européenne dans l'affaire C-206/03, *Commissioners of Customs & Excise contre SmithKline Beecham plc* (Recueil de jurisprudence de la Cour, 2005, page I-00415).

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

516. S'agissant du Système harmonisé, une décision arrêtée par le Comité du Système harmonisé n'est pas juridiquement contraignante pour ses membres. Les décisions de ce comité sont considérées comme des conseils et des indications concernant l'interprétation du Système harmonisé. Le Service des douanes des États-Unis considère que ces décisions permettent souvent de mieux comprendre comment le Comité du Système harmonisé envisage certaines dispositions. Lorsqu'il rend ses décisions, le Comité du Système harmonisé "décide habituellement si la décision nécessite une modification des [notes explicatives], l'émission d'un avis de classement à ajouter au Recueil ou s'il faut simplement la consigner dans le rapport sur la session. Si la décision conduit à une modification de la [note explicative] ou est ajoutée au Recueil, il convient de lui accorder un poids considérable. ... Les décisions du [Comité du Système harmonisé] dont il est uniquement fait mention dans le rapport ont peu de poids". Voir la décision du Département du Trésor (T.D.) 89-80, qui présente la position des États-Unis sur la marche à suivre concernant l'utilisation de certains documents servant à interpréter le Système harmonisé. Depuis la mise en œuvre du Système harmonisé en 1989, l'administration douanière des États-Unis a cité cette T.D. dans presque toutes les décisions administratives portant sur des questions de classement tarifaire.

517. Deux "décisions" ont été arrêtées par l'OMD selon l'annexe IJ/7 au document 39.600 (rapport CSH/16). La première décision a consisté à supprimer l'expression "montage simple" dans la note explicative relative à la Règle générale interprétative 2 a). Le Service des douanes des États-Unis accorde un poids considérable à cette première "décision" et a classé des marchandises conformément à la décision de l'OMD visant à supprimer l'expression "montage simple".

518. La seconde "décision" exposée au paragraphe 10 de l'annexe IJ/7 au document 39.600 fait simplement état d'un débat que les parties contractantes ont eu sur la manière dont le Comité du Système harmonisé envisage les "envois échelonnés". Le commentaire initial avait été formulé par le Comité de la nomenclature. Le Comité de la nomenclature était chargé de l'interprétation de la Nomenclature du Conseil de coopération douanière (NCCD), qui a précédé le Système harmonisé. Comme la "décision" a uniquement été reprise dans le rapport du Comité, qu'aucune modification n'a été apportée aux notes explicatives et qu'aucun avis de classement n'a été adopté, le Service des douanes des États-Unis estime que le paragraphe 10 a peu de poids. En outre, le paragraphe 10 *ne veut pas dire* que l'administration d'un membre peut abroger les prescriptions des Règles générales interprétatives par la voie d'une réglementation intérieure.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

519. Les décisions de l'OMD ne lient ni les Membres de l'OMD ni ceux de l'OMC. Les Règles générales interprétatives et les notes de sections et de chapitres, y compris les notes de sous-positions, lient les signataires du Système harmonisé. Les notes explicatives n'ont pas force obligatoire, mais elles constituent l'interprétation officielle du Système harmonisé au niveau international et sont un complément indispensable du Système. Aucune orientation semblable n'est donnée par d'autres instruments non contraignants, tels que les décisions de l'OMD. Ces décisions, en particulier celles qui ne découlent pas d'un consensus parmi les membres de l'OMD, ont moins de poids dans la hiérarchie interprétative du Système harmonisé et viennent après les Règles générales interprétatives, les notes de sections et de chapitres et les notes explicatives.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 111**

520. La Chine, dans la première phrase de sa réponse, affirme ce qui suit: "La décision [pièce CHI-29] du Comité du Système harmonisé, telle qu'elle est libellée, est une interprétation de la Règle

générale interprétative 2 a." Il ne s'agit pas d'une interprétation exacte de ce que représente réellement la pièce CHI-29. Comme les États-Unis l'ont indiqué dans leur réponse initiale à la présente question, deux "décisions" ont été arrêtées par l'OMD selon l'annexe II/7 au document 39.600 (rapport CSH/16). La première décision dénotait l'accord du Comité du Système harmonisé (le CSH) pour supprimer l'expression "montage simple" dans la note explicative relative à la Règle générale interprétative 2 a). Le Service des douanes des États-Unis accorde un poids considérable à cette première "décision" et a classé des marchandises conformément à la décision de l'OMD de supprimer l'expression "montage simple".

521. Dans sa réponse à la présente question, la Chine ajoute: "En conséquence de ces dispositions, la décision du Comité du SH est une interprétation de la RGI 2 a) qui fait foi et qui a été adoptée par les membres de l'OMD. Il s'agit de l'interprétation officielle que fait l'OMD de la RGI 2 a), telle qu'elle s'applique au classement des articles qui sont assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants. Selon la décision de l'OMD, cette application particulière de la RGI 2 a) est une question à laquelle "il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée". Cette interprétation de la RGI 2 a) remonte à une décision prise par le Comité de la nomenclature lorsque la RGI 2 a) a été rédigée initialement au début des années 60." Cette déclaration n'est pas exacte. À sa 16<sup>ème</sup> session, le Comité de la nomenclature a décidé expressément, en ce qui concerne les notes explicatives relatives à la nouvelle RGI: "de ne pas introduire dans ce commentaire de disposition relative à l'application de la Règle aux parties et pièces détachées et aux envois échelonnés des parties d'articles importés à l'état démonté ou non monté".<sup>85</sup>

522. La Chine indique également ce qui suit: "[D]epuis au moins 1995 que le Système harmonisé autorise les Membres à classer les importations multiples de pièces et composants conformément aux principes de la RGI 2 a)." En résumé, la partie du document sur laquelle la Chine fait reposer son argument ne lie pas les parties contractantes au SH et devrait avoir un poids limité ou nul dans la procédure de l'OMC. La "décision" de base est un commentaire du Comité de la nomenclature interprétant la Nomenclature du Conseil de coopération douanière, auquel les États-Unis n'ont jamais été partie. L'incorporation de ce commentaire dans le rapport CSH/16 indique simplement que ni le statut des envois échelonnés ni le classement des marchandises assemblées à partir de marchandises de diverses origines ne relèvent de la Convention internationale sur le SH ou du Comité du SH. La "décision" prise par le CSH n'interprète pas la RGI 2 a). En fait, elle a été prise au cours d'un débat sur la manière dont de simples opérations de montage et la fabrication complémentaire influaient sur l'application de la RGI 2 a).<sup>86</sup> Au cours de sessions ultérieures, le Comité du SH a indiqué que la production industrielle à l'aide de machines-outils sortait du cadre des opérations de montage envisagées par la RGI 2 a).<sup>87</sup>

523. La "décision" sur laquelle la Chine se fonde n'a donc aucune incidence directe sur l'interprétation de la RGI 2 a). Elle ne diminue en rien les obligations de la Chine dans le cadre de la Convention sur le SH. La Chine doit toujours classer les marchandises dans l'état où elles sont présentées, en utilisant toute la nomenclature, et non classer les marchandises en omettant

---

<sup>85</sup> Voir l'annexe E au document 13.450f (CN/16/avril 1966) (pièce US-2).

<sup>86</sup> Les États-Unis ont avisé le public de leur position concernant les divers documents du Système harmonisé qui sont communiqués par l'OMD. Voir le document T.D. 89-80, 54 FR 35127 (1989) (pièce US-4). Dans cet avis, les États-Unis ont indiqué qu'ils accordent peu de poids à une décision du CSH qui est simplement consignée dans un rapport du CSH. Ce document est cité régulièrement dans les décisions rendues par l'Administration centrale aux États-Unis.

<sup>87</sup> Voir l'annexe H/25 au document 40.600f (rapport CSH/18), dans lequel il est fait référence au paragraphe 15 du document 40.447 (CSH/18) (pièce US-3).

effectivement d'utiliser de nombreuses positions des chapitres 84 et 85. La Chine ne peut renoncer à ses obligations dans le cadre d'un accord international par la voie d'une réglementation intérieure.

**112. (Toutes les parties) Comment la Règle générale interprétative 2 a) devrait-elle être interprétée eu égard à cette décision?**

**Réponse de la Chine**

524. La décision du Comité du SH reconnaît que le fractionnement en envois multiples d'un ensemble de pièces et composants connexes peut conduire à des classements arbitraires. Cela peut se produire lorsqu'une opération d'importation est fractionnée en "envois échelonnés", habituellement pour des raisons de transport et souvent sans que l'importateur en soit informé au préalable, ou lorsqu'un fabricant importe des pièces et composants sous forme d'envois multiples et les assemble à l'intérieur du pays. Dans ces circonstances, le même ensemble de pièces et composants importés peut être classé différemment du seul fait de la forme selon laquelle les pièces et composants sont importés, ce qui est incompatible avec le principe général voulant que le fond prime sur la forme dans la pratique douanière internationale.

525. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 111, le Comité de la nomenclature du Conseil de coopération douanière (le précurseur de l'OMD) a reconnu l'existence de ce problème lorsqu'il a élaboré initialement la RGI 2 a) au début des années 60. C'est à ce moment-là que le Comité de la nomenclature est convenu que l'application de la RGI 2 a) aux envois échelonnés et aux envois multiples était un problème auquel "il appart[enait] à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée", interprétation que le Comité du SH a confirmée dans le cadre du Système harmonisé en 1995.

526. Compte tenu de ces décisions, la RGI 2 a) doit être interprétée comme autorisant les autorités douanières nationales à appliquer les principes qui sont énoncés dans la RGI 2 a) aux marchandises qui sont assemblées à l'intérieur du pays à partir d'envois multiples de pièces et composants importés.<sup>88</sup> Pareille application de la RGI 2 a) doit néanmoins être conforme aux principes énoncés dans la RGI 2 a), en ce sens qu'un ensemble de pièces et composants que les autorités douanières classent en tant qu'article complet doit présenter les caractéristiques essentielles de cet article. De plus, cette application de la RGI 2 a) reste circonscrite par les limites imposées par la RGI 2 a) elle-même, qui porte uniquement sur le classement de pièces ou composants non montés ou démontés qui peuvent être assemblés au moyen des méthodes d'assemblage indiquées dans la note explicative VII relative à la RGI 2 a).

527. Le fait que l'OMD a expressément interprété la RGI 2 a) de manière à permettre aux membres du Système harmonisé d'appliquer les principes énoncés dans cette règle aux envois multiples de pièces et composants est très pertinent pour ce qui est de la question d'interprétation dont est saisi le Groupe spécial. Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a examiné l'application de la RGI 3 a) aux fins de l'interprétation des parties pertinentes de la Liste de concessions des CE. La RGI 3 a) traite des circonstances dans lesquelles "des marchandises paraissent devoir être classées

---

<sup>88</sup> La décision du Comité du SH fait état des "articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Il n'y a aucune raison de croire que la décision du Comité du SH ne s'applique pas également aux articles assemblés à partir d'éléments qui sont originaires et/ou en provenance d'un seul pays. Le nombre de pays dont les pièces sont originaires, ainsi que leur identité, ne seraient utiles, le cas échéant, qu'aux fins de l'application des règles d'origine. Comme il est indiqué au paragraphe 6 de la décision du Comité du SH, les Règles générales interprétatives concernent exclusivement le classement des marchandises dans le Système harmonisé et n'ont rien à voir avec les règles d'origine.

sous deux ou plusieurs positions". Lorsqu'il a examiné si le Groupe spécial avait fait erreur en constatant que la RGI 3 a) ne s'appliquait pas aux faits de cette cause, l'Organe d'appel a indiqué que "rien dans le dossier du Groupe spécial n'indiqu[ait] comment l'expression "*prima facie*" [avait] été interprétée par le Comité du Système harmonisé de l'OMD, ou par l'OMD elle-même".<sup>89</sup> Il ressort implicitement de cette déclaration que si l'OMD avait interprété l'expression "*prima facie*" figurant dans la version anglaise de la RGI 3 a), cette interprétation *aurait* été pertinente aux fins de l'examen par le Groupe spécial du point de savoir si la RGI 3 a) s'appliquait aux faits de cette cause.

528. En l'espèce, à la différence de l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'OMD a interprété un aspect de la règle applicable de la Règle générale interprétative qui intéresse directement l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" figurant dans la Liste de concessions de la Chine. Comme la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* l'indique clairement, l'interprétation de la RGI 2 a) qui a été adoptée par le Comité du SH et approuvée par l'OMD est pertinente aux fins de l'application de la RGI 2 a) aux faits de la cause. Cette interprétation démontre que les mesures contestées dans le présent différend sont compatibles avec la RGI 2 a) et le Système harmonisé. En vertu de la RGI 2 a), telle qu'elle a été interprétée par l'OMD, la Chine peut appliquer les principes de classement énoncés dans la RGI 2 a) aux importations multiples de pièces et composants qui sont assemblés pour constituer un article complet. C'est ce que font les mesures contestées.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

529. Cette décision n'a aucune incidence sur l'interprétation de la RGI 2 a).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

530. La décision de l'OMD a supprimé l'expression "simples opérations de montage" des notes explicatives de la Règle générale interprétative 2 a). Comme une note explicative ne peut ni augmenter ni restreindre les termes du Système harmonisé, le Service des douanes des États-Unis estime que l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) n'a pas été modifiée. Aux fins de l'application de la Règle générale interprétative 2 a), cela tend à indiquer que les agents des douanes peuvent voir tout l'article au moment de l'importation. Si un article ne peut être classé en application de la Règle générale interprétative 2 a), la Règle générale interprétative 1 prescrit que les composants doivent être classés séparément.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

531. Une décision de l'OMD qui n'est pas adoptée sous forme de modification ou d'ajout aux Règles générales interprétatives et qui n'est pas reprise dans les Règles générales interprétatives ou dans une note explicative des Règles générales interprétatives peut donner des indications, mais ne permet pas de déterminer comment appliquer les Règles générales interprétatives. Tout pouvoir d'appréciation qui pourrait être accordé aux Membres en ce qui concerne la manière de classer des envois échelonnés doit naturellement être circonscrit pour ne pas violer des engagements tarifaires. Cette décision ne devrait donc avoir aucune incidence sur l'interprétation de la Règle 2 a).

#### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 112**

532. Veuillez vous reporter aux observations qui précèdent sur la réponse de la Chine à la question n° 111. Contrairement à ce qu'affirme la Chine dans sa réponse, lorsqu'elle dit: "Compte

---

<sup>89</sup> *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 234, note de bas de page 443.

tenu de ces décisions, la RGI 2 a) doit être interprétée comme autorisant les autorités douanières nationales à appliquer les principes qui sont énoncés dans la RGI 2 a) aux marchandises qui sont assemblées à l'intérieur du pays à partir d'envois multiples de pièces et composants importés", la seule incidence du rapport CSH/16 est que le mot "simple" a été supprimé en ce qui concerne le montage. Toute autre interprétation serait contraire à l'application correcte du Système harmonisé.

**113. (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur le point de vue de la Chine selon lequel la note VII des notes explicatives de la Règle générale interprétative 2 a) est pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties (paragraphe 100 de la première communication écrite de la Chine).**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

533. La note VII des notes explicatives de la Règle générale interprétative 2 a) est généralement pertinente pour établir la démarcation entre les articles complets et leurs parties, pourvu que les conditions de base de la Règle 2 a) soient respectées. Toutefois, comme la Chine méconnaît totalement les éléments de base de la Règle 2 a), et en particulier le critère "en l'état", la manière dont la Chine utilise la note VII est forcément fondamentalement erronée.

534. La Chine éprouve également des difficultés à appliquer la note VII, même au regard du sens erroné qu'elle voudrait lui donner. Au paragraphe 101 de sa première communication écrite, la Chine dit que la position tarifaire distincte dont relèvent les pièces englobe donc l'importation de pièces "qui ne sont pas destinées à l'assemblage d'un article complet à partir de pièces importées". Cette déclaration est difficile à concilier avec le fait qu'au titre des mesures, les pièces qui sont importées afin d'assembler une voiture complète sont classées en tant que pièces si la teneur nécessaire en produits nationaux est garantie.

535. Par ailleurs, ainsi qu'il a déjà été indiqué dans la réponse à la question n° 39, la description que fait la Chine, aux paragraphes 102 et 103 de sa première communication écrite, de l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire 165/78 *Michaelis* est trompeuse et sortie de son contexte.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

536. La Règle générale interprétative 2 a) prévoit que les véhicules automobiles non assemblés complets sont classés, au moment de l'importation, sous la même position que s'ils étaient assemblés. La note explicative VII de la Règle générale interprétative 2 a) indique que, dans les cas où les pièces sont en nombre excédant celui requis pour la constitution d'un article complet, les pièces devraient être classées séparément. La Règle générale interprétative 2 a) ne fait pas mention des "envois échelonnés" et n'a pas pour objet de conférer le pouvoir d'autoriser les envois échelonnés. Les notes explicatives de la Règle générale interprétative 2 a) infèrent que les marchandises sont présentées sous forme d'envoi unique.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

537. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 111, le Canada convient qu'il faut s'en tenir aux notes explicatives du Système harmonisé lorsqu'elles sont applicables. Toutefois, la Chine a mal appliqué cette note explicative et ne l'a pas utilisée comme elle doit l'être dans le cadre du Système harmonisé.

538. Premièrement, la Chine n'a pas tenu compte de la hiérarchie relative à l'application des Règles générales interprétatives. Comme il est indiqué dans le Manuel de l'OMD, les six Règles générales interprétatives<sup>90</sup> "s'appliquent par ordre hiérarchique (Règle 1 avant Règle 2, avant Règle 3, etc.)". Cela signifie que, conformément à la Règle générale interprétative 1, les produits doivent *d'abord* être dûment classés sous la position appropriée. Comme il est indiqué au paragraphe 19 de la déclaration orale du Canada, cela comprend les produits intermédiaires, en particulier les "châssis équipés de leur moteur". En cherchant à se fonder sur la note explicative VII de la Règle 2 a), la Chine semble penser qu'elle peut faire abstraction des notes explicatives de la position 87.06, qui font également foi et qui décrivent ce qu'est un "châssis équipé de son moteur", et qui indiquent clairement que de nombreuses combinaisons d'ensembles dont il est réputé qu'elles sont des véhicules complets au titre des mesures devraient tout au plus être classées sous la position 87.06 (et donc être passibles d'un taux de droit de 10 pour cent).

539. En outre, la Chine a mal appliqué cette note explicative. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 39, la note s'applique aux situations dans lesquelles *toutes* les pièces arrivent à la frontière sous forme d'envoi *unique*. En pareilles situations, toutes les pièces qui sont nécessaires pour constituer l'article sont classées ensemble si elles présentent, en l'état, les "caractéristiques essentielles" de *cet* article complet ou fini, tandis que toutes les pièces en surnombre qui ne sont pas nécessaires pour constituer *cet* article et qui font partie du même envoi peuvent être classées en tant que pièces.

540. La Chine ne tient pas non plus compte du fait que la note explicative VII dispose qu'"aucune opération d'ouvroison" ne peut être prise en considération pour déterminer si un article présente, en l'état, les caractéristiques essentielles d'un article complet ou non fini. D'ailleurs, les mesures prévoient expressément à l'article 24 que les ensembles et les pièces essentielles qui sont transformés substantiellement (et qui doivent donc avoir fait l'objet d'opérations d'ouvroison complémentaire) sont néanmoins réputés avoir été importés au titre des mesures.

**114. (Plaignants) Selon les plaignants, les Règles générales pour l'interprétation du SH constituent-elles un contexte pour l'interprétation d'un terme figurant dans la liste d'un Membre au sens de la Convention de Vienne sur le droit des traités?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

541. Oui. Cela a été confirmé par l'Organe d'appel, entre autres dans son rapport sur l'affaire *CE – Morceaux de poulet* (paragraphe 199) où il est dit: "Les circonstances exposées ci-dessus confirment que, aussi bien avant que pendant et après les négociations du Cycle d'Uruguay, il y avait un large consensus parmi les parties contractantes au GATT pour *utiliser* le Système harmonisé comme base de leurs Listes établies dans le cadre de l'OMC, notamment en ce qui concerne les produits agricoles. À notre avis, ce consensus constitue un "accord" entre les Membres de l'OMC "ayant rapport" à l'*Accord sur l'OMC* et qui est "intervenu ... à l'occasion de la conclusion [de]" l'Accord, au sens de l'article 31.2) a) de la *Convention de Vienne*. En tant que tel, cet accord est un "contexte" au sens de l'article 31.2) a) aux fins de l'interprétation des Accords de l'OMC, dont la Liste des CE fait partie intégrante. À la lumière de ce qui précède, nous considérons que le Système harmonisé est pertinent aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires repris dans les Listes des Membres de l'OMC."

---

<sup>90</sup> Les Règles (sans les notes interprétatives) sont reproduites dans la pièce CDA-8 pour en faciliter la consultation.

542. Les Communautés européennes estiment que le Système harmonisé pourrait également remplir le critère énoncé à l'article 31.3) c) de la *Convention de Vienne*, à savoir "toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties".

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

543. C'est effectivement ce que l'Organe d'appel a constaté dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* (rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 199). À titre préliminaire, les États-Unis font observer qu'ils ne sont pas partie à la Convention de Vienne, mais qu'ils admettent que la Convention de Vienne énonce des règles coutumières d'interprétation du droit international public. Qui plus est, les États-Unis font observer que bien qu'il ait constaté que le SH fournit un contexte pour l'interprétation de la liste d'un Membre, l'Organe d'appel n'a pas entièrement exposé son raisonnement et les États-Unis ne souscrivent pas à cette constatation de l'Organe d'appel.

544. En fait, au cours des travaux du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, les États-Unis ont contesté l'idée que le SH pouvait servir de "contexte" au titre de l'article 31.2). Le SH n'est ni un accord ayant rapport à l'Accord sur l'OMC qui est intervenu entre tous les Membres à l'occasion de la conclusion de l'Accord sur l'OMC, ni un instrument établi par un ou plusieurs Membres à l'occasion de la conclusion de l'Accord sur l'OMC et accepté par les autres Membres en tant qu'instrument ayant rapport à l'Accord sur l'OMC. Les États-Unis estiment cependant que le SH et ses notes explicatives pourraient être réputés faire partie des "circonstances dans lesquelles" les négociations relatives à l'accession de la Chine "ont été conclues", au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne, et qu'ils pourraient donc être utilisés en tant que "moyens complémentaires d'interprétation" de la Liste de la Chine.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

545. Oui. Voir l'affaire *CE – Morceaux de poulet*.<sup>91</sup>

**115. (Plaignants) Si les impositions en cause étaient considérées comme des droits de douane, les parties plaignantes conviendraient-elles que la Règle générale interprétative 2 a) est un contexte pertinent pour l'interprétation de l'expression "véhicules automobiles" figurant dans la Liste de la Chine?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

546. La Règle 2 a) n'est pas pertinente pour interpréter la liste d'un Membre d'un point de vue général, à moins de cibler un produit très précis dont on présume qu'il a été présenté à la douane. Il s'agit d'une règle qui aide les douanes dans les cas particuliers où un article incomplet ou non fini donné semble présenter, dans l'état où il est présenté à la douane, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Il convient également de garder à l'esprit que le chapitre 87 du Système harmonisé contient une note de chapitre spécifique qui est, selon les notes explicatives IV et VIII, une application spécifique de la Règle 2 a) dans le contexte du chapitre. Conformément à la Règle 1, les notes de chapitres priment sur la formulation plus générale de la Règle 2 a).

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

547. Veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 114.

---

<sup>91</sup> *CE – Morceaux de poulet*, rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 199.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

548. Comme il est indiqué dans les réponses aux questions n° 111, 113 et 114, la Règle 2 a) est généralement pertinente dans la mesure où elle est applicable, dans certaines circonstances bien précises, dans le cadre du Système harmonisé pour interpréter la Liste de la Chine. La Règle 2 a) n'est pas un contexte en soi. Elle peut uniquement être prise en considération après l'application de la Règle 1, qui nécessite une détermination sur le point de savoir si un produit automobile donné "dans l'état où il est présenté" à la frontière est une pièce automobile, un produit intermédiaire ou un véhicule complet.

549. Dans le but de brouiller les cartes, la Chine tente de faire valoir que la question d'interprétation concerne les "véhicules automobiles", alors que la Règle 2 a) s'applique plutôt à *cet* article "en l'état". C'est une "pièce automobile", et non un "véhicule automobile", qui est l'"article" présenté à la frontière. En conséquence, comme l'évaluation objective des "caractéristiques essentielles" porte sur l'envoi unique d'une pièce ou de pièces automobile(s), et non sur une série d'envois distinctes, l'expression qu'il faut interpréter est "pièce automobile".

**116. (Plaignants) Veuillez formuler des observations sur la déclaration de la Chine figurant au paragraphe 147 de sa première communication écrite en ce qui concerne la Règle générale interprétative 2 a). En particulier, eu égard à leur propre politique, les plaignants souscrivent-ils aux déclarations faites par la Chine dans les trois derniers alinéas du paragraphe 147 sur les pratiques d'autres Membres en la matière?**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

550. Non, parce que la déclaration de la Chine amalgame des renseignements justes et des renseignements inexacts sur le classement douanier avec sa thèse sur la pertinence des règles antidumping. À titre d'exemple, la Chine fait état à tort d'envois multiples en rapport avec l'anticonournement. Dans les CE, la RGI 2 a) s'applique uniquement aux marchandises qui sont présentées au même moment et au même endroit. Comme il a été indiqué à maintes reprises, les CE sont d'avis que les mesures antidumping n'ont rien à voir avec le classement tarifaire.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

551. Les États-Unis n'ont pas appliqué la Règle générale interprétative 2 a) pour classer des envois multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet. Le Service des douanes des États-Unis a plutôt conclu que les envois en vrac à des fins d'inventaire ne sont pas visés par la Règle générale interprétative 2 a), car ces envois ne sont pas effectués à des fins d'emballage, de manutention ou de transport.

552. L'obligation fiscale naît au moment de l'importation. La fixation des droits ne repose pas sur l'utilisation réelle de la marchandise après l'importation. Le Tarif douanier harmonisé des États-Unis ne contient qu'un nombre très limité de dispositions dites "dispositions relatives à l'usage réel", mais aux termes de ces dispositions, la marchandise est classée dans l'état où elle est importée, compte tenu de l'intention déclarée de l'importateur. En vertu de ces dispositions, l'importateur peut demander un taux de droit réduit s'il fait valoir que la marchandise ne sera utilisée qu'à une fin particulière. S'agissant des marchandises classées conformément aux dispositions relatives à l'usage réel et mises à la consommation, toute utilisation contraire à celle qui est prévue dans la disposition du Tarif douanier harmonisé des États-Unis est contraire à la loi.

553. En ce qui concerne leur propre politique, les États-Unis n'ont pas "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". Les États-Unis n'ont pas adopté de telles mesures parce que l'obligation fiscale est fonction du classement de l'article dans la condition où il est importé. Une fois qu'un article a été mis à la consommation aux États-Unis, son utilisation ultérieure n'a aucune incidence sur l'obligation fiscale. À titre d'exemple, il n'est pas considéré qu'il y a contournement de l'obligation fiscale lorsque les pièces d'une machine, soumises à un taux de droit moins élevé que la machine finie, sont importées séparément aux États-Unis sous forme d'envois distincts (aux taux de droits moins élevés qui leur sont appliqués) pour être assemblées ultérieurement et constituer une machine finie.

554. Au paragraphe 147, la Chine affirme également que des "Membres imposent l'obligation de verser un cautionnement ou une autre garantie pour garantir le recouvrement des droits frappant l'article complet" pour lequel "des pièces et composants ont été importés dans le but d'éviter d'acquitter le droit frappant l'article complet". Ainsi qu'il est indiqué plus haut, comme les États-Unis ne surveillent pas particulièrement l'utilisation qui est faite après l'importation de marchandises pouvant être classées en tant que pièces et composants, il n'existe pas d'obligation de verser un cautionnement ou une autre garantie qui serait fonction du classement et du taux de droit applicable à l'article complet dans lequel la pièce ou le composant pourrait être intégré.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

555. Non. Avec sa déclaration, la Chine tente de faire entrer différentes idées et pratiques juridiques dans un vaste fourre-tout auquel elle appliquerait la Règle 2 a) hors contexte.

556. L'Organe d'appel a constaté que pour établir l'existence d'une "pratique ultérieurement suivie" au sens de l'article 31.3) b) de la *Convention de Vienne*, les deux éléments ci-après devaient être réunis: 1) il fallait que l'on puisse discerner des actes ou déclarations communs et d'une certaine constance; et 2) ces actes ou déclarations devaient supposer l'accord des Membres de l'OMC.<sup>92</sup> La Chine ne peut faire état d'"actes ou de déclarations" des Membres de l'OMC en ce qui concerne les trois points dont elle tente de faire valoir qu'ils constituent une "pratique ultérieurement suivie". Un seul acte d'un Membre de l'OMC ne peut constituer une pratique ultérieurement suivie.

557. En ce qui concerne le premier des trois alinéas sur lesquels porte la question, dans lequel il est dit que des Membres auraient appliqué la Règle 2 a) pour classer des envois multiples afin d'éviter d'avoir à acquitter les droits, la Chine n'a en fait présenté qu'un seul exemple pour étayer cette pratique qui aurait été suivie ultérieurement. Il s'agit du mémorandum du Canada sur les meubles (pièce CHI-22), dont il est question dans la réponse à la question n° 124.

558. En ce qui concerne l'avant-dernier alinéa, la Chine n'a présenté aucun élément de preuve indiquant qu'un Membre de l'OMC imposait des droits de douane proprement dits plus élevés que les taux inscrits dans sa liste sur la base de "conditions" appliquées à la frontière. Comme il est expliqué en détail dans la réponse à la question n° 32, les exemples de législations douanières d'autres pays donnés par la Chine ne font que renforcer les éléments de preuve indiquant que les Membres de l'OMC imposent des droits de douane proprement dits en fonction de l'état des marchandises quand elles arrivent à la frontière. De même, l'invocation par la Chine de programmes qui entraînent l'imposition d'impositions *inférieures* à celles qui sont inscrites dans la liste d'un Membre en raison d'une activité ultérieure sur le territoire de ce Membre est manifestement infondée.

---

<sup>92</sup> Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, WT/DS285/AB/R, adopté le 20 avril 2005, paragraphe 192.

559. En ce qui concerne le dernier alinéa, le Canada estime qu'aucun des éléments de preuve présentés par la Chine ne se rapporte à des mesures visant à constater l'utilisation finale des pièces importées. Hormis les exemples mentionnés plus haut, les seules pratiques que la Chine a évoqué, selon le Canada, sont celles des CE et des États-Unis en matière d'anticonournement véritable dans le contexte antidumping, ce qui est dénué de pertinence juridique.

**117. (Toutes les parties) Au paragraphe 262 de leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent qu'un des cas prévus à l'article 21.2) a) du Décret n° 125, à savoir l'importation d'un moteur ainsi que d'une carrosserie, est loin de correspondre aux catégories prévues par la liste tarifaire de la Chine examinées à la lumière des notes explicatives générales du chapitre 87, en vertu desquelles un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'il en présente les caractéristiques essentielles.**

**a) Considérez-vous que les deux exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87 correspondent à l'un des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125?**

#### **Réponse de la Chine**

560. Comme la Chine l'indique dans la réponse à la question n° 131, les deux exemples donnés dans les notes de chapitre relatives au chapitre 87 sont simplement des exemples de l'application de la RGI 2 a) aux véhicules automobiles. Comme la propre pratique des CE en matière de classement le démontre, ces deux exemples ne définissent pas les limites dans lesquelles s'inscrit l'application du critère des caractéristiques essentielles aux véhicules automobiles.

561. En ce qui concerne le premier exemple, "une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs", la Chine considère qu'il s'agit au moins d'un "kit SKD" qui pourrait simplement être classé avec les véhicules automobiles. Les roues, les pneus et les batteries d'accumulateurs sont tous des produits fongibles qui sont souvent ajoutés au véhicule sur le marché intérieur.

562. En ce qui concerne le second exemple, "une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever", il correspondrait probablement à l'article 21.2 b) du Décret n° 125, parce qu'il s'agit d'une "carrosserie ... plus au moins trois autres ensembles".

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

563. Les critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 sont, en substance, totalement différents des exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87. S'agissant de chacun des différents critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125, les CE ont établi que les mesures prescrivent que les pièces soient classées avec les véhicules complets et frappées du droit de 25 pour cent dont sont passibles les véhicules complets en violation de la Liste de concessions de la Chine et de l'article II du GATT (voir les paragraphes 237 à 281 de la première communication écrite des Communautés européennes).

564. Premièrement, des pièces importées de différents pays à des moments différents par des importateurs différents seront groupées pour être classées avec les véhicules complets, ce qui contrevient directement à la règle "en l'état". À cet égard, si des kits CKD et des kits SKD peuvent, dans certaines circonstances, être assimilés aux exemples donnés dans les notes, c'est uniquement lorsque la totalité des pièces sont présentées à la douane en même temps. Une détermination

préalable établissant, comme le fait l'article 21.1) du Décret n° 125, que les kits CKD et les kits SKD seront classés dans tous les cas avec les véhicules complets contrevient à cette règle.

565. Deuxièmement, les mesures prescrivent également de classer avec les véhicules complets des combinaisons de pièces qui sont loin de présenter les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet. S'agissant de chacune des combinaisons prévues à l'article 21.2) du Décret n° 125, des pièces importées seront classées avec les véhicules complets même s'il manque des pièces ou des "ensembles" essentiels au fonctionnement du véhicule dans la combinaison de pièces importées. Cette situation est aggravée par le fait qu'il n'est pas nécessaire qu'un "ensemble" soit importé dans son intégralité, ni même qu'il soit fabriqué en Chine exclusivement à partir de pièces importées, pour qu'il soit "réputé importé" et imputé sur les seuils fixés par les mesures. En vertu de l'article 22 du Décret n° 125, il suffit qu'une certaine quantité de pièces essentielles ou que des pièces essentielles d'une certaine valeur soient importées et incorporées dans un "ensemble" pour que cet "ensemble" soit considéré comme importé et imputé sur les seuils fixés par l'article 21.2) du Décret n° 125. Cela signifie que l'importation d'une quantité relativement limitée de pièces ou de pièces d'une valeur relativement limitée est suffisante pour que ces pièces soient classées avec les véhicules complets. Ainsi, s'agissant d'un véhicule de la classe M1, l'importation de cinq pièces essentielles de la carrosserie du véhicule et de six pièces essentielles du moteur sera suffisante pour en faire des ensembles réputés importés et pour faire de toutes les pièces importées des véhicules réputés complets (voir la pièce EC-1). Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2008 et l'entrée en vigueur de la distinction entre les classes A et B, l'importation d'une porte, d'un capot, d'un bloc moteur et d'une culasse, par exemple, suffiront pour faire de la carrosserie du véhicule et du moteur des ensembles réputés importés (voir la pièce EC-2). Pour mettre ces chiffres en perspective, il y a plusieurs milliers de pièces en moyenne dans un véhicule complet.

566. En ce qui concerne l'article 21.3), il est clair que les exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes générales du chapitre 87 ne reposent pas sur le prix total des pièces, qui est un concept tout à fait étranger au classement douanier. Il est donc impossible de procéder à une comparaison raisonnable entre les exemples donnés au chapitre 87 du SH et à l'article 21.3) du Décret n° 125, parce qu'ils partent de critères complètement différents, et que ceux du Décret n° 125 n'ont rien à voir avec les règles douanières.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

567. Dans la plupart des cas, les critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 pour déterminer si des pièces peuvent être assimilées à des véhicules complets vont bien au-delà de ce qui pourrait être considéré à juste titre comme des pièces présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile au regard du Système harmonisé (y compris de la note de chapitre relative au chapitre 87). Il se peut qu'il existe quelques combinaisons de pièces assimilées à des véhicules complets au titre de l'article 21 qu'il conviendrait peut-être de classer avec les véhicules complets au titre du Système harmonisé si elles étaient présentées ensemble à la frontière sous forme d'envoi unique. À titre d'exemple, il conviendrait peut-être de classer la carrosserie, le châssis, la transmission, la direction et les deux essieux (ce qui constituerait un "ensemble principal" et quatre autres "ensembles" au sens de l'article 21) avec les véhicules complets au titre du Système harmonisé, compte tenu de l'exemple donné dans la note générale de chapitre ("une voiture automobile non munie de son moteur"). Toutefois, cela nécessiterait une évaluation au cas par cas établissant que les ensembles additionnels et les autres pièces étaient suffisants pour présenter les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile. Cela dit, dans la grande majorité des cas, même si elles étaient présentées à la frontière ensemble, les pièces qui sont réputées être des véhicules complets au titre de l'article 21 ne pourraient être classées qu'avec les produits intermédiaires ou qu'avec les pièces.

568. Le Décret n° 125 définit trois options permettant de déterminer si un article constitue un véhicule incomplet:

- Option 1: carrosserie et moteur
- Option 2: carrosserie ou moteur ainsi qu'au moins trois autres ensembles (châssis, direction, transmission, dispositif de freinage, pont moteur et essieu non moteur)
- Option 3: au moins cinq autres ensembles.

569. Ni l'option 1 ni l'option 3 ne satisferaient aux critères qui sont énoncés dans les exemples A et B de véhicule incomplet qui sont donnés dans les notes explicatives générales du chapitre 87.

570. S'agissant de l'option 2, si l'article comprenait la carrosserie, le châssis, la transmission, la direction et les deux essieux, il satisferait aux critères énoncés dans l'exemple B, qui se lit comme suit: "Une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever."

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

571. Les critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 vont bien au-delà de ce qu'il convient de considérer comme des pièces présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile. Comme il est expliqué plus en détail dans la réponse à la question n° 128, les kits CKD/SKD visés à l'article 21 pourraient peut-être être classés avec les véhicules complets au regard du Système harmonisé. Bien entendu, cela ne serait valable que dans les cas où ces pièces seraient présentées ensemble à la frontière sous forme d'envoi unique. Il faudrait alors procéder à une évaluation particulière des pièces, sans tenir compte de l'utilisation finale.

572. Le Décret n° 125 définit trois options permettant de déterminer si un article constitue un véhicule incomplet:

- Option 1: carrosserie et moteur
- Option 2: carrosserie ou moteur ainsi qu'au moins trois autres ensembles (châssis, direction, transmission, dispositif de freinage, pont moteur et essieu non moteur)
- Option 3: au moins cinq autres ensembles

573. Ni l'option 1 ni l'option 3 ne satisferaient aux critères qui sont énoncés dans les exemples A et B de véhicule incomplet qui sont donnés dans les notes explicatives générales du chapitre 87. L'exemple B traite du cas d'une "voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever". Il est possible en théorie que la plupart des ensembles (mais pas tous), avec la carrosserie ou le moteur, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Toutefois, cette détermination est hypothétique. L'article 21 n'est pas exhaustif, est suffisamment large pour englober des combinaisons de pièces importées de toutes sortes et n'a rien à voir avec la présentation de ces pièces à la frontière. Dans la grande majorité des cas, même si elles étaient présentées à la frontière ensemble, les pièces qui sont réputées être des véhicules complets au titre de l'article 21 ne pourraient être classées qu'avec les produits intermédiaires ou qu'avec les pièces. Vu la large portée du Décret n° 125, ce n'est pas aux plaignants qu'il incombe de déterminer à quel niveau ce seuil devrait être fixé.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 117 a)**

574. S'agissant des exemples donnés dans les notes explicatives générales du chapitre 87, la Chine dit: "En ce qui concerne le second exemple, "une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever", il correspondrait probablement à l'article 21.2) b) du Décret n° 125, parce qu'il s'agit d'une "carrosserie ... plus au moins trois autres ensembles". Les États-Unis estiment que cette conclusion n'est pas étayée, parce que la Chine n'a pas établi quels types d'ensembles constitueraient un véhicule automobile incomplet ou non fini.

**b) À votre avis, quelles pièces automobiles, autres que celles qui sont mentionnées dans les notes explicatives générales du chapitre 87, pourraient être qualifiées de "véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini"? Veuillez donner des exemples précis.**

### **Réponse de la Chine**

575. Les autorités douanières prennent divers facteurs en considération pour évaluer si un article incomplet ou non fini présente les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini. En ce qui concerne les machines, telles que les véhicules automobiles, un des principaux facteurs consiste à savoir si l'article incomplet ou non fini est *reconnaisable* comme étant ce type de machine une fois assemblé. Trois exemples, tirés de la pratique douanière des États-Unis, illustrent l'application de ce facteur:

- Dans l'affaire HQ 086555 (16 avril 1990) (pièce CHI-42), le Service des douanes des États-Unis s'est demandé si des pelles rétrocaveuses incomplètes en provenance du Japon présentaient les caractéristiques essentielles d'une pelle rétrocaveuse. Les composants manquants comprenaient la benne, le balancier, la flèche et la cabine. Essentiellement, l'article importé était le mécanisme de translation auquel la cabine et les éléments du dispositif de l'excavatrice seraient fixés. Le Service des douanes des États-Unis a conclu que cette pelle rétrocaveuse était reconnaissable en tant que telle et présentait donc les caractéristiques essentielles d'une pelle rétrocaveuse.
- Dans l'affaire HQ 084896 (18 octobre 1989) (pièce CHI-43), le Service des douanes des États-Unis s'est penché sur le classement d'un véhicule automobile de luxe à quatre roues motrices non muni de son moteur et de sa transmission. Nonobstant le fait que ce véhicule ne pouvait manifestement pas fonctionner en tant que véhicule automobile, le Service des douanes des États-Unis a conclu qu'il présentait les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.
- Dans l'affaire NY H80093 (4 mai 2001) (pièce CHI-44), le Service des douanes des États-Unis s'est penché sur le classement d'une centrifugeuse importée avec le bol, la pignonnerie et la base de la centrifugeuse, mais sans le moteur, les vannes et les divers éléments et modules de contrôle électroniques. Cet article étant reconnaissable comme étant une centrifugeuse, le Service des douanes des États-Unis a conclu qu'il présentait les caractéristiques essentielles d'une centrifugeuse.

576. Comme ces décisions en matière de classement le démontrent, le critère des caractéristiques essentielles ne nécessite pas la présence de chaque composant qui est "essentiel" pour utiliser ou faire fonctionner la machine dans sa forme finie. Cet aspect important du critère des caractéristiques essentielles est également illustré par la décision des CE concernant le classement des pick-up incomplets que la Chine a déjà présentée (pièce CHI-14). Ainsi, à titre d'exemple, bien que le

mécanisme de propulsion soit clairement un élément essentiel d'un véhicule automobile fini, ni le moteur ni la transmission ne doivent être présents pour qu'un véhicule automobile incomplet présente ses caractéristiques essentielles.

577. La valeur de l'article incomplet par rapport à la valeur de l'article fini est un autre facteur que les autorités douanières utilisent pour évaluer les caractéristiques essentielles d'un article incomplet ou non fini. Cet élément d'appréciation a déjà été mis en évidence dans la pièce CHI-16, le classement tarifaire par les États-Unis de pistolets en kit incomplets et non montés en provenance d'Autriche. Comme le Service des douanes des États-Unis l'a fait observer dans cette décision, "la nature de l'article, le volume, la quantité *ou la valeur* peuvent être pris en compte pour déterminer les caractéristiques essentielles". Le fait que le pistolet en kit SKD non monté et incomplet représentait 94,5 pour cent du coût d'importation du pistolet fini était l'un des faits pertinents dans cette décision. La valeur a également été un fait pertinent dans la décision concernant la pelle rétrocaveuse dont il a été question plus haut; les diverses combinaisons de composants que le Service des douanes des États-Unis a classées en tant que pelle rétrocaveuse complète ne représentaient pas plus de 87 pour cent de la valeur totale de l'excavatrice. Dans une autre décision en matière de classement, concernant un véhicule ferroviaire incomplet, le Service des douanes des États-Unis a classé l'article incomplet avec les véhicules ferroviaires, et non avec les pièces, même si les composants importés ne représentaient que 57 pour cent du véhicule ferroviaire fini.<sup>93</sup>

578. Ces facteurs et exemples démontrent, contrairement à la thèse défendue par les CE à la première réunion de fond, que les deux exemples figurant dans les notes explicatives générales du chapitre 87 ne définissent pas l'ensemble des applications possibles du critère des caractéristiques essentielles aux pièces et composants de véhicules automobiles. La Chine considère que les différentes combinaisons de pièces et composants automobiles prévues à l'article 21 du Décret n° 125 donnent toutes un article incomplet qui est clairement reconnaissable en tant que véhicule automobile. Ces combinaisons présentent donc les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la RGI 2 a).

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

579. Un kit SKD, voire même un kit CKD, visé par l'article 21.1 du Décret n° 125 pourrait dans certains cas être considéré comme "un véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini" si les kits comprenaient toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule et à condition que seules des opérations d'assemblage soient nécessaires. Toutefois, une telle détermination doit être établie au cas par cas et ne pas être de rigueur dans tous les cas, comme il en va avec les mesures de la Chine.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

580. Les autorités des États-Unis ont conclu que les marchandises ci-après constituaient "des véhicules incomplets ou non finis présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini":

Un véhicule automobile de luxe à quatre roues motrices importé sans le moteur, la transmission ainsi que d'autres petits composants qualifiés de "petits éléments de design" a été classé sous la position 87.03 parce qu'il présentait les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, en application de la Règle générale interprétative 2 a).

---

<sup>93</sup> HG 081691 (18 janvier 1989) (pièce CHI-45).

Une cabine de tombereau avec instruments, cadre avant, essieu avant et suspension, moteur diesel, transmission, différentiel ainsi que système électrique et hydraulique a été classée sous la position 87.04 parce qu'elle présentait les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, en application de la Règle générale interprétative 2 a), étant donné qu'elle comportait à la fois le moteur et la cabine à partir de laquelle le véhicule est conduit, ainsi que la transmission qui réduit la vitesse entre le vilebrequin et le pont arrière, de même que le dispositif de freinage hydraulique pour l'ensemble du véhicule.

Des cabines comprenant la caisse de carrosserie (y compris les portes), quelques vitres (par exemple, le pare-brise et les glaces), les essuie-glaces, les phares et des éléments du tableau de bord (la colonne de direction, les clignotants et éventuellement la direction) ont été classées sous la position 87.07 parce qu'elles présentaient les caractéristiques essentielles d'une cabine, en application de la Règle générale interprétative 2 a), étant donné qu'elles comprenaient tous les éléments distinctifs qui faisaient qu'elles étaient reconnaissables en tant que cabines de conduite. Les pièces ou composants ajoutés après l'importation sont essentiellement des accessoires qui habillent ou équipent des cabines dont l'identité est déjà clairement établie.

Des berceaux-moteurs avec cabines fermées pour camions-bennes ou des châssis-cabines pour tombereaux et des caisses de carrosserie pour tombereaux qui ont été démontés avant l'expédition ont été classés sous la position 87.04 en application de la Règle générale interprétative 2 a), parce que les châssis-cabines étaient des sous-ensembles complets clairement destinés à être munis de caisses de carrosserie pour tombereaux.

581. Les autorités des États-Unis ont conclu que les types de marchandises ci-après ne constituaient pas des véhicules automobiles incomplets ou non finis relevant du chapitre 87, en application de la Règle générale interprétative 2 a):

Des pièces en vrac comprenant des éléments de panneaux, des cadres, des moteurs, des transmissions, des garnitures, des éléments du châssis (autres que le cadre) et d'autres pièces diverses (écrous, boulons, rondelles, bagues et autres dispositifs de fixation et goupilles similaires), expédiées en quantités inégales, soit ensemble, soit à des moments différents, pour être stockées à des fins d'assemblage avec des composants des États-Unis et des composants produits dans une zone franche. Les États-Unis ont déterminé que des pièces importées en vrac et utilisées principalement à des fins de stockage ne présentaient pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, parce que les composants importés n'étaient pas suffisamment élaborés pour être reconnaissables en tant que véhicule automobile. Par ailleurs, rien n'indiquait que l'un quelconque de ces composants était destiné à l'assemblage d'un véhicule automobile donné ou qu'ils constituaient autre chose que des composants distincts destinés à être stockés pour une opération de fabrication.

Les États-Unis ont déterminé que des pièces importées en vrac et utilisées principalement à des fins de stockage ne présentaient pas les caractéristiques essentielles de cabines finies et que les composants devaient être classés séparément, indépendamment de la question de savoir si les envois de cabines, de cadres et de pièces diverses étaient arrivés le même jour ou à des dates différentes.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

582. Des milliers de pièces sont incorporées dans divers ensembles et sous-ensembles. Il s'ensuit qu'il existe de nombreuses combinaisons possibles qui présenteraient les caractéristiques essentielles

d'un véhicule complet et qui devraient être évaluées au cas par cas. Le Canada fait observer que, dans la plupart des cas, les combinaisons de pièces pourraient être classées avec les châssis équipés de leur moteur (87.06) ou avec les carrosseries (87.07). Pour présenter les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, un envoi de pièces présentées ensemble à la frontière devrait donc comprendre au moins la carrosserie, le châssis et la plupart des autres pièces du véhicule (mais pas nécessairement le moteur).

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 117 b)**

583. La Chine donne trois exemples de pratiques douanières des États-Unis dans les pièces CHI-42, 43 et 44. Un seul des trois exemples (la pièce CHI-43) est en rapport direct avec la question du Groupe spécial, qui demande des exemples de pièces automobiles qui seraient qualifiées de "véhicule incomplet ou non fini présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini". Les États-Unis ont également fait état de la pièce CHI-43 ainsi que de plusieurs autres décisions dans leur réponse initiale à la présente question.

584. La Chine affirme également dans sa réponse que la "valeur" devrait être prise en considération. Pour ce qui est de savoir si le critère de la "valeur" peut conférer à ces ensembles leurs caractéristiques essentielles, les États-Unis renvoient respectueusement le Groupe spécial aux observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 102.

**118. (Communautés européennes) Au paragraphe 270 de leur première communication écrite, les Communautés européennes ont indiqué que les kits CKD et les kits SKD ne peuvent pas être classés avec les véhicules complets, parce que rien n'est monté ou fini, ou très peu, dans le cas des kits CKD, et que les kits SKD n'atteindront pas le degré de montage ou de finition nécessaire pour être classés en tant que véhicules complets.**

**a) Eu égard à cette déclaration, quel degré de montage ou de finition des pièces automobiles considérez-vous nécessaire pour que ces pièces soient classées avec les véhicules complets, au sens des notes générales du chapitre 87? et**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

585. Les Communautés européennes n'ont pas dit au paragraphe 270 de leur première communication écrite ce qui est dit dans la question n° 118. Le paragraphe 270 porte uniquement sur les kits CKD, tandis que les kits SKD sont examinés aux paragraphes 272 et 273 de la première communication écrite. Toutefois, en ce qui concerne les kits CKD, il est vrai que, dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont exprimé le point de vue que l'absence de "montage et de finition" empêchait de classer les kits CKD avec les véhicules complets. Il s'agit d'un cas limite où la présence de toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule doit être mise en balance avec un produit qui est plus élaboré du point de vue du "montage et de la finition", mais auquel il peut manquer quelques petites pièces lorsqu'il est présenté à la douane. La question est donc de savoir si l'élément quantitatif consistant à présenter toutes les pièces nécessaires en même temps peut l'emporter sur l'insuffisance de l'élément qualitatif, à savoir le "montage et la finition". Les Communautés européennes sont disposées à admettre qu'il peut parfois en être ainsi et qu'un kit CKD pourrait être classé en tant que véhicule complet à condition que seules des opérations d'assemblage soient nécessaires. Toutefois, une telle détermination doit être établie au cas par cas et en tenant compte, entre autres choses, de la complexité technique du type de véhicule.

586. En ce qui concerne les kits SKD, la position des Communautés européennes est plus nuancée que ne le laisse entendre la question. Cette position est explicitée aux paragraphes 272 et 273 de la

première communication écrite. La détermination sur le point de savoir si un kit SKD peut être classé en tant que véhicule complet doit également être établie au cas par cas. À cet égard, les Communautés européennes souhaiteraient corriger la première phrase du paragraphe 273 de leur première communication écrite, qui devrait se lire comme suit: "Souvent les kits SKD n'atteindront pas le degré de montage et de finition nécessaire pour être classés avec les véhicules complets." Le mot "souvent" a été omis accidentellement de la phrase, ce qui semble relativement évident compte tenu du paragraphe 272 qui traite des divers scénarios possibles.

587. Une mesure qui prescrit de classer systématiquement les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules complets contrevient donc à l'article II du GATT.

**b) Veuillez développer votre réponse en tenant compte de la Règle générale interprétative 2 a) et de la déclaration suivante du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*: "Il apparaît que, afin de ne pas avoir à payer des droits de 200 pour cent sur les voitures de tourisme entièrement montées, les constructeurs automobiles des CE et des États-Unis expédient vers l'Indonésie des jeux de pièces détachées quasiment complets qui sont en réalité des "voitures en boîte". Nous estimons par conséquent que l'on peut à bon droit considérer que ces jeux de pièces présentent des caractéristiques ressemblant étroitement à celles d'une voiture finie." (rapport du Groupe spécial, paragraphe 14.197, pas d'italique dans l'original)**

588. Voir la réponse au point a).

**119. (Communautés européennes) Au paragraphe 277 de leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent qu'un critère de 60 pour cent du prix total des pièces signifie non seulement que les pièces ne sont pas nécessairement toutes montées, mais aussi qu'il se peut qu'il manque des pièces très importantes. Les Communautés européennes sont priées d'indiquer quelles pièces automobiles, à leur avis, pourraient être considérées comme des "pièces importantes".**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

589. Cette déclaration figurant au paragraphe 277 de la première communication écrite est de nature générale. Quelle que soit la configuration, le fait qu'il manque des pièces représentant 40 pour cent du prix total de toutes les pièces signifie nécessairement que la combinaison de pièces ne présente pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet ou fini. Dans un véhicule complet, toutes les pièces sont importantes pour son fonctionnement.

590. À titre d'exemple, le Groupe spécial peut se reporter à l'exemple donné par la Chine au paragraphe 19 de sa première communication écrite, dans lequel il est dit que la carrosserie (14,25 pour cent), le moteur (15,32 pour cent), la transmission (10,02 pour cent) et l'essieu non moteur (1,17 pour cent) représentent 40,76 pour cent du prix total de toutes les pièces.

**120. (Communautés européennes) Au paragraphe 89 de sa première communication écrite, la Chine dit que les Communautés européennes excluent l'application de la Règle générale interprétative 2 a) aux "véhicules automobiles" en affirmant qu'il existe une distinction nette entre les véhicules complets, d'une part, et leurs pièces et composants, d'autre part. Veuillez formuler des observations sur cette déclaration.**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

591. Les listes tarifaires de la Chine et le chapitre 87 du Système harmonisé font une nette distinction entre les véhicules automobiles complets (positions 87.01 à 87.05) et les parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05 (position 87.08). Les positions ou leurs notes interprétatives ne contiennent aucun terme qui permettrait de gommer cette nette distinction comme le fait la Chine. Cette catégorisation générale claire doit être distinguée d'une application des listes et du SH à un envoi présenté à la douane. Bien entendu, il existe des situations exceptionnelles, telles celles des kits CKD et des kits SKD, où la ligne de démarcation entre les véhicules complets et leurs parties peut être difficile à tracer et doit être établie au cas par cas. Toutefois, il s'agit d'une question différente de la question générale de savoir si les listes font une nette distinction entre les véhicules automobiles complets et leurs parties.

**121. (Plaignants) Acceptez-vous l'exemple donné par la Chine au paragraphe 97 de sa première communication écrite en ce qui concerne le rapport entre le fond et la forme des activités d'importation? Dans la négative, pourquoi pas?**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

592. Cet exemple est donné par la Chine dans un contexte où la Chine tente d'appliquer la RGI 2 a) du Système harmonisé sans respecter le critère "en l'état" qui y est énoncé. Cela revient à faire abstraction de la règle primordiale en matière de classement tarifaire, selon laquelle le classement des marchandises dans le Système harmonisé se fait toujours en fonction des caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, c'est-à-dire dans l'état où il est importé et présenté à la douane envoi par envoi.

593. L'exemple est également étranger à la réalité. L'industrie ne fonctionne pas de la manière indiquée dans l'"exemple" donné au paragraphe 97. Différentes pièces automobiles sont fabriquées dans différentes parties du monde et sont expédiées de bonne foi aux clients sous forme d'envois distincts. Des pièces complètement différentes comme les pare-brise, les systèmes de navigation, les batteries, les pneus ou les vis sont fabriquées par des sociétés complètement différentes établies dans des pays différents. Donner à penser que le fabricant commande toutes les pièces à une société et les met ensuite dans différents conteneurs afin de bénéficier des taux de droits moins élevés dont sont frappées les pièces en Chine est complètement étranger à la réalité. Toutefois, même si ces pratiques existaient, elles ne contourneraient pas les règles en matière de classement douanier. Par ailleurs, même un type de véhicule simple comprend des milliers de pièces. L'exemple d'un véhicule automobile comprenant dix composants n'a rien à voir avec la réalité.

594. L'exemple est également totalement étranger aux mesures. Sauf pour ce qui est de l'article 21.1 du Décret n° 125 (dans la mesure où les kits CKD et les kits SKD sont définis comme des kits comprenant toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule complet), il n'est pas nécessaire en vertu des mesures d'importer toutes les pièces pour qu'elles soient classées avec les véhicules complets et frappées du droit de 25 pour cent. Aux termes de l'article 21.2 du Décret n° 125, la combinaison de certains ensembles est suffisante. En fait, l'importation de certaines pièces suffit, car l'article 22 prévoit que les ensembles sont réputés avoir été importés si un certain nombre de pièces essentielles ou si des pièces d'une certaine valeur ont été importées et incorporées dans l'ensemble (voir les paragraphes 40 et suivants de la première communication écrite des CE). En vertu de l'article 21.3), il suffit d'importer des pièces représentant 60 pour cent du prix du véhicule complet.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

595. À titre préliminaire, les États-Unis font observer encore une fois que l'exemple de la Chine – qui part du principe que les kits CKD sont fractionnés en envois échelonnés – n'a rien à voir avec la mesure que la Chine a effectivement adoptée. La mesure de la Chine s'applique à toutes les opérations de fabrication d'automobiles – y compris aux opérations d'importation de composants en vrac en provenance du monde entier pour produire des véhicules en Chine.

596. Les États-Unis n'acceptent pas l'exemple figurant au paragraphe 97, parce que le nombre de composants et de sous-ensembles qui entrent dans un véhicule automobile complet y est trop largement sous-estimé. L'exemple présenté semble également contraire à l'obligation qui est faite aux parties contractantes au Système harmonisé d'appliquer les Règles générales interprétatives 1 et 2 a), parce qu'il ne tient pas compte des positions tarifaires expressément inscrites dans la Liste de la Chine et que la RGI 2 a) y est appliquée à des envois distincts selon le bon vouloir des autorités chinoises, sans qu'il ne soit tenu compte le moindre de la manière dont les marchandises ont été présentées aux autorités douanières.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

597. Non. Les mesures de la Chine ont plutôt pour effet de *faire* primer la forme sur le fond, car elles comportent des seuils complètement arbitraires qui sont contraires au classement prévu par le Système harmonisé. L'exemple de la Chine est une grossière simplification poussée à l'extrême de la réalité commerciale du commerce des pièces automobiles et de la production d'automobiles. Dans le cadre d'activités industrielles normales, les pièces sont expédiées à différents moments par différents fournisseurs et font l'objet de procédés de fabrication complexes dans différentes usines en Chine ou à l'étranger avant d'être prêtes à être incorporées dans un véhicule automobile.

598. S'agissant de l'exemple donné par la Chine au paragraphe 97 de sa première communication écrite, ainsi qu'il est indiqué dans les réponses aux questions n° 32 et 33, les envois distincts de pièces ne présentent pas, dans l'état où ils sont présentés à la frontière, les "caractéristiques essentielles" d'un "véhicule automobile". Par ailleurs, ainsi qu'il est indiqué plus en détail dans la réponse à la question n° 128, même en admettant, pour les besoins de l'argumentation, que l'on peut évaluer des envois multiples, les seuils prévus par les mesures n'auraient quand même aucun sens, parce qu'ils n'ont aucun rapport avec le classement correct des pièces automobiles. Sauf pour ce qui est éventuellement de l'article 21.1 du Décret n° 125, dans la mesure où les kits CKD ou SKD importés comprennent toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule automobile, un fabricant d'automobiles peut importer bien moins que la totalité des pièces nécessaires à un véhicule et subir *quand même* les conséquences de la distinction que la Chine opère entre la forme et le fond.

**122. (Chine) S'agissant de votre déclaration au paragraphe 97, considérez-vous que les procédés nécessaires pour assembler des véhicules en utilisant des kits CKD ou SKD sont différents de ceux qui sont nécessaires pour assembler des véhicules en utilisant d'autres pièces automobiles que des kits CKD ou SKD? Veuillez expliquer votre point de vue en tenant compte de facteurs spécifiques, y compris le coût et le temps.**

### Réponse de la Chine

599. En bref, la réponse à cette question est "non". Le procédé d'assemblage d'un puzzle est le même que les pièces du puzzle soient dans une boîte ou dans plusieurs boîtes. Il en est de même des véhicules automobiles: une fois que les pièces et composants nécessaires sont arrivés au point

d'assemblage, le procédé consistant à les assembler pour en faire un véhicule complet est le même, quel que soit le moment où les pièces et composants sont arrivés ou la manière dont ils sont arrivés. (Ces procédés d'assemblage sont décrits en détail dans la réponse à la question n° 71.) La même réponse vaut pour les kits SKD. Un kit SKD est un kit CKD à un stade d'assemblage plus avancé. Sur le plan pratique, cela revient à décider de procéder à une partie des opérations d'assemblage à un endroit et de procéder au reste des opérations d'assemblage à un autre endroit. Outre le fait que le véhicule est à un stade d'assemblage plus avancé lorsqu'il arrive au point final d'assemblage, organiser l'opération d'importation de cette manière n'a aucune incidence sur la nature du procédé d'assemblage.

**123. (Chine) S'agissant de la décision des CE figurant dans la pièce CHI-18, veuillez formuler des observations sur le fait que, dans cette décision, "toutes les pièces étaient présentes, y compris le moteur et la boîte de vitesses".**

#### **Réponse de la Chine**

600. La Chine a fourni le Renseignement tarifaire contraignant (RTC) figurant dans la pièce CHI-18 pour démontrer que les Communautés européennes, comme les autorités douanières partout dans le monde, classent les véhicules automobiles non assemblés ou démontés en tant que "véhicules automobiles", et non en tant que "pièces" de véhicules automobiles. Cette pratique des CE va à l'encontre de la position qu'elles ont défendue dans leur première communication écrite, selon laquelle un "jeu complet de pièces ... reste des pièces jusqu'à ce que celles-ci soient assemblées pour constituer un véhicule complet".<sup>94</sup> Les CE semblent être revenues sur leur position pendant la première réunion de fond, et elles reconnaissent maintenant qu'un véhicule automobile à l'état démonté ou non monté au sens de la RGI 2 a) est classé à bon droit en tant que "véhicule automobile". Le fait que "toutes les pièces étaient présentes, y compris le moteur et la boîte de vitesses", démontre simplement que, dans ce cas particulier, le véhicule en question était un véhicule automobile complètement démonté (et non, par exemple, un jeu incomplet de pièces et composants non montés présentant néanmoins les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile).

**124. S'agissant de la décision rendue par l'Agence des services frontaliers du Canada en matière de classement tarifaire,**

**a) (Chine) Faisant référence à la décision de l'ASFC au paragraphe 119 de sa première communication écrite, la Chine soutient qu'il n'y a aucune différence entre cette décision de l'ASFC et l'interprétation que fait la Chine de sa propre liste de concessions dans le présent différend. Veuillez préciser cette déclaration, eu égard aux critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125.**

#### **Réponse de la Chine**

601. Comme la Chine l'a indiqué au paragraphe 119 de sa première communication écrite, une des principales différences entre la décision de l'ASFC et le Décret n° 125 est que le Décret n° 125 spécifie, en détail, les seuils précis à partir desquels la Chine considérera que des groupes de pièces et composants automobiles importés présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. C'est le but de l'article 21 du Décret n° 125. La décision de l'ASFC, en revanche, fait uniquement état de la nécessité de déterminer la "réalité commerciale" d'une série d'opérations d'importation. À titre d'exemple, aux termes de la décision de l'ASFC, il faut se demander "quelles sont les marchandises achetées par l'importateur: meubles complets ou pièces non liées", sans que le sens de l'expression "pièces non liées" ne soit précisé. On peut supposer qu'il s'agit des pièces

---

<sup>94</sup> Première communication écrite des CE, paragraphe 270.

importées qui ne sont pas, de fait, assemblées avec d'autres pièces et composants importés pour constituer un meuble complet. C'est ce que permet de penser le paragraphe suivant de la décision, dans lequel il est dit: "Les articles, importés spécifiquement en tant que pièces de rechange *ou à être incorporés à une composante nationale dans la fabrication de meubles canadiens*, seront classés selon leur propre compte dans la position appropriée du SH." Cette phrase implique qu'à partir d'un certain seuil, le Canada estimera qu'un ensemble de pièces de meuble importées ne présente plus les caractéristiques essentielles d'un meuble complet, sans préciser quel est ce seuil.

602. Le fait que la Chine a prévu des seuils précis à l'article 21 du Décret n° 125 rend ces mesures plus transparentes et plus prévisibles pour les importateurs. Comme la Chine l'a fait remarquer tout au long de la première réunion du Groupe spécial, si des importateurs estiment que l'application de ces seuils à un ensemble de faits donné conduit à un classement tarifaire incorrect, il existe des procédures nationales et des procédures internationales pour contester ces décisions. Toutefois, comme la décision de l'ASFC le montre, l'application de la RGI 2 a) à des envois multiples de pièces qui sont assemblées à l'intérieur du pays n'est pas incompatible avec le Système harmonisé.

**b) (Canada) Veuillez expliquer en détail en quoi la décision de l'ASFC concernant les meubles est différente des mesures en cause, y compris en ce qui concerne le moment auquel, dans cette affaire, le bureau de douane canadien a décidé si l'article présentait les caractéristiques essentielles; et**

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

603. Lorsque des meubles démontés sont importés sous forme d'envois fractionnés, les meubles ont été fabriqués en entier et n'ont été démontés que pour faciliter le transport. Les meubles sont achetés en tant qu'unités complètes par un détaillant. La règle canadienne ne s'applique pas aux fabricants de meubles. Elle n'impose aucune prescription en matière de déclaration aux importateurs de pièces de meuble en ce qui concerne leurs ventes au Canada.

604. Afin de déterminer si le détaillant importateur importe effectivement des meubles complets à l'état démonté, les agents des douanes du Canada examinent les bons de commande et les documents d'importation pour vérifier si les marchandises importées sont visées par le même bon de commande. Il n'est pas présumé qu'il y a violation: en l'absence d'éléments de preuve à l'effet contraire obtenus par les agents des douanes du Canada, si un importateur déclare qu'il importe des pièces de meuble, il est passible du taux applicable aux pièces. S'il existe des éléments de preuve indiquant qu'un détaillant a acheté des meubles finis qui ont été expédiés à l'état démonté, les agents des douanes du Canada ne sont pas tenus de frapper les pièces de meuble du taux de droit applicable aux meubles finis; ils ont plutôt le pouvoir de décider si une telle détermination est nécessaire.

605. En revanche, les mesures de la Chine s'appliquent aux envois multiples entre différents exportateurs et importateurs d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement. Elles s'appliquent aux pièces automobiles importées par des fabricants de pièces qui transforment les articles importés avant qu'ils ne soient vendus sur le marché chinois à d'autres fabricants de pièces ou à des fabricants de véhicules. Les fabricants de véhicules sont réputés contourner la législation chinoise à moins qu'ils ne puissent tracer une piste d'audit établissant la teneur en produits nationaux du véhicule complété. En outre, les agents des douanes doivent frapper les pièces qui sont réputées être des véhicules complets du taux applicable au véhicule complet, sans avoir la latitude de faire autrement. En résumé, les aspects les plus importants des mesures sont complètement différents des règles canadiennes relatives au classement des pièces de meuble.

**c) (Canada) S'agissant de la partie de la décision de l'ASFC dans laquelle il est indiqué que "les articles importés [pour] être incorporés à une composante nationale dans la fabrication de meubles canadiens seront classés selon leur propre compte dans la position appropriée du SH", le Canada pourrait-il expliquer s'il existe une teneur en produits nationaux qui doit être incorporée dans les meubles nationaux pour satisfaire à cette norme?**

606. Non, il n'existe aucune teneur en produits nationaux. Le paragraphe 7 du mémorandum ne s'applique pas aux meubles importés qui sont fabriqués à l'étranger pour être remontés au Canada, mais plutôt aux meubles canadiens fabriqués au Canada. Les meubles fabriqués au Canada ne sont pas visés par ce mémorandum, parce que celui-ci ne vise que les meubles importés qui sont démontés pour être remontés au Canada.

**125. (Canada) S'agissant du terme "instantané" employé par le Canada à la réunion de fond en ce qui concerne la question de savoir s'il faut déterminer qu'un article présente les caractéristiques essentielles au moment de l'importation:**

**a) Le Canada pourrait-il expliquer ce qu'il entend par "instantané" dans le contexte de la Règle générale interprétative 2 a)?**

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

607. Le terme "instantané" désigne le produit dans l'état où il est présenté à la frontière. En d'autres termes, les "caractéristiques essentielles" du produit sont établies avec l'action concrète d'importer, sous forme d'envoi unique. Les "caractéristiques essentielles" sont déterminées en fonction des caractéristiques objectives de ce produit, eu égard aux renseignements fournis par l'importateur et à la liste du Membre importateur. L'obligation fiscale résulte de cet instantané à la frontière. Il ne doit pas être tenu compte d'autres envois auxquels le produit pourrait être incorporé ultérieurement, ni de l'utilisation finale du produit, ni de la valeur de la marchandise. L'évaluation repose uniquement sur *ce* produit en l'état. Voir aussi la réponse du Canada à la question n° 110.

**b) À quel moment l'appréciation des douanes commence-t-elle et à quel moment prend-elle fin? et**

608. L'appréciation des douanes commence lorsque l'article arrive à la frontière et prend fin une fois que les fonctionnaires des douanes ont classé objectivement cet article en fonction de l'état dans lequel il a été présenté à la frontière. L'appréciation doit donc avoir lieu pendant l'action concrète qui consiste à importer une marchandise, et ne peut pas intervenir une fois que les marchandises sont "importées" (dédouanées). Dans les cas où une marchandise est transportée à son arrivée dans une zone franche, l'appréciation doit avoir lieu avant qu'elle ne soit dédouanée et qu'elle ne sorte de la zone pour être remise à l'importateur.

609. L'OMD a confirmé, et l'Organe d'appel en a pris note<sup>95</sup>, que l'appréciation repose sur l'évaluation des caractéristiques essentielles de la marchandise au moment de l'importation, et qu'elle ne peut être effectuée de manière à tenir compte de la manutention des marchandises après l'importation. Cette évaluation peut reposer sur l'inspection visuelle du produit, y compris des indications sur l'emballage, des documents d'accompagnement ou d'une analyse de laboratoire. Quoi qu'il en soit, elle est toujours effectuée en fonction des caractéristiques objectives du produit au

---

<sup>95</sup> CE – *Morceaux de poulet*, rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 230; voir les réponses de l'OMD aux questions n° 1 et 7 posées par le Groupe spécial.

moment de l'importation ainsi que d'après les termes des positions du Système harmonisé et de toutes notes de sections ou de chapitres connexes.

**c) Selon le Canada, une transformation ultérieure effectuée au-delà de la frontière peut-elle être prise en considération aux fins du classement tarifaire? Le Canada pourrait-il répondre à cette question en se référant à l'exemple de la décision de l'ASFC concernant le classement tarifaire des importations de meubles, dont il est fait état aux paragraphes 113 à 119 de la première communication écrite de la Chine? En particulier, dans quelle mesure les renseignements que le Canada demande à l'importateur de fournir au point d'importation diffèrent-ils de ceux qui sont exigés par la Chine au titre des mesures en cause?**

610. Une transformation ultérieure ayant lieu après l'importation ne peut être prise en considération aux fins du classement d'un produit figurant dans la liste d'un Membre. Ainsi qu'il est indiqué dans la réponse à la question n° 124, la pratique suivie par le Canada en ce qui concerne le classement tarifaire des meubles n'a rien à voir avec la transformation ultérieure et ne concerne pas les fabricants de meubles finis ou de pièces de meuble. Elle s'applique uniquement aux meubles finis qui ont été *démontés* avant l'expédition. Aucun renseignement n'est demandé au détaillant concernant l'utilisation ultérieure des meubles. Aucun suivi des pièces de meuble importées qui sont achetées en tant que pièces n'est exigé. Le classement sur la base de documents d'accompagnement (une facture par exemple) est une forme admise de classement objectif, comme l'OMD l'a indiqué dans ses réponses aux questions du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*.<sup>96</sup>

**126. (États-Unis) Dans la détermination finale concernant les "grandes presses à imprimer des journaux et leurs composants" (LNPP), qui figure dans la pièce CHI-25, il est indiqué, entre autres choses, que "pour que le Département puisse s'assurer plus facilement qu'il a été satisfait au critère de la valeur, tous les producteurs/exportateurs étrangers et tous les importateurs des États-Unis de la branche LNPP seront tenus de fournir divers renseignements, ainsi qu'il est indiqué dans l'avis "sur les documents devant accompagner chaque importation" d'éléments en provenance d'Allemagne ou du Japon dans le cadre d'un contrat LNPP". Dans cet avis, à quel moment précis l'expression "chaque importation" renvoie-t-elle? En d'autres termes, à quel moment les exportateurs et les importateurs doivent-ils fournir des renseignements au Département du commerce (DOC)?**

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

611. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles les ordonnances en matière de droits antidumping visant les grandes presses à imprimer des journaux en provenance d'Allemagne et du Japon, qui ont été effectivement abrogées en 1999 et en 2001, respectivement, n'ont rien à voir avec le présent différend. À titre préliminaire, les États-Unis expliquent en détail pourquoi le "contournement" dans le cadre antidumping ne concerne pas le présent différend dans leurs réponses aux questions n° 67 et 140. Les États-Unis souhaitent également formuler les observations ci-après en ce qui concerne plus particulièrement les droits antidumping visant les grandes presses à imprimer des journaux.

612. Premièrement, contrairement aux automobiles, qui sont habituellement importées complètement assemblées, il n'est pas possible d'importer des grandes presses à imprimer des journaux qui sont complètement assemblées, parce qu'elles doivent être installées dans des bâtiments

---

<sup>96</sup> *Ibid.*, rapport du Groupe spécial, annexe C-12, réponse de l'OMD à la question n° 1: "Il y a plusieurs manières de déterminer le caractère essentiel d'un produit. La plus évidente est l'inspection visuelle du produit, y compris les indications figurant sur l'emballage. On peut aussi se reporter aux documents d'accompagnement. Dans certains cas, toutefois, une analyse en laboratoire peut être nécessaire."

de grande taille. Étant donné la nature unique de ce produit, et en vue d'assurer l'application effective de l'ordonnance en matière de droits antidumping, le Département du commerce des États-Unis a élargi la gamme de produits visés par les enquêtes sur les grandes presses à imprimer des journaux en y incluant les systèmes LNPP, les rallonges et les cinq principaux composants, assemblés ou non, qui peuvent imprimer ou traiter des rouleaux de papier d'une largeur de plus de deux pages. Comme les cinq principaux composants étaient eux-mêmes habituellement importés à l'état non monté, le Département du commerce a adopté le "critère de la valeur" qui est mentionné par la Chine dans sa première communication écrite. Plus particulièrement, si la valeur totale des éléments importés pour exécuter un contrat LNPP s'élevait à au moins 50 pour cent de la valeur, calculée par rapport au coût de fabrication, de l'un quelconque des cinq composants visés, les éléments importés étaient des produits visés.

613. Deuxièmement, bien que le risque de contournement d'une ordonnance en matière de droits antidumping existe toujours et que cette possibilité ait été évoquée par le Département du commerce dans la détermination LNPP, le critère de la valeur faisait partie en réalité d'un processus mis en place par le Département du commerce pour permettre aux importateurs de démontrer que leurs marchandises n'étaient pas visées par l'ordonnance en matière de droits antidumping. En d'autres termes, les documents d'importation n'étaient requis que si les producteurs ou les importateurs avaient l'intention de démontrer que les importations en question ne devaient pas être soumises à l'ordonnance en matière de droits antidumping. Si ces documents étaient fournis au moins 75 jours avant la date d'importation prévue, le Département du commerce pouvait déterminer à titre préliminaire que ces marchandises n'étaient pas visées par l'ordonnance et donner instruction au Service des douanes des États-Unis de suspendre la liquidation à un taux de dépôt nul. En vertu du régime établi par le Département du commerce, cette décision deviendrait définitive si elle ne faisait pas l'objet d'un réexamen administratif.

**127. (Chine) Au paragraphe 133 de sa première communication écrite, la Chine soutient que le critère fondé sur la valeur adopté par le Département du commerce des États-Unis l'obligeait à attendre que tous les éléments constitutifs du composant LNPP aient été importés et que le composant LNPP ait été produit avant d'établir une détermination sur le point de savoir si les pièces importées étaient visées par l'ordonnance.**

**En supposant que ce critère ait été adopté dans le même but que les mesures de la Chine, la Chine pourrait-elle expliquer la raison d'être de certaines des prescriptions de forme du Décret n° 125 qui s'appliquent aux fabricants d'automobiles avant l'importation de pièces automobiles, y compris la vérification autonome et l'examen effectué par le Centre de vérification?**

#### **Réponse de la Chine**

614. Comme la Chine l'a expliqué dans des réponses à plusieurs questions, principalement les questions n° 38 et 78, le processus d'évaluation et de vérification vise à déterminer si des envois multiples, d'une part, et des pièces et composants, d'autre part, sont liés entre eux du fait de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule automobile que la Chine aurait classé en tant que "véhicule automobile" si ces pièces et composants avaient été importés sous forme d'envoi unique. Cette détermination est établie avant l'importation essentiellement pour permettre à la Chine d'imposer un régime douanier approprié à ces envois connexes de pièces et composants automobiles et de veiller à l'application de sa législation douanière.

**128. (Plaignants) Veuillez indiquer sous quelles positions tarifaires particulières de la Liste de la Chine les catégories de pièces automobiles visées aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 21 du Décret n° 125 devraient être classées.**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

615. Même un véhicule automobile simple qui ne contient pas de composants électroniques modernes comprend des milliers de pièces, qui relèveraient en outre de positions tarifaires spécifiques différentes selon le type de véhicule. Il n'est donc pas possible de donner une réponse exhaustive. Par ailleurs, les pièces automobiles importées sont rarement des "ensembles" comme ceux prévus à l'article 21 du Décret n° 125. Les "ensembles" sont souvent composés de nombreuses pièces importées séparément et ils ne constituent normalement des "ensembles" qu'après avoir subi une certaine ouvraison. Un "ensemble" peut également être réputé importé si seulement un certain nombre de pièces essentielles ou si des pièces d'une certaine valeur ont été importées et incorporées en réalité dans l'"ensemble" (article 22 du Décret n° 125). La notion d'"ensembles" est une création des mesures contestées, qui n'est envisagée ni dans les Listes de la Chine ni dans le SH. Cela démontre très concrètement comment les mesures de la Chine sont appliquées à l'intérieur de la Chine en fonction de l'utilisation des pièces après l'importation.

616. Cela dit, certaines indications générales au niveau de la position à quatre chiffres peuvent être données:

##### Article 21.1:

Dans certaines circonstances, les kits CKD et les kits SKD peuvent être classés avec les véhicules complets si toutes les pièces nécessaires pour assembler le véhicule sont présentées à la douane en même temps et à condition que seules des opérations d'assemblage soient nécessaires. Dans un tel cas, les kits seraient classés sous les positions 87.01 à 87.05, selon le type spécifique de véhicule en question. Si les conditions nécessaires pour qu'elles soient classées avec les véhicules complets ne sont pas remplies dans un cas donné, les pièces qui ont été présentées à la douane seraient classées séparément sous les positions propres aux pièces automobiles. Les positions à quatre chiffres les plus pertinentes sont les positions 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11, mais d'autres positions peuvent également être pertinentes selon le type de véhicule. Dans le cas d'un kit SKD, les positions 87.06 et 87.07 peuvent également être pertinentes, en fonction du degré de "montage et de finition".

##### Article 21.2:

Les moteurs complets (le "moteur") sont classés sous les positions 84.07 et 84.08 et leurs parties sous la position 84.09, au niveau à quatre chiffres.

Les carrosseries complètes (la "carrosserie") sont classées sous la position 87.07 et leurs parties sous la position 87.08, au niveau à quatre chiffres.

Les autres "ensembles" dont il est fait état dans le Décret n° 125 n'ont pas de position spécifique dans les Listes de la Chine et le SH parce que les "ensembles" sont une création des mesures qui n'est envisagée ni dans les Listes, ni dans le SH. Dans la plupart des cas, les pièces qui constituent les "ensembles" après ouvraison seraient classées à l'importation sous les positions dont relèvent les pièces (les positions à quatre chiffres les plus pertinentes sont les positions 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11). Toutefois, la position 87.06 ("châssis équipés de leur moteur") est pertinente pour de nombreuses combinaisons envisagées à l'article 21.2 parce que, selon les termes explicites de la

position, l'expression "châssis équipés de leur moteur" s'entend "de voitures automobiles ou de tracteurs routiers non équipés de leur caisse, ni de leur cabine". En d'autres termes, aux fins des Listes de la Chine et du SH, une voiture automobile ou un tracteur routier non équipé de sa caisse, ni de sa cabine, mais déjà équipé d'autres pièces est un "châssis équipé de son moteur", et non un véhicule automobile complet. Une analyse plus détaillée figure aux paragraphes 255 à 260 de la première communication écrite des CE.

#### Article 21.3:

Ce paragraphe prévoit que toute configuration de pièces sans ordre particulier est classée en tant que véhicule complet dès lors que le prix total des pièces importées atteint 60 pour cent du prix des pièces du véhicule complet. Les positions applicables sont donc celles dont relèvent toutes les pièces qui constituent un type de véhicule donné. Les plus pertinentes sont les positions 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11, au niveau à quatre chiffres.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

617. Le paragraphe 1 de l'article 21 du Décret n° 125 dispose que "les composants automobiles importés présentent les caractéristiques d'un véhicule complet ... lorsque des kits non assemblés (CKD) ou semi-assemblés (SKD) sont importés pour assembler des véhicules". Si les articles importés de cette catégorie étaient vraiment des véhicules en kit CKD ou SKD, en ce sens que toutes les pièces et composants essentiels du véhicule étaient inclus dans l'envoi, et que la seule différence entre les kits CKD et les kits SKD était l'état de démontage, les kits CKD étant complètement démontés et les kits SKD n'étant qu'en partie démontés, et que seules des opérations d'assemblage étaient nécessaires pour produire un véhicule complet, les envois pourraient alors relever des positions pour les véhicules automobiles, soit les positions 8703 ou 8704 du SH.

618. L'alinéa 2 a) de l'article 21 du Décret n° 125 dispose que "les composants automobiles importés présentent les caractéristiques d'un véhicule complet ... lorsque les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) et le moteur du véhicule, sont importés pour assembler le véhicule". Selon les décisions en matière de classement rendues de longue date par les autorités douanières à travers le monde et les experts de l'OMD en matière de classement tarifaire, une carrosserie de véhicule et un moteur de véhicule automobile devraient être classés séparément, même s'ils sont expédiés ensemble. La carrosserie du véhicule serait classée sous la position 8707 du SH et le moteur sous la position 8407 (essence) ou 8408 (diesel) du SH. Par définition, une carrosserie de véhicule et un moteur ne pourraient jamais être classés ensemble comme un seul article. Une carrosserie de véhicule ou un moteur ne serait jamais considéré à juste titre comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile, pas plus que l'article théoriquement constitué par la combinaison d'une carrosserie de véhicule et d'un moteur.

619. L'alinéa 2 b) de l'article 21 du Décret n° 125 dispose que "les composants automobiles importés présentent les caractéristiques d'un véhicule complet ... lorsque l'un des deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) et le moteur du véhicule, ainsi qu'au moins trois autres ensembles (éléments), sont importés pour assembler le véhicule". Cet alinéa pose le même problème que l'alinéa 2 a). Le Décret n° 125 fait fi des conventions et principes de longue date consistant à classer les articles importés selon leur condition au moment de l'importation, ainsi qu'il est indiqué dans les Règles générales interprétatives et leurs notes explicatives. Une carrosserie ou un moteur de véhicule combiné à trois autres ensembles donnés ne pourrait jamais être dûment classé en tant qu'article présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. À titre d'exemple, une carrosserie de véhicule munie de freins, d'une direction et d'un pont moteur, mais sans moteur, n'est tout simplement pas un véhicule automobile. C'est un assortiment

inhabituel de pièces automobiles. Il en est de même pour toutes les autres combinaisons envisagées à l'alinéa 2 b). Le classement approprié de toute combinaison des ensembles importés se ferait d'après la condition de l'ensemble donné au moment de l'importation, chaque ensemble étant classé séparément même si tous les ensembles étaient expédiés ensemble.

620. L'alinéa 2 c) de l'article 21 du Décret n° 125 dispose que "les composants automobiles importés présentent les caractéristiques d'un véhicule complet ... lorsque les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie (y compris la cabine du conducteur) et le moteur du véhicule, ne sont pas importés, mais qu'au moins cinq autres ensembles (éléments) sont importés pour assembler le véhicule". Classifier les ensembles spécifiés sans carrosserie ou moteur en tant que véhicule automobile complet ou, plus particulièrement, comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile complet repousse encore plus loin les principes et conventions bien établis en matière de classement tarifaire. Aucun de ces ensembles, même si, par impossible, ils étaient classés ensemble comme un seul article, ne serait jamais considéré comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile complet et ne pourrait donc jamais être classé en tant que tel.

621. Le paragraphe 3 de l'article 21 du Décret n° 125 dispose que "les composants automobiles importés présentent les caractéristiques d'un véhicule complet ... lorsque le prix total des composants importés atteint au moins 60 pour cent du prix du véhicule complet pour le modèle en question". Un article importé ne peut jamais être classé correctement en fonction de sa valeur. Les Règles générales interprétatives ne prévoient pas ce mode de classement. Le classement a trait aux qualités physiques et parfois à la fonction de l'article, indépendamment de sa valeur ou de sa valeur relative, eu égard à la nature ou à la finalité de l'article fini.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

622. Selon l'**article 21.1** du Décret n° 125, les pièces importées en tant que kits CKD ou SKD sont réputées être des véhicules complets. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 33, si des pièces sont importées sous forme d'envoi unique et présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, elles pourraient être classées à bon droit sous les positions dont relèvent les véhicules (87.01 à 87.05 inclusivement). Si les pièces ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, chaque article importé serait classé séparément sous la position appropriée (par exemple, 87.08, 87.06, 87.07 ou 84.07).

623. Selon l'**article 21.2** du Décret n° 125, les pièces d'un véhicule sont réputées être des véhicules complets si un certain nombre d'ensembles sont réputés importés (détermination établie séparément au titre de l'article 22) sur la base de trois critères distincts:

- a) **les deux principaux ensembles.** Ces ensembles devraient être classés séparément (à savoir, la carrosserie sous la position 87.07 et le moteur sous la position 84.07);
- b) **un ensemble principal et trois autres ensembles.** Si le principal ensemble est le moteur, ces combinaisons pourraient au mieux constituer un châssis équipé de son moteur relevant de la position 87.06, et là encore uniquement si le châssis était l'un des autres ensembles. Pour ce qui est de toutes les autres combinaisons, chaque article importé devrait être classé séparément (à savoir, la carrosserie sous la position 87.07, le moteur sous la position 84.07 et les autres ensembles sous la position 87.08); et
- c) **au moins cinq autres ensembles.** Indépendamment des combinaisons, chaque article devrait être classé séparément sous la sous-position appropriée de la position 87.08.

624. Selon l'**article 21.3** du Décret n° 125, les pièces utilisées dans un véhicule sont réputées être des véhicules complets si elles représentent plus de 60 pour cent de la valeur de toutes les pièces utilisées dans la fabrication du véhicule. La valeur de la teneur importée ne devrait être utilisée que pour déterminer l'origine de produits importés; pas pour déterminer leur classement tarifaire. En conséquence, le critère fondé sur une valeur minimale de 60 pour cent est appliqué à tort pour classer des pièces qui, dans la plupart des cas, devraient être classées sous la position 87.08.

**129. (Toutes les parties) Compte tenu du fait que les importations en provenance d'autres Membres de l'OMC ne peuvent être soumises qu'à des droits de douane proprement dits et aux conditions ou clauses spéciales qui sont stipulées dans la liste d'un Membre, conformément à l'article II:1 b), dans quelle mesure la Règle générale interprétative 2 a) du SH est-elle pertinente pour interpréter la liste d'un Membre?**

#### Réponse de la Chine

625. Comme la Chine l'a expliqué en détail dans les réponses à d'autres questions, l'Organe d'appel a confirmé à maintes reprises l'importance du Système harmonisé pour l'interprétation des listes de concessions des Membres de l'OMC. Tel qu'il est libellé, le Système harmonisé comprend les Règles générales interprétatives, dont la Règle 2 a). En outre, comme la Chine l'a indiqué dans la réponse à la question n° 112, l'Organe d'appel a reconnu expressément la pertinence des décisions interprétatives adoptées par le Comité du SH et l'OMD pour évaluer la portée et l'application des Règles générales interprétatives.

626. Le Système harmonisé n'est pas une "condition ou clause spéciale" stipulée dans la liste de concessions d'un Membre. Comme l'Organe d'appel l'a indiqué dans les affaires *CE – Matériels informatiques* et *CE – Morceaux de poulet*, le Système harmonisé est plutôt la base sur laquelle les Membres ont négocié et inscrit leurs engagements tarifaires dans leurs listes. Le Système harmonisé fournit donc un contexte au sens de l'article 31.2) a) de la *Convention de Vienne* aux fins de l'interprétation de la liste de concessions d'un Membre.<sup>97</sup> Il ne serait pas compatible avec ces constatations de l'Organe d'appel de conclure que les Membres ne peuvent interpréter leurs listes de concessions conformément aux règles du Système harmonisé, y compris les Règles générales interprétatives, que s'ils ont inscrit une "condition ou clause spéciale" à cette fin dans leurs listes.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

627. La Règle 2 a) aide les douanes dans les cas où un article incomplet ou non fini donné semble présenter, en l'état où il est présenté à la douane, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Ce n'est pas la même chose que l'examen des listes des Membres d'un point de vue général.

628. Les Communautés européennes font également observer que les Listes de la Chine ne contiennent aucune restriction en ce qui concerne l'utilisation de pièces en Chine.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

629. La RGI 2 a) pourrait avoir une certaine utilité pour clarifier le traitement devant être accordé, selon la Liste de la Chine, à un groupe de pièces non assemblées dans l'état où elles sont présentées aux agents des douanes chinois à la frontière.

---

<sup>97</sup> *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

630. Toutefois, la RGI 2 a) ne peut pas être utilisée pour interpréter les dispositions du GATT lui-même. La RGI 2 a) ne peut donc pas donner des indications sur ce qu'est, ou n'est pas, un "droit de douane proprement dit" aux fins de l'article II du GATT. Partant, si, comme la Chine l'affirme, la RGI 2 a) permettait que les droits de douane soient fixés d'après l'utilisation d'une pièce dans le cadre d'opérations de fabrication, et que le taux de droit était établi en fonction de la teneur en produits nationaux du véhicule complet, l'imposition qui en résulterait ne pourrait pas être un droit de douane proprement dit au sens de l'article II du GATT, indépendamment de la teneur de la RGI 2 a).

631. De même, la RGI 2 a) ne peut pas être invoquée pour imposer une "condition ou clause spéciale" concernant les engagements tarifaires stipulés dans la Liste de la Chine, qui serait incompatible avec les obligations dans le cadre du GATT. À titre d'exemple, même si la RGI 2 a) contenait des prescriptions explicites relatives à la teneur en produits nationaux (comme celles qui figurent dans les mesures de la Chine), cela ne constituerait pas un moyen de défense pouvant être opposé à la violation de l'article III et de l'*Accord sur les MIC* résultant de la prescription relative à la teneur en produits nationaux.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

632. Voir la réponse du Canada à la question n° 112. Les Membres sont strictement liés par les droits de douane proprement dits et les conditions ou clauses spéciales qui sont stipulées dans leurs listes. Comme il n'existe dans la Liste de la Chine aucune "condition ou clause spéciale" stipulée expressément qui lui permettrait d'élargir l'application du principe énoncé dans la Règle 2 a) aux produits faisant l'objet d'envois distincts, en fonction de leur utilisation à l'intérieur de la Chine, la Chine ne peut remplacer les concessions tarifaires claires figurant dans sa liste qui visent, par exemple, les pièces automobiles.

**130. (Toutes les parties) Si les mesures en cause n'existaient pas, comment les combinaisons de pièces automobiles visées par l'article 21.2 du Décret n° 125 seraient-elles classées au titre de la Liste de concessions de la Chine au moment de leur importation en Chine? Veuillez fonder votre réponse sur des positions tarifaires spécifiques dans la Liste de concessions de la Chine.**

#### **Réponse de la Chine**

633. La Chine croit comprendre que le Groupe spécial veut savoir comment la Chine classerait les combinaisons de pièces automobiles visées par l'article 21.2 du Décret n° 125 si elles étaient importées en Chine sous forme d'envoi unique. La réponse est que la Chine classerait ces combinaisons comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la RGI 2 a). Le but des mesures contestées est de faire en sorte que ce classement ne change pas uniquement en raison de la manière dont le fabricant d'automobiles structure ses importations de pièces et composants.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

634. Veuillez vous reporter d'une manière générale à la réponse donnée à la question n° 128.

635. Les moteurs complets (le "moteur") sont classés sous les positions 84.07 et 84.08 et leurs parties sous la position 84.09, au niveau à quatre chiffres.

636. Les carrosseries complètes (la "carrosserie") sont classées sous la position 87.07 et leurs parties sous la position 87.08, au niveau à quatre chiffres.

637. Les autres "ensembles" dont il est fait état dans le Décret n° 125 n'ont pas de position spécifique dans les Listes de la Chine et le SH parce que les "ensembles" sont une création des mesures qui n'est envisagée ni dans les Listes, ni dans le SH. Dans la plupart des cas, les pièces qui constituent les "ensembles" après ouvraison seraient classées à l'importation sous les positions dont relèvent les pièces (les positions à quatre chiffres les plus pertinentes sont les positions 87.08, 84.07, 84.08, 84.09, 84.83 et 85.11). Toutefois, la position 87.06 ("châssis équipés de leur moteur") est pertinente pour de nombreuses combinaisons envisagées à l'article 21.2 parce que, selon les termes explicites de la position, l'expression "châssis équipés de leur moteur" s'entend "de voitures ou de tracteurs routiers non équipés de leur caisse, ni de leur cabine". En d'autres termes, aux fins des Listes de la Chine et du SH, une voiture automobile ou un tracteur routier non équipé de sa caisse, ni de sa cabine, mais déjà équipé d'autres pièces est un "châssis équipé de son moteur", et non un véhicule automobile complet. Une analyse plus détaillée figure aux paragraphes 255 à 260 de la première communication écrite des CE.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

638. Veuillez vous reporter au tableau suivant:

Description (selon le Décret n° 125)	Position tarifaire (selon la Liste de concessions de la Chine)	Taux de droit (selon la Liste de concessions de la Chine)
Moteurs essence/diesel	8407.31 - .338408.20.10	10% 9%
Carrosserie de véhicule	8707.10 ou .90	10%
Boîtes de vitesses	8708.40	10%
Ponts moteurs	8708.50	10%
Essieux non moteurs	8708.60.30 - .90	10%
Cadre	Pas clair	Pas plus de 10%
Direction	8708.94	10%
Dispositif de freinage	8708.31 ou .39	10%
Véhicules pour le transport de personnes	8703	25%

### Réponse du Canada (WT/DS342)

639. Voir la réponse du Canada à la question n° 128.

**131. (Chine) Au paragraphe 258 de leur première communication écrite, les Communautés européennes disent que les "châssis équipés de leur moteur", qui sont classés sous la position tarifaire 87.06, relèvent de l'article 21.2 b) et c) du Décret n° 125 ..." Veuillez formuler des observations sur cette déclaration.**

### Réponse de la Chine

640. L'argument des CE concernant les "châssis équipés de leur moteur" repose sur l'hypothèse que la note explicative relative à la position 87.06 a force obligatoire quant à ce qui constitue les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Toutefois, comme l'Organe d'appel l'a indiqué,

les notes explicatives ne font pas partie du Système harmonisé et ne sont aucunement contraignantes, en particulier quant à ce qui constitue les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.<sup>98</sup>

641. Il est intéressant de noter, à ce sujet, que les CE elles-mêmes ont classé en tant que véhicule automobile complet un véhicule incomplet et non assemblé auquel il manquait beaucoup plus que les "pneumatiques et la batterie d'accumulateurs", pour reprendre l'exemple donné dans les notes de chapitre relatives au chapitre 87.<sup>99</sup> Dans leur première communication écrite, les CE ont invoqué les notes de chapitre relatives au chapitre 87 – qui font partie du Système harmonisé – à l'appui de leur affirmation selon laquelle les véhicules incomplets ne peuvent être classés avec les véhicules automobiles que dans des "situations très exceptionnelles"; or leur propre pratique en matière de classement n'est pas conforme à cet exemple.<sup>100</sup>

**132. (Communautés européennes) Veuillez formuler des observations détaillées sur l'argument de la Chine figurant au paragraphe 126 de sa première communication écrite selon lequel il n'y a aucune différence entre les mesures anticourtage des Communautés européennes qui sont énoncées dans le Règlement (CE) n° 384/96 et les mesures contestées.**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

642. Le présent Groupe spécial n'est pas saisi des règles visant à éviter le contournement des droits antidumping des Communautés européennes ni de celles d'aucun autre Membre de l'OMC.

643. Sans préjudice de leur position selon laquelle les mesures de la Chine relèvent de l'article III du GATT et de l'*Accord sur les MIC*, les Communautés européennes estiment que l'on ne peut pas invoquer les règles visant à éviter le contournement des droits antidumping pour établir une pratique ultérieure qui serait utile pour interpréter les obligations de la Chine dans le cadre de l'article II du GATT et de sa liste de concessions. Cela ferait totalement abstraction du fait que les droits antidumping et les droits de douane suivent une logique complètement différente et résultent de deux ensembles différents d'obligations dans le cadre de l'OMC.

644. Les droits antidumping ne sont pas des droits de douane ou d'autres droits ou impositions relevant de l'article II du GATT. C'est ce que prévoit explicitement l'article II:2 du GATT et ce qui a été confirmé par l'Organe d'appel dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, lequel a établi une distinction entre les droits de douane, les autres droits ou impositions et les droits antidumping (paragraphe 276). À titre d'exception à l'article II du GATT et au principe NPF, des droits antidumping peuvent être imposés après une enquête établissant que des importations faisant l'objet d'un dumping causent un dommage. Les droits antidumping visent à rétablir des conditions de commerce loyales entre les importations faisant l'objet d'un dumping et les produits nationaux similaires et à protéger la branche de production nationale contre le dommage causé par le dumping. Ils font l'objet d'obligations détaillées qui sont énoncées à l'article VI du GATT et dans l'*Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994* (l'"Accord antidumping").

645. Les règles anticourtage relatives aux mesures antidumping sont autorisées par l'article VI du GATT, l'Accord antidumping et la Déclaration ministérielle à ce sujet. Elles ont trait à un ensemble différent de droits et d'obligations et en assurent l'application, et ne sont pas pertinentes pour l'interprétation des droits et obligations des Membres de l'OMC dans le cadre de l'article II du GATT.

---

<sup>98</sup> CE – *Morceaux de poulet*, paragraphe 214, note de bas de page 416.

<sup>99</sup> Pièce CHI-14.

<sup>100</sup> Première communication écrite des CE, paragraphe 251.

646. En revanche, les droits de douane sont définis dans la liste de concessions du pays. Il sont perçus en fonction du classement du produit dans cette liste et des diverses notes interprétatives y afférentes. Un pays peut également inscrire des réserves ou des clauses spéciales dans sa liste mais, en l'absence de réserves ou de clauses spéciales, la raison pour laquelle la marchandise est importée n'a rien à voir avec le classement tarifaire.

647. Le but des règles énoncées à l'article 13(2) du Règlement antidumping (CE) n° 384/96 (tel qu'il a été modifié par le Règlement n° 461/2004) est de faire obstacle aux envois de pièces qui sont assemblées dans la Communauté ou dans un pays tiers si ces envois de pièces remplacent l'envoi de produits dont il a été constaté précédemment qu'ils faisaient l'objet d'un dumping et qu'ils étaient expédiés à l'état monté. Tous ces éléments sont liés et doivent s'inscrire dans le contexte d'une mesure antidumping visant le produit assemblé dans le but d'atténuer l'effet correctif de ces droits.

648. Les mesures de la Chine sont totalement différentes. Le niveau du droit de douane dépend de la question de savoir si les pièces aboutissent dans une voiture assemblée dont la teneur en produits nationaux est suffisante et/ou de celle de savoir si elles sont utilisées comme pièces de rechange. La Chine ne vise pas l'importation de pièces qui ont déjà été importées sous forme de voitures assemblées. Les mesures visent les pièces en tant que telles dans le but d'accroître la teneur en produits nationaux et de développer une branche de production nationale de pièces automobiles et de véhicules complets.

649. Les mesures anticourtage des CE ne changent pas le classement douanier. S'agissant de l'exemple des mesures antidumping visant les bicyclettes en provenance de Chine et des mesures anticourtage visant les importations de pièces de bicyclette importantes, cela signifierait que les importations de pièces seraient soumises au droit antidumping visant les bicyclettes, mais que le droit de douane serait toujours celui qui s'applique aux pièces de bicyclette. C'est ce qui est explicitement indiqué à l'article 13(5) du Règlement n° 384/96.

650. Le droit anticourtage ne frappe jamais des produits qui sortent de l'usine de montage dans les CE. Il est plutôt procédé à une enquête et, s'il est constaté que les importations de pièces constituent un courtage, l'application du droit antidumping est étendue aux pièces.

**133. (Toutes les parties) Les parties sont-elles d'avis que le traitement accordé aux produits en question au titre des mesures de la Chine correspond aux concessions concernant les taux de droits applicables à ces produits que les Membres de l'OMC ont négociés au moment de son accession à l'OMC?**

### **Réponse de la Chine**

651. Oui. La Chine a négocié une liste de concessions qui contient un taux consolidé plus élevé pour les véhicules automobiles que pour les pièces et ensembles de véhicules automobiles. L'essence du différend porté devant le Groupe spécial est que *chaque côté* estime qu'il risque d'être privé des avantages résultant des concessions tarifaires qu'il a négociées. Les plaignants estiment que la différence entre les taux de droits applicables aux véhicules automobiles et aux pièces de véhicules automobiles donnait à leurs exportateurs la possibilité de se prémunir contre cet écart en important des pièces et composants sous forme d'envois multiples, même si la Chine pouvait à bon droit classer les pièces et composants avec les véhicules automobiles s'ils étaient importés en Chine sous forme d'envoi unique. D'autre part, la Chine estime que l'importation et l'assemblage de pièces et composants sous forme d'envois multiples la privent des recettes et des avantages en matière d'accès aux marchés qu'elle a obtenus lorsqu'elle a négocié un taux de droit consolidé plus élevé pour les véhicules automobiles.

652. La question dont le Groupe spécial est saisi est de savoir comment régler ces allégations contradictoires. La Chine estime que les règles du Système harmonisé, telles qu'interprétées par le Comité du SH et l'OMD, fournissent le contexte le plus pertinent pour régler cette question d'interprétation. Ces règles, telles qu'elles existaient au moment de l'accession de la Chine à l'OMC et telles qu'elles existent aujourd'hui, comportent une règle particulière pour déterminer la relation existant entre une disposition tarifaire applicable à un article complet (comme un véhicule automobile) et un taux de droit applicable aux parties de cet article (comme les pièces automobiles et les ensembles de pièces automobiles). Cette règle est la RGI 2 a). Bien avant l'accession de la Chine à l'OMC, l'OMD avait interprété la RGI 2 a) de manière à permettre aux membres du Système harmonisé d'en appliquer les principes à l'importation et à l'assemblage de pièces et composants contenus dans des envois multiples. En tant que membres du Système harmonisé, les plaignants étaient au courant de cette interprétation qui, comme la Chine l'a déjà indiqué, remonte à l'adoption de la RGI 2 a) au début des années 60. Par ailleurs, cette application de la RGI 2 a) à des envois multiples ne peut être distinguée de la manière dont les États-Unis et les Communautés européennes, à tout le moins, ont cherché à lutter contre le contournement de droits antidumping visant des articles complets, y compris avant l'accession de la Chine à l'OMC.

653. Ce sont là les circonstances qui ont entouré l'accession de la Chine à l'OMC et la négociation des dispositions tarifaires particulières qui font aujourd'hui l'objet du présent différend. Selon la Chine, la décision de l'OMD concernant la RGI 2 a) et le fait que l'OMD reconnaît d'une manière générale que le fond devrait primer sur la forme en matière d'application des droits de douane constituent le point de référence pour l'évaluation des concessions tarifaires que les parties ont négociées concernant les véhicules automobiles et les parties de véhicules automobiles. Si les attentes des plaignants étaient différentes – à savoir que la Chine ne serait pas autorisée à appliquer la RGI 2 a) telle qu'elle a été interprétée par l'OMD ou que la Chine serait tenue de faire primer la forme des opérations d'importation d'un fabricant sur leur fond – il incombait aux plaignants de négocier pour obtenir ce résultat. C'est l'interprétation que font les *plaignants* de l'expression "véhicules automobiles" – et non celle qu'en fait la Chine – qui est contraire aux règles et décisions de l'OMD dans le contexte desquelles ces concessions tarifaires ont été négociées.

654. Pour dire les choses différemment, il y a une question importante qui se pose ici en ce qui concerne la charge de la preuve. L'Organe d'appel a indiqué qu'"il appartient à la partie qui affirme un fait, que ce soit le demandeur ou le défendeur, d'en apporter la preuve".<sup>101</sup> La Chine a fourni des éléments de preuve étayant son point de vue selon lequel le Système harmonisé lui permet d'interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme elle l'a fait dans les mesures contestées. En revanche, l'argument des plaignants au titre de l'article II part de l'idée que la Chine n'est *pas* autorisée à interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme elle l'a fait dans les mesures contestées. Les plaignants n'ont apporté aucun élément de preuve étayant ce fait.

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

655. Non. Dans leur première communication écrite (paragraphe 237 à 281), les Communautés européennes ont indiqué en détail la manière dont la Chine manquait à ses engagements en ce qui concerne l'article II du GATT.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

656. Les États-Unis estiment que les mesures de la Chine imposent une imposition intérieure dépassant le taux de droit de 10 pour cent pour les pièces automobiles qui a été négocié au moment

---

<sup>101</sup> *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16.

de l'accèsion de la Chine à l'OMC. Les États-Unis considèrent donc que l'imposition additionnelle est une infraction à l'article III:2, et non à l'article II.

657. Toutefois, si le Groupe spécial devait déterminer que les mesures de la Chine imposent des "droits de douane proprement dits" au sens de l'article II, la Chine n'accorderait pas alors le taux de droit négocié pour les pièces.

658. En outre, les États-Unis soutiennent que la Chine a accepté, au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, d'accorder un taux de droit de 10 pour cent en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD. Comme les mesures de la Chine frappent les kits CKD et les kits SKD d'un droit de 25 pour cent, les États-Unis ne pensent pas que la Chine accorde le taux de droit qui a été négocié au moment de l'accèsion en ce qui concerne ces articles.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

659. Non. Le Canada a négocié un taux de droit de 10 pour cent, en général, pour toutes les pièces automobiles importées, y compris les produits intermédiaires. Les mesures assimilent les pièces automobiles à des véhicules complets en fonction de leur utilisation finale et les frappent d'un taux de droit de 25 pour cent. Cela prive le Canada du taux de droit qu'il a négocié pour les pièces automobiles. La Chine est obligée d'accorder au Canada un taux de droit de 10 pour cent pour les kits CKD et les kits SKD en raison de l'engagement qu'elle a pris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

**134. (Chine) La Chine considère-t-elle que la manière dont les produits importés seront utilisés peut être prise en compte aux fins du classement douanier? Dans l'affirmative, comment conciliez-vous la thèse selon laquelle les mesures sont des mesures "à la frontière" avec le fait que la prise en compte de facteurs tels que la manière dont les produits sont utilisés sur le marché intérieur a trait à des événements qui ont lieu sur le marché intérieur du pays importateur après l'importation?**

### Réponse de la Chine

660. La Chine ne considère pas que les mesures contestées font reposer le classement tarifaire sur "la manière dont les produits importés seront utilisés" ni sur "des événements qui ont lieu sur le marché intérieur du pays importateur après l'importation". Comme la Chine a cherché à l'expliquer et à le prouver par des documents, tout régime douanier qui s'intéresse à l'importation et à l'assemblage de pièces et composants provenant d'envois multiples doit comporter un processus permettant de déterminer si différents envois de pièces et composants sont liés entre eux du fait de leur utilisation commune pour assembler un seul article fini. Tout processus de ce genre comporte nécessairement un examen de la pratique ou de l'intention de l'importateur en ce qui concerne l'assemblage d'envois multiples de pièces et composants pour constituer un article fini.

661. Les autorités douanières peuvent déterminer de diverses manières si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux du fait de leur utilisation commune pour assembler un seul article fini. À la première réunion du Groupe spécial, le Canada a qualifié ce processus d'"enquête" en décrivant la façon dont il traite les pièces de meuble importées. Dans le cadre de leurs mesures antidumping, les CE présumant que *tous* les composants et pièces importés en provenance des pays ou des exportateurs visés seront assemblés pour constituer un article complet, mais elles accordent des "certificats de non-contournement" aux importateurs qui peuvent démontrer qu'ils n'importent pas et n'assemblent pas des pièces et composants excédant les seuils spécifiés par les CE dans leur mesure. En vertu de ce système, les importateurs qui peuvent présenter un "certificat de non-contournement"

ne sont pas assujettis aux droits antidumping applicables. Étant donné qu'ils disposent d'un système rétrospectif de fixation des droits, les États-Unis peuvent suspendre la liquidation des droits et déterminer ultérieurement, dans le cadre d'un réexamen administratif, si des envois multiples de pièces et composants ont été *effectivement assemblés* pour constituer un article complet.

662. Quel que soit le nom donné à ce processus et la manière dont il est structuré, il vise à établir la relation existant entre des envois multiples de pièces et composants dans le but de fixer des droits qui s'appliquent à l'article complet. Comme il est indiqué dans les réponses à des questions précédentes, il s'agit d'un type de régime douanier en vertu duquel les marchandises restent sous le contrôle de la douane afin de faire en sorte que les formalités douanières liées à ces importations soient accomplies. Ce type de régime douanier est prévu par la *Convention de Kyoto* et donne effet à une application de la RGI 2 a) qui est compatible avec les règles du Système harmonisé. Il s'agit d'un régime à la frontière.

663. Il faut bien savoir que ce type de régime ne peut être invoqué à tout propos et qu'il ne justifie pas des décisions en matière de classement tarifaire qui seraient fondées à tort sur l'utilisation finale du produit. À titre d'exemple, un Membre de l'OMC ne pourrait pas différer le classement tarifaire de bois de sciage pour voir s'il sera utilisé pour fabriquer des meubles ou des jouets et déterminer ensuite le classement tarifaire en conséquence. Le type de régime douanier en cause dans le présent différend a trait uniquement à l'obligation de l'importateur d'acquitter le taux de droit applicable à l'article complet lorsqu'il importe des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de cet article. Il vise à établir *ce qui a été importé*, et non *comment ce qui a été importé a été utilisé*.

#### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 134**

664. La pratique de la Chine consistant à définir la marchandise importée en fonction de son utilisation après l'importation n'est pas une mesure à la frontière. Selon la Chine, le processus qui vise à "établir la relation existant entre des envois multiples de pièces et composants pour fixer les droits qui s'appliquent à l'article complet" est admissible parce qu'[i]l vise à établir ce qui a été importé, et non comment ce qui a été importé a été utilisé". Toutefois, aux fins du classement tarifaire (et aux termes de la RGI 2 a), en particulier), la définition de la marchandise qui est importée doit pouvoir être établie d'après "l'état" de la marchandise présentée en vue de son admission sur le territoire douanier, c'est-à-dire au moment de l'importation. Les envois d'autres pièces et composants avec lesquels la marchandise sera assemblée sur le marché intérieur du pays importateur ne peuvent pas être pris en considération aux fins du classement de la marchandise, parce que la marchandise n'est pas assemblée avec les autres pièces et composants au moment où elle est importée.

665. Il se peut que les formalités douanières ne soient pas achevées avant qu'un certain laps de temps ne se soit écoulé à la suite de l'admission des marchandises importées sur le territoire douanier du pays, mais l'assemblage à l'intérieur du pays, qui interviendrait dans cet intervalle entre l'importation et l'accomplissement des formalités douanières, n'est pas un critère de classement selon le Système harmonisé.

666. La Chine postule que les États-Unis ont le pouvoir d'appliquer des mesures semblables pendant que les formalités douanières sont en cours. Plus particulièrement, la Chine affirme que les États-Unis pourraient procéder à des réexamens administratifs après l'importation des marchandises pour déterminer "si des envois multiples de pièces et composants ont été effectivement assemblés pour constituer un article complet". Toutefois, les États-Unis ne procèdent pas à de tels réexamens administratifs pour la simple raison qu'ils ne classent pas les envois multiples de pièces et composants différents avec les articles complets dans le but d'imposer les droits qui s'appliquent à l'article complet.

**135. (Chine)** S'agissant de la première phrase de l'article II:1 b), veuillez développer votre point de vue selon lequel les droits imposés au titre des mesures sont *liés à l'importation de marchandises en Chine*, comme l'atteste le fait que les mesures elles-mêmes n'imposent aucun droit, redevance ou imposition, mais qu'elles servent plutôt à classer les marchandises conformément aux dispositions tarifaires applicables (première communication écrite de la Chine, paragraphe 44).

#### Réponse de la Chine

667. La Chine a expliqué que le Décret n° 125 est un régime douanier visant à assurer le classement tarifaire correct d'envois multiples de pièces et composants qui sont liés entre eux du fait de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule donné. Il s'agit d'un régime permettant d'appliquer les dispositions de la RGI 2 a) relatives au classement aux envois multiples de pièces et composants, conformément à l'interprétation de la RGI 2 a) adoptée par l'OMD. Rien dans le Décret n° 125 n'établit ni n'impose un type de droit ou d'imposition. Ainsi qu'il est indiqué à l'article 28 du Décret n° 125, l'Administration générale des douanes rend plutôt des décisions en matière de classement et perçoit des droits au titre de cette mesure, conformément à la législation et à la réglementation douanières de la Chine.

**136. (Communautés européennes et États-Unis)** Veuillez formuler des observations sur les réglementations des CE et des États-Unis qui leur permettent d'assimiler des envois multiples à un envoi unique et dont la Chine fait mention aux paragraphes 157 à 159 de sa première communication écrite.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

668. Dans les CE (et aussi aux États-Unis, selon ce que nous croyons comprendre), les autorités douanières permettent à l'importateur d'envois multiples de choisir entre l'application des règles ordinaires en matière de classement tarifaire (chaque envoi est classé séparément au moment de l'importation dans l'état où il est présenté à la douane) et des règles spéciales destinées à favoriser les importateurs qui préfèrent que les marchandises en question soient considérées et classées comme si elles étaient présentées à la douane en même temps et au même endroit.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

669. Au paragraphe 157 de la première communication écrite de la Chine, il est fait mention de 19 U.S.C. § 1484(j)(1) et de la publication au *Federal Register* de la règle finale concernant le règlement d'application de la loi, 19 C.F.R. § 141.58, 71 Fed. Reg. 31, 921 (2 juin 2006). Dans les circonstances bien précises qui y sont définies, les États-Unis permettent d'assimiler à une importation unique des entités non montées ou démontées importées en utilisant plusieurs véhicules. Ainsi qu'il est expliqué dans le *Federal Register*, "une importation non montée ou démontée est une marchandise qui ne peut être transportée en utilisant un seul véhicule, mais qui est achetée et facturée en tant qu'entité pouvant faire l'objet d'un classement unique. Par la force des choses, en raison de sa taille ou de sa nature, l'entité doit nécessairement être placée sur plusieurs véhicules qui arrivent à différents moments au même bureau d'entrée aux États-Unis. Les parties sont destinées à la même personne aux États-Unis."

670. La Chine interprète la législation des États-Unis comme si elle habilitait un importateur à "importer un véhicule à l'état non assemblé ou démonté sous forme d'envois multiples, et à faire classer les différentes importations en tant que véhicule complet, même si aucun envoi ne présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet". De prime abord, une automobile importée à l'état

non assemblé ou démonté sous forme d'envois multiples ne satisfaisait pas aux conditions requises pour être traitée en tant qu'importation unique au titre de la réglementation des États-Unis, parce qu'une automobile peut être transportée au moyen d'un seul véhicule. Selon la réglementation, la taille ou la nature de l'objet doivent nécessiter qu'il soit expédié à l'état non monté ou démonté. Il faut contraster les automobiles avec les usines de production de fibres, qui pourraient probablement être traitées comme des importations uniques lorsqu'elles sont importées à l'état non monté ou démonté en utilisant des véhicules distincts à cause de leur grande taille. Il arrive souvent que les composants d'automobiles proviennent de nombreux pays différents, ce qui les empêcherait d'être traités comme une importation unique. Ainsi qu'il est indiqué dans le *Federal Register*, les États-Unis sont d'avis que "la législation [19 U.S.C. § 1484(j)(1)] est censée s'appliquer aux composants d'articles de même origine qui sont expédiés à partir du même bureau d'exportation à peu près en même temps".

671. La Chine interprète 19 C.F.R. § 141.58 comme étant "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 pour constituer un article complet". Premièrement, ainsi qu'il est indiqué dans le *Federal Register*, les États-Unis ne pensent pas que le traitement en tant qu'importation unique des entités non montées ou démontées importées en utilisant de multiples véhicules "devrait servir de moyen pour contrôler les stocks ou les procédés de fabrication d'un importateur". Deuxièmement, l'"intention déclarée du fabricant d'assembler les envois distincts pour constituer un article complet" doit transparaître des documents présentés au moment de l'importation. Comme il est dit dans le *Federal Register*: "Lorsqu'il décide d'approuver ou de rejeter une demande donnée, le directeur du bureau doit se fonder sur les renseignements que contient la demande." La décision d'accorder le traitement en tant qu'importation unique et de classer des marchandises non montées ou démontées qui ont été importées en utilisant de multiples véhicules est rendue sur la base des renseignements disponibles au moment de l'importation. Nous faisons également observer que pour bénéficier du traitement en tant qu'importation unique, tous les envois doivent être importés à 25 jours d'intervalle au maximum.

672. Il est dit au paragraphe 158 que "les autorités douanières des États-Unis avaient pour pratique de grouper des "envois échelonnés" aux fins du classement tarifaire". À l'appui de cette affirmation, la Chine invoque la décision du Tribunal du commerce international (CIT) dans l'affaire *Zomax Optical Media, Inc. c. États-Unis*, 366 F. Supp. 2d 1326 (2005), dans le cadre de laquelle, selon la Chine, le CIT "a fait observer que cette pratique marquait une rupture par rapport à la pratique antérieure, qui consistait à fonder rigoureusement les décisions en matière de classement tarifaire sur la condition de la marchandise, "telle qu'elle était importée"". Les envois échelonnés et la pratique évoquée par le CIT dans cette affaire sont codifiés dans 19 U.S.C. § 1484(j)(2), qui dispose que le traitement en tant qu'importation unique est accordé pour les marchandises qui sont achetées et facturées en tant qu'entité unique mais ... qui font l'objet d'envois distincts parce que le transporteur n'est pas en mesure de grouper toutes les marchandises en un seul envoi (selon les instructions du transporteur). Voir 19 C.F.R. § 141.57.

673. Cette disposition s'applique aux "envois échelonnés", qui "s'entendent des marchandises pouvant être transportées au moyen d'un seul véhicule et qui sont remises au transporteur dans le pays exportateur et reçues par lui en tant qu'envoi unique visé par un seul connaissance ou une seule lettre de transport, et que l'importateur souhaite donc recevoir sous forme d'envoi unique. Toutefois, le transporteur fractionne ensuite l'envoi en différentes parties qui arriveront aux États-Unis à des moments différents, souvent à plusieurs jours d'intervalle". 68 Fed. Reg. 8713 (25 février 2003). En outre, les envois échelonnés ne sont traités comme des importations uniques que dans des circonstances très étroitement définies, à la demande de l'importateur, et sous réserve qu'il soit certifié que l'importation a été fractionnée à la demande de l'importateur, lorsque les marchandises sont importées. 19 C.F.R. § 141.57.

**137. (Toutes les parties) Veuillez clarifier si et, dans l'affirmative, comment une nouvelle ligne tarifaire peut être créée *de facto*.**

#### Réponse de la Chine

674. La Chine ne considère pas qu'un Membre peut créer une nouvelle ligne tarifaire "*de facto*". Pour créer une nouvelle ligne tarifaire, un Membre doit modifier sa liste tarifaire afin d'y inclure la nouvelle ligne tarifaire. En ce qui concerne le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, ce qu'il faut retenir, c'est que la Chine est autorisée à classer les kits CKD/SKD conformément à la RGI 2 a) et aux pratiques douanières des autres Membres de l'OMC, à moins et jusqu'à ce qu'elle ne décide de procéder autrement en créant une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD/SKD.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

675. Un engagement tarifaire peut être créé lorsqu'un Membre, qui s'est lui-même engagé à accorder un certain traitement tarifaire s'il créait une ligne tarifaire pour une marchandise donnée, va *effectivement* de l'avant en adoptant une mesure qui prescrit comment cette marchandise doit être traitée. Les Communautés européennes renvoient également à la réponse plus détaillée donnée par le Canada.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

676. Les États-Unis croient comprendre que cette question a trait aux obligations de la Chine au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail et au moyen de défense de la Chine selon lequel elle n'aurait pas manqué à ses obligations en ne créant pas une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD/SKD. Les États-Unis estiment qu'il ressort du paragraphe 93, pris dans son contexte, que des Membres étaient préoccupés par le traitement tarifaire des kits CKD/SKD et que ces Membres voulaient s'assurer que la Chine ne changerait pas ses politiques ou pratiques en matière de classement en appliquant à ces articles le taux frappant les véhicules complets. Bien que la Chine n'ait pas créé une nouvelle ligne tarifaire *de jure*, elle est parvenue au même résultat en spécifiant dans le Décret n° 125 que les kits CKD/SKD seraient réputés être des véhicules complets qui seraient frappés du taux applicable aux véhicules complets. La Chine a donc adopté une mesure qui est contraire aux obligations qu'elle a contractées en ce qui concerne le traitement tarifaire des kits CKD/SKD, peu importe que celle-ci soit qualifiée de ligne tarifaire *de facto* ou d'autre chose.

#### Réponse du Canada (WT/DS342)

677. Voir la réponse du Canada à la question n° 61 b).

**138. (Toutes les parties) Au paragraphe 10 de sa décision sur l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) (pièce CHI-29), le Comité du Système harmonisé fait état de la question des "envois échelonnés" et "du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Veuillez expliquer les différences entre ces deux situations.**

#### Réponse de la Chine

678. Aux fins du présent différend, on entend généralement par "envoi" un ensemble de marchandises confiées à la garde d'un transporteur pour livraison, que ces marchandises soient mises dans un ou plusieurs conteneurs. Un envoi est "échelonné" lorsque le transporteur le fractionne en plusieurs modes ou étapes de livraison (par exemple, il charge les conteneurs constituant l'envoi sur

deux navires différents). Un envoi peut être échelonné pour plusieurs raisons, dont la nécessité d'équilibrer les charges (facteur qui est particulièrement important dans le transport aérien) ou la possibilité de tirer parti de coûts d'expédition moins élevés.

679. Par classement des "articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents", on désigne le classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants (ou "éléments") importés qui arrivent sur le territoire douanier sous forme d'envois multiples.<sup>102</sup> Cela étant, cette situation diffère d'un "envoi échelonné", en ce sens que les pièces et composants importés ne faisaient pas nécessairement partie d'un envoi unique.

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

680. Il s'agit de questions liées entre elles qui ont trait à la facilitation des échanges. S'agissant de très grandes machines ou de machines très complexes qui sont difficiles à transporter en un seul envoi, l'importateur pourrait vouloir déclarer le produit en tant que produit unique malgré le fait que les éléments du produit sont répartis en différents envois et qu'il se peut qu'ils ne soient pas présentés à la douane exactement en même temps. Dans certains cas, il se peut qu'un élément du produit doive être transporté à partir de deux ou de plusieurs pays ou qu'il soit originaire de deux pays. Le classement d'envois échelonnés en tant que produit complet, même lorsque des éléments proviennent de pays différents, est une option dont dispose l'importateur.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

681. Le contexte de la décision mentionnée au paragraphe 10 de la Décision du Comité du Système harmonisé sur l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) (pièce CHI-29) ne comprend pas de définition de l'expression "envoi échelonné" ni du membre de phrase "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".

682. Les autorités douanières des États-Unis n'ont pas défini formellement l'expression "envoi échelonné". En règle générale, un envoi est une expédition de marchandises qui sont importées par ou pour un consignataire qui les vendra ou les livrera à un consignateur après leur importation aux États-Unis. Un envoi peut également désigner une expédition de marchandises confiées à un transporteur et transportées pour le compte d'une autre partie.

683. On peut supposer que le membre de phrase "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" fait référence à la détermination du pays d'origine des marchandises importées lorsque ces marchandises consistent en des pièces ou composants qui sont originaires de plus de un pays.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

684. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 112, tout pouvoir d'appréciation qui pourrait être accordé aux Membres en ce qui concerne la manière de classer des envois échelonnés

---

<sup>102</sup> Comme la Chine l'a fait observer plus haut, les termes "pays différents", pris dans leur contexte, ne peuvent pas vouloir dire que la décision du Comité du SH ne s'applique qu'aux marchandises assemblées à partir de pièces et composants qui proviennent de plus de un pays exportateur. Le nombre éventuel de pays exportateurs et leurs noms ne seraient utiles, le cas échéant, qu'aux fins de l'application des règles d'origine – question qui ne relève pas de la RGI 2 a). Par ailleurs, rien ne justifie que le classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants provenant d'un seul pays exportateur soit différent du classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants provenant de plus de un pays exportateur.

doit naturellement se limiter à une application qui ne contrevient pas à leurs engagements tarifaires. Dans la pratique douanière, il n'est pas rare de permettre à l'importateur *qui le souhaite* de demander à ce que des envois échelonnés soient classés ensemble. Cela pourrait comprendre les situations dans lesquelles les éléments constitutifs d'un produit de grandes dimensions (exemple: équipement lourd ou complexe rarement expédié) sont originaires de pays différents.

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 138**

685. Les États-Unis contestent la définition que donne la Chine du membre de phrase "articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents", s'agissant de la décision du Comité du Système harmonisé sur la RGI 2 a) qui figure dans la pièce CHI-29. Selon la Chine, ce membre de phrase signifie "le classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants (ou "éléments") importés qui arrivent sur le territoire douanier sous forme d'envois multiples". La définition de la Chine est une simple conjecture, car la décision mentionnée au paragraphe 10 ne comprend pas de définition de ce membre de phrase et la Chine n'a pas fait état d'autres documents adoptés par le Comité qui étayeraient son interprétation.

686. La Chine ne tient pas compte non plus dans son interprétation des termes "pays différents" figurant dans la décision du Comité et prétend que ces termes "ne peuvent pas vouloir dire que la décision du Comité du SH ne s'applique qu'aux marchandises assemblées qui proviennent de plus de un pays exportateur", parce que cette question ne serait pertinente que dans le contexte de l'application des règles d'origine. Nous sommes d'accord avec la Chine pour dire que les règles d'origine ne relèvent pas de la RGI 2 a). Partant, la décision du Comité du SH figurant au paragraphe 10 indique que les questions concernant les marchandises d'origine mixte ne relèvent pas de la RGI 2 a).

687. Enfin, la Chine ne peut pas invoquer la décision du Comité du Système harmonisé pour se soustraire à l'obligation qui lui est faite de se conformer aux RGI, conformément à la Convention sur le SH. La Chine doit toujours classer les marchandises dans l'état où elles sont présentées, en utilisant toute la nomenclature, au lieu d'appliquer sélectivement la nomenclature (positions du SH) à des marchandises (pièces automobiles) en se fondant sur une condition qui n'existe pas (assemblage d'un véhicule automobile) avant que les marchandises soient mises sur le marché intérieur.

**139. (Plaignants) Au cours de la première réunion de fond, les plaignants ont dit que la Règle générale interprétative 2 a) n'est pas pertinente en ce qui concerne l'article II du GATT de 1994. Veuillez développer votre point de vue.**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

688. La Règle 2 a) n'est pas pertinente pour interpréter la liste d'un Membre d'une manière générale, sauf en ce qui concerne un produit très précis qui est présenté à la douane en même temps. C'est une règle qui aide les douanes dans les cas où un article incomplet ou non fini donné semble présenter, dans l'état où il est présenté à la douane, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini. Voir aussi la réponse à la question n° 115.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

689. Veuillez vous reporter à la réponse des États-Unis à la question n° 129.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

690. Le Canada convient qu'à titre d'élément du Système harmonisé, la Règle 2 a) est pertinente pour interpréter les engagements inscrits dans les listes des Membres. Toutefois, s'agissant de son application dans le présent différend, la Règle 2 a) n'est pas pertinente en ce qui concerne les engagements tarifaires pris par la Chine au sujet des pièces automobiles. En général, la Règle 2 a) n'est pas pertinente à moins qu'il soit question d'articles incomplets ou non finis qui peuvent présenter, dans l'état où ils sont présentés aux agents des douanes, les caractéristiques essentielles d'un article fini. La Règle 2 a) ne peut pas être invoquée indépendamment pour se soustraire à l'obligation manifeste de fixer un taux de droit précis dans les cas où un Membre souhaite ultérieurement modifier le classement d'un produit. La Règle 2 a) ne porte pas sur les engagements tarifaires convenus mutuellement entre les Membres et ne peut les modifier.

691. Si un Membre souhaite renégocier un engagement tarifaire parce qu'il estime, ultérieurement, que l'intention commune s'est traduite par un classement erroné, il peut le faire en procédant comme il est indiqué à l'article XXVIII du GATT de 1994.

**140. (Plaignants) La Chine a fait référence à plusieurs décisions visant à empêcher le contournement de droits antidumping pour étayer l'affirmation selon laquelle les Membres sont autorisés à traiter les "parties" de produits de la même manière que le produit "complet" afin d'empêcher le contournement de droits qu'ils appliquent à bon droit. Toutes les parties plaignantes ont indiqué que la pratique en matière de mesures antidumping n'est pas pertinente en l'espèce. Les parties plaignantes peuvent-elles indiquer les raisons précises pour lesquelles elles estiment que la pratique anticontournement en matière de droits antidumping diffère des mesures en question?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

692. Voir la réponse à la question n° 132.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

693. Il existe plusieurs raisons pour lesquelles la Chine ne peut pas justifier ses mesures en invoquant les pratiques en vertu desquelles certains Membres imposent des droits antidumping lorsqu'ils sont préoccupés par le contournement.

694. Premièrement, et par-dessus tout, ce sont les obligations de la Chine au titre de l'article II, et non de l'article VI du GATT, qui sont en cause dans le présent différend. En d'autres termes, les droits antidumping et le contournement de ces droits sont régis par les règles de l'article VI du GATT et de l'Accord antidumping, et non de l'article II du GATT. En outre, les mesures antidumping prévues par l'article VI ne sont autorisées que dans certaines circonstances, à savoir lorsque le Membre procédant à l'enquête constate l'existence d'un dumping, d'un dommage et d'un lien de causalité (comme il est expliqué plus haut dans la réponse à la question n° 67).

695. Deuxièmement, aux termes de l'article VI du GATT et de l'Accord antidumping, le Membre procédant à l'enquête n'est pas tenu d'imposer des droits antidumping sur la base de lignes tarifaires et, en fait, les Membres procédant à des enquêtes le font rarement. Les droits antidumping sont plutôt appliqués aux importations des produits visés par l'enquête, tels qu'ils sont définis dans la gamme de produits visés par l'ordonnance antidumping. Cette gamme de produits peut être définie de nombreuses manières. Elle peut comprendre certains mais pas tous les produits qui relèvent d'une ligne tarifaire donnée ou les produits relevant de plusieurs lignes tarifaires ou parties de lignes

tarifaires. En outre, la gamme de produits visés peut comprendre des produits finis, des pièces ou les deux. C'est ce qu'autorisent les règles de l'article VI du GATT et de l'Accord antidumping. Les seules exigences sont celles qui sont énoncées dans l'Accord antidumping, comme la formulation de constatations de l'existence d'un dumping, d'un dommage et d'un lien de causalité. Ainsi, dans le contexte antidumping, à la différence de l'article II du GATT, les lignes tarifaires et la manière dont les concessions tarifaires sont inscrites dans la liste d'un Membre ne sont pas pertinentes.

696. Troisièmement, bien que l'Accord sur l'OMC ne définisse pas le contournement, les Membres considèrent depuis longtemps que deux situations commerciales constituent un contournement, lesquelles surviennent toutes deux dans le contexte des mesures correctives commerciales appliquées au titre de l'article VI du GATT de 1994, à savoir les mesures antidumping et les mesures compensatoires. La première situation consiste à apporter des modifications mineures au produit lui-même, et la seconde à apporter des modifications mineures aux modes d'expédition et d'assemblage. La plupart des Membres reconnaissent qu'il y a contournement lorsque ces modifications mineures des caractéristiques physiques, de la production ou de l'expédition de marchandises par ailleurs soumises à une mesure antidumping ou à une mesure compensatoire sont apportées d'une manière qui compromet le but et l'efficacité des mesures correctives commerciales prévues par l'Accord sur l'OMC. En outre, la notion de contournement dans le contexte antidumping a également été reconnue dans une décision ministérielle, à savoir la *Décision ministérielle sur l'anticonournement*, qui a été adoptée par les Membres à Marrakech et qui fait partie intégrante de l'*Acte final reprenant les résultats des négociations commerciales multilatérales du Cycle d'Uruguay*. La Décision prenait acte du problème du contournement des mesures correctives commerciales et reconnaissait qu'il était souhaitable d'appliquer "des règles uniformes ... dans ce domaine aussitôt que possible" afin d'empêcher le contournement des mesures antidumping et des mesures compensatoires. La Décision confirme que la question du contournement faisait partie des négociations préalables à l'élaboration de l'Accord antidumping et renvoie cette question au Comité des pratiques antidumping pour règlement. Afin de remplir ce mandat, le Comité des pratiques antidumping a établi le Groupe informel de l'anticonournement pour examiner et arrêter les règles qui devraient s'appliquer uniformément pour résoudre le problème du contournement. En revanche, les États-Unis ne sont au fait d'aucune notion de contournement généralement admise dans le cadre de l'article II du GATT.

697. Quatrièmement, lorsque des droits antidumping sont imposés à propos de contournement, ils ne sont pas appliqués de la manière dont la Chine cherche à appliquer les "droits" relevant de l'article II du GATT, conformément aux mesures en cause. Le Membre procédant à l'enquête n'impose pas les mêmes droits antidumping sur les produits visés par une décision en matière de contournement que sur les produits qui étaient clairement visés par l'ordonnance antidumping au départ. En fait, le montant du droit qui frappe les produits visés par l'ordonnance antidumping n'est pas uniforme (du moins dans le système des États-Unis). Les droits antidumping sont plutôt fixés sur la base du montant du dumping constaté dans le cadre de transactions données portant sur des produits donnés.

698. En résumé, l'analogie faite par la Chine avec les pratiques antidumping des Membres n'est pas pertinente, faute d'une procédure engagée par la Chine au titre des règles de l'article VI du GATT et de l'Accord antidumping. Pour simplifier, les règles régissant les mesures antidumping sont différentes des règles de l'article II du GATT et n'ont donc aucune pertinence en ce qui concerne les mesures de la Chine.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

699. L'application de mesures "anticonournement" intérieures liées à des droits de douane ne repose sur aucune base généralement admise dans le cadre de l'OMC. L'anticonournement des droits

antidumping est reconnu en droit. Le Canada et de nombreux autres Membres de l'OMC ne font appel à la notion d'"anticonournement" qu'en ce qui concerne les droits antidumping. Aucune notion parallèle ne s'applique en ce qui concerne les concessions tarifaires.

700. Il y a une différence fondamentale entre un droit de douane proprement dit et un droit antidumping. Un droit antidumping est appliqué pour corriger la situation dans laquelle les importations en provenance d'un autre Membre font l'objet d'un dumping sur le marché intérieur d'un Membre et causent un dommage aux producteurs nationaux de produits similaires. En revanche, un droit de douane proprement dit ne corrige pas une situation préjudiciable et n'a pas trait non plus à des activités sur le marché intérieur. Il est lié uniquement à l'admission d'un produit à l'étape de l'"importation" et ne vise pas essentiellement à réparer un "tort" (c'est-à-dire, un dommage). Cette absence de "tort" et de besoin de "remédier à" de telles actions expliquent pourquoi la notion de mesures anticonournement ne s'applique pas à des droits de douanes valables et légitimes et pourquoi elle se rapporte uniquement aux droits antidumping qui, de par leur nature, sont conçus pour lutter contre des actions dont il a déjà été constaté qu'elles étaient illicites au regard de la législation nationale d'un Membre. Il existe en outre un régime distinct qui régit l'application des droits antidumping dans le cadre de l'*Accord antidumping*. En fait, comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 96 b), les droits antidumping sont des mesures que ne constituent *ni* des "droits de douane proprement dits", *ni* "d'autres droits ou impositions". D'ailleurs, il existe un accord distinct pour les droits antidumping qui en régit l'utilisation et ils ne sont pas visés par l'article II du GATT.

701. Les droits de douane sont appliqués dans le but d'accorder une certaine protection aux producteurs nationaux contre la concurrence des importations étrangères (bien que dans certains pays, en particulier les pays en développement, ils peuvent également représenter une source importante de recettes). Afin de garantir la prévisibilité du classement tarifaire et de l'obligation fiscale, le Système harmonisé fait reposer le classement tarifaire des marchandises sur leur description physique au moment de l'importation et n'admet qu'une position (ou sous-position) par produit. Tolérer les efforts déployés par la Chine pour relever le droit applicable aux pièces automobiles sous prétexte d'assurer l'application du droit de douane sur les automobiles, alors qu'elle aurait dû renégocier sa concession tarifaire pour cet article conformément aux dispositions pertinentes de l'Accord sur l'OMC, compromettrait globalement la prévisibilité et la valeur des concessions tarifaires faites par les Membres dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne les pièces.

702. En revanche, les droits antidumping sont des mesures spéciales généralement temporaires visant à contrer les effets dommageables sur une branche de production nationale de marchandises faisant l'objet d'un commerce déloyal en provenance d'un ou de plusieurs pays. Ces droits, qui se fondent sur les constatations résultant d'enquêtes menées conformément à l'*Accord antidumping* selon lesquelles des marchandises données faisant l'objet d'un commerce déloyal en provenance de pays donnés causent ou menacent de causer un dommage à une branche de production nationale, ont un caractère correctif.

**141. (Plaignants) Les plaignants disposent-ils de procédures et de critères particuliers pour déterminer si une ordonnance antidumping est contournée? Veuillez les décrire en citant les lois ou règlements pertinents.**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

703. L'article 13 du Règlement n° 384/96, tel qu'il a été modifié par le Règlement n° 461/2004 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne, se lit comme suit:

## "Contournement

1. Les droits antidumping institués en vertu du présent règlement peuvent être étendus aux importations en provenance de pays tiers de produits similaires, légèrement modifiés ou non, ainsi qu'aux importations de produits similaires légèrement modifiés en provenance de pays soumis aux mesures ou de parties de ces produits, lorsque les mesures en vigueur sont contournées. En cas de contournement des mesures en vigueur, des droits antidumping n'excédant pas le droit résiduel institué conformément à l'article 9, paragraphe 5, du présent règlement peuvent être étendus aux importations en provenance de sociétés bénéficiant d'un droit individuel dans les pays soumis aux mesures. Le contournement se définit comme une modification de la configuration des échanges entre les pays tiers et la Communauté ou entre des sociétés du pays soumis aux mesures et la Communauté, découlant de pratiques, d'opérations ou d'ouvrages pour lesquelles il n'existe pas de motivation suffisante ou de justification économique autre que l'imposition du droit, en présence d'éléments attestant qu'il y a préjudice ou que les effets correctifs du droit sont compromis en termes de prix et/ou de quantités de produits similaires et d'éléments de preuve, si nécessaire fondés sur les dispositions de l'article 2, de l'existence d'un dumping en liaison avec les valeurs normales précédemment établies pour les produits similaires.

Les pratiques, opérations ou ouvrages visées à l'alinéa qui précède englobent, entre autres, les légères modifications apportées au produit concerné afin qu'il relève de codes douaniers qui ne sont normalement pas soumis aux mesures, pour autant que ces modifications ne changent rien à ses caractéristiques essentielles; l'expédition du produit soumis aux mesures via des pays tiers; la réorganisation, par des exportateurs ou des producteurs, de leurs schémas et circuits de vente dans le pays soumis aux mesures de telle manière que leurs produits sont en fin de compte exportés vers la Communauté par l'intermédiaire de producteurs bénéficiant d'un taux de droit individuel inférieur au taux applicable aux produits des fabricants; et, dans les circonstances visées à l'article 13, paragraphe 2, les opérations d'assemblage dans la Communauté ou dans un pays tiers.

2. Une opération d'assemblage dans la Communauté ou dans un pays tiers est considérée comme contournant les mesures en vigueur lorsque:

- a) l'opération a commencé ou s'est sensiblement intensifiée depuis ou juste avant l'ouverture de l'enquête antidumping et que les pièces concernées proviennent du pays soumis aux mesures;
- b) les pièces constituent 60% ou plus de la valeur totale des pièces du produit assemblé; cependant, il ne sera en aucun cas considéré qu'il y a contournement lorsque la valeur ajoutée aux pièces incorporées au cours de l'opération d'assemblage ou d'achèvement de la fabrication est supérieure à 25% du coût de fabrication; et
- c) les effets correctifs du droit sont compromis en termes de prix et/ou de quantités de produit similaire assemblé et qu'il y a la preuve d'un dumping en liaison avec les valeurs normales précédemment établies pour les produits similaires.

3. Une enquête est ouverte, en vertu du présent article, à l'initiative de la Commission ou à la demande d'un État membre ou de toute partie intéressée, sur la base d'éléments de preuve suffisants relatifs aux facteurs énumérés au paragraphe 1. L'enquête est ouverte, après

consultation du comité consultatif, par un règlement de la Commission qui peut également enjoindre aux autorités douanières de rendre l'enregistrement des importations obligatoire conformément à l'article 14, paragraphe 5, ou d'exiger des garanties. L'enquête est effectuée par la Commission avec l'aide éventuelle des autorités douanières et doit être conclue dans les neuf mois. Lorsque les faits définitivement établis justifient l'extension des mesures, celle-ci est décidée par le Conseil, statuant sur proposition de la Commission, après consultation du comité consultatif. La proposition est adoptée par le Conseil à moins qu'il ne décide, en statuant à la majorité simple, de la rejeter dans un délai d'un mois à partir de sa présentation par la Commission. L'extension prend effet à compter de la date à laquelle l'enregistrement a été rendu obligatoire conformément à l'article 14, paragraphe 5, ou à laquelle les garanties ont été exigées. Les dispositions de procédure correspondantes du présent règlement concernant l'ouverture et la conduite des enquêtes s'appliquent dans le cadre du présent article.

4. Les importations ne doivent pas être soumises à enregistrement conformément à l'article 14, paragraphe 5, ou faire l'objet de mesures si elles sont effectuées par des sociétés bénéficiant d'exemptions. Les demandes d'exemption, dûment étayées par des éléments de preuve, doivent être présentées dans les délais fixés par le règlement de la Commission portant ouverture de l'enquête. Lorsque les pratiques, opérations ou ouvraisons constituant un contournement interviennent en dehors de la Communauté, des exemptions peuvent être accordées aux producteurs du produit concerné à même de démontrer qu'ils ne sont pas liés à un producteur soumis aux mesures et dont il a été constaté qu'ils ne s'adonnent pas à des pratiques de contournement telles que définies aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13. Lorsque les pratiques, opérations ou ouvraisons constituant un contournement interviennent dans la Communauté, des exemptions peuvent être accordées aux importateurs à même de démontrer qu'ils ne sont pas liés à des producteurs soumis aux mesures.

Ces exemptions sont accordées par une décision de la Commission après consultation du comité consultatif ou par une décision du Conseil qui impose des mesures et restent applicables pendant la période et dans les conditions qui y sont mentionnées.

Pour autant que les conditions visées à l'article 11, paragraphe 4, soient réunies, les exemptions peuvent aussi être accordées après la conclusion de l'enquête ayant abouti à l'extension des mesures.

Si le nombre de parties demandant ou susceptibles de demander une exemption est important, la Commission peut, pour autant qu'une année au moins se soit écoulée depuis l'extension des mesures, décider d'ouvrir un réexamen de cette extension. Les réexamens de ce type seront menés conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 5, applicables aux réexamens au titre de l'article 11, paragraphe 3.

5. Aucune disposition du présent article ne fait obstacle à l'application normale des dispositions en vigueur en matière de droits de douane."

704. On trouvera des exploitations dans la réponse donnée à la question n° 132.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

705. Les États-Unis ont une disposition légale portant sur le contournement depuis 1988. Voir 19 U.S.C. 1677j. En vertu de cette disposition, le Département du commerce des États-Unis est habilité à prendre des mesures pour empêcher ou lutter contre les tentatives de contournement d'une ordonnance en vigueur en matière de droits antidumping ou de droits compensateurs. La loi vise

quatre types particuliers de contournement: 1) l'assemblage de marchandises aux États-Unis, 2) l'assemblage de marchandises dans un pays tiers, 3) les modifications mineures de la marchandise, et 4) la marchandise développée ultérieurement. Le Département du commerce a adopté un règlement d'application (voir 19 C.F.R. 351.225).

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

706. La loi antidumping canadienne, la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, ne renferme aucun critère particulier pour déterminer si une ordonnance antidumping est contournée et ne prévoit aucune mesure corrective pour lutter contre d'éventuels cas de contournement.<sup>103</sup> Si les autorités décèlent une pratique qui pourrait constituer une fraude ou une autre infraction douanière, le Canada recourra aux mécanismes civils et pénaux habituels pour régler ces questions. Si l'on estime que quelqu'un essaie de se soustraire à une ordonnance antidumping en important des marchandises qui ne sont pas visées par l'ordonnance, il faut procéder à une nouvelle enquête antidumping pour établir l'existence d'un dumping, d'un lien de causalité et d'un dommage causé aux producteurs nationaux de produits similaires. Ce serait la seule voie de recours possible pour lutter contre d'éventuels cas de contournement.

**142. (Plaignants) Les plaignants disposent-ils de procédures et de critères particuliers pour déterminer si un droit de douane proprement dit est contourné? Veuillez les décrire en citant les lois ou règlements pertinents.**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

707. Non. La notion de "contournement des droits de douane" n'existe pas dans la législation douanière des CE. Il se peut que des opérateurs essaient d'éviter d'avoir à acquitter les droits de douane proprement dits, par exemple en déclarant faussement que les marchandises qu'ils importent proviennent d'un pays ayant conclu un accord commercial préférentiel avec les CE, afin que les marchandises soient soumises à un droit de douane nul. Une fausse déclaration de ce genre peut entraîner des sanctions et des amendes qui sont toutefois appliquées au niveau national dans les CE et qui ont davantage rapport à la fraude qu'au contournement.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

708. Les importateurs peuvent essayer d'éviter d'avoir à acquitter le montant voulu des droits de douane proprement dits de bien des manières, dont la sous-évaluation des marchandises, la certification frauduleuse de l'admissibilité à bénéficier d'un régime d'admission en franchise dans le cadre d'un accord de libre-échange ou le classement erroné des marchandises sous une position tarifaire comportant un taux de droit moins élevé.

709. Il n'existe aucune loi ni aucun règlement aux États-Unis dans lesquels seraient énoncés des critères et des procédures particuliers pour déterminer si un importateur évite d'avoir à acquitter le montant voulu d'un droit de douane proprement dit. Si les États-Unis soupçonnent qu'un importateur tente d'éviter d'acquitter les droits de douane proprement dits qui sont exigibles pour des marchandises importées, ils peuvent vérifier ses registres ou ouvrir une enquête pénale. Compte tenu du résultat, les États-Unis pourraient alors imposer une amende ou engager des poursuites pénales contre l'importateur.

---

<sup>103</sup> Loi sur les mesures spéciales d'importation, L.R. (1985), ch. S-15 (pièce CDA-9); peut être consultée en ligne à l'adresse suivante: <http://lois.justice.gc.ca/fr/>.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

710. Le Canada ne dispose d'aucune procédure pour déterminer si un droit de douane proprement dit est "contourné". Outre les indications précises concernant l'achat au détail de meubles unitaires expédiés sous forme d'éléments auxquelles la Chine a fait expressément allusion, il n'existe aucune situation dans laquelle les efforts déployés pour "échapper" aux droits de douane en fractionnant les envois feraient l'objet d'un traitement distinct visant à relever le droit au-delà des engagements tarifaires applicables inscrits dans la Liste du Canada. Les activités ayant lieu après la présentation à la frontière ne sont jamais prises en compte afin de relever le droit au-delà des engagements tarifaires applicables inscrits dans la Liste du Canada.

**143. (États-Unis) Veuillez formuler des observations sur l'évocation faite par la Chine aux paragraphes 32 à 35 de sa déclaration orale du régime d'admission temporaire sous douane (TIB). Veuillez également expliquer le régime TIB aux États-Unis en vous référant aux lois, règlements et/ou formalités douanières applicables.**

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

711. L'affirmation de la Chine selon laquelle une marchandise admise dans le cadre du régime TIB devient passible d'un droit si l'importateur ne l'exporte pas ou ne la détruit pas dans le délai imparti par le régime TIB n'est pas exacte. La disposition à laquelle la Chine semble faire référence est la sous-position 9813.00.05 du Tarif douanier harmonisé des États-Unis. Le délai imparti est fixé par la note des États-Unis 1 a) du sous-chapitre XIII (chapitre 98 du Tarif douanier harmonisé des États-Unis) et il est de un an, bien qu'il puisse être prorogé jusqu'à concurrence de trois ans à compter de l'importation. La procédure de prorogation énoncée dans 19 C.F.R. § 10.37. S'il n'exporte pas ou ne détruit pas l'article en temps voulu, l'importateur devient passible des dommages-intérêts prévus dans le contrat de cautionnement, mais aucun droit n'est exigible. Les marchandises ne seront pas soumises à un droit parce qu'elles n'ont pas été exportées ou détruites.

712. Ce qui est dit dans la dernière phrase du paragraphe 33, à savoir que l'importateur devra acquitter un droit s'il ne modifie pas ou ne transforme pas la marchandise dans un délai de un an, n'est pas exact. Dès lors qu'il n'y a aucun élément de preuve indiquant qu'il a fait une fausse déclaration à l'importation, l'importateur n'encourra aucune pénalité, même dans le cadre du contrat de cautionnement, si la marchandise est exportée et détruite en temps voulu. S'il avait l'intention de modifier ou de transformer la marchandise mais qu'il n'a pas été en mesure de le faire, cela ne sera pas considéré comme un manquement à l'obligation en matière de cautionnement et ne privera pas l'importateur du droit d'importer en franchise.

**144. (Communautés européennes) Veuillez donner des précisions sur la déclaration figurant au paragraphe 247 de votre première communication écrite, selon laquelle "[u]ne pièce d'un véhicule complet n'a aucune utilité en tant que telle; elle a pour seule fonction d'être assemblée avec d'autres pièces pour constituer un véhicule complet". Cette déclaration vaut-elle aussi pour les pièces automobiles utilisées comme pièces de rechange? Si cette déclaration était admise, cela signifierait-il qu'il est permis de supposer que toutes les pièces importées n'ont qu'une seule fonction – à savoir être utilisées pour assembler des véhicules complets?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

713. Cette déclaration vaut aussi pour les pièces détachées; en d'autres termes, il devrait être entendu que "constituer" signifie "faire partie de". Il s'agit d'une observation à caractère général sur la nature des pièces automobiles, qui n'ont d'autre fonction que de faire partie d'un véhicule complet.

**145. (Plaignants) Au paragraphe 82 de sa première communication écrite, la Chine dit que l'essence même de la Règle générale interprétative 2 a) est d'établir qu'il n'y a jamais de "distinction nette" entre l'article complet et les pièces et composants de cet article. Les plaignants sont-ils de cet avis? Dans la négative, pourquoi pas?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

714. Comme il a déjà été dit dans les réponses aux questions n° 129 et 139, la Règle 2 a) n'est pas pertinente pour interpréter la liste d'un Membre d'une manière générale. C'est une règle qui aide les douanes dans les cas où un article incomplet ou non fini donné semble présenter, en l'état où il est présenté à la douane, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini.

715. La Chine tente d'utiliser la Règle 2 a) dans le but de gommer la distinction fondamentale qui existe clairement dans les Listes de la Chine entre les véhicules automobiles complets et leurs parties. La Règle 2 a) opère à un autre niveau, à savoir en tant qu'outil pour évaluer des situations particulières.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

716. Les États-Unis rejettent la déclaration figurant au paragraphe 82, parce qu'elle est contraire aux termes de la Règle générale interprétative 2 a) et à la structure du Système harmonisé. Le Système harmonisé est composé de 96 chapitres regroupés en 21 sections comprenant approximativement 5 000 désignations d'articles sous forme de positions et de sous-positions. Il est divisé en catégories ou positions qui vont, en passant par des degrés de complexité de plus en plus grands, de produits bruts et naturels à des marchandises à des stades de fabrication avancés. La Règle générale interprétative 2 a) prescrit que les agents des douanes doivent déterminer si des composants importés ensemble confèrent à l'article complet ou fini ses caractéristiques essentielles. Dans la négative, les composants doivent alors être classés individuellement. Ce point de vue est étayé par la structure même du Système harmonisé, qui désigne expressément certaines pièces ayant leurs propres positions (par exemple, les moteurs à piston alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteurs à explosion) de la position 84.07, les arbres de transmission de la position 84.83, les châssis équipés de leur moteur de la position 87.06, et les carrosseries y compris les cabines, de la position 87.07) ou qui crée des positions pour les pièces (par exemple, la position 87.08, qui comprend les parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05). Classer avec les véhicules automobiles toutes les pièces qui seront finalement incorporées dans des véhicules automobiles supprimerait de nombreuses positions et sous-positions les marchandises qui y sont mentionnées.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

717. Comme il est indiqué dans les réponses aux questions n° 112, 129 et 139, il existe des circonstances bien précises, qui sont définies dans la Règle 2 a), dans lesquelles la détermination des "caractéristiques essentielles" des pièces faisant partie d'un envoi unique nécessite une analyse additionnelle. Toutefois, le Canada ne pense pas qu'il n'y a *jamais* de distinction nette entre l'article complet et les pièces qui peuvent, à un moment, constituer cet article.

718. Par ailleurs, le Canada ne souscrit pas à l'idée maîtresse qui sous-tend l'argument de la Chine, à savoir que l'absence de distinction nette donne à la Chine le pouvoir discrétionnaire d'assimiler des pièces à des véhicules complets. La Chine ne tient pas compte de la Règle 1, qui prescrit que les pièces automobiles doivent d'abord être classées dans la catégorie appropriée, y compris les catégories intermédiaires. Voir aussi la réponse du Canada à la question n° 113. La Chine omet de mentionner

que la Règle 2 a) n'est utilisée que si la Règle 1 n'est pas applicable. Les pièces présentées à la frontière en tant que pièces devraient être classées sous la position dont relèvent les pièces.

#### D. ARTICLE III DU GATT DE 1994

**146. (Chine) Si le Groupe spécial devait juger que les mesures en cause sont des "mesures intérieures", la Chine admettrait-elle les arguments *spécifiques* avancés par les plaignants au sujet de leurs allégations au titre de l'article III:2, III:4 et III:5 du GATT et de l'Accord sur les MIC?**

#### Réponse de la Chine

719. Pour les raisons qu'elle a exposées, la Chine ne considère pas que les mesures en cause peuvent être qualifiées de mesures intérieures au sens de l'article III du GATT et de l'Accord sur les MIC. Si le Groupe spécial devait formuler une constatation différente, la Chine estime qu'il devrait évaluer attentivement si certains aspects ou éléments des mesures relèvent de l'article II. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 101, différentes règles ou normes inscrites dans la même mesure peuvent avoir trait à des obligations ou à des droits différents et être soumises à des disciplines différentes dans le cadre de l'OMC. Si le Groupe spécial devait juger que certains aspects ou éléments des mesures sont soumis aux disciplines de l'article III et de l'Accord sur les MIC, la Chine estime qu'il serait important, pour ce qui est de la formulation de recommandations à l'ORD, que le Groupe spécial définisse ces aspects ou éléments spécifiques.

**147. (Chine) Au paragraphe 39 de sa déclaration orale, la Chine dit que "[m]ême si les plaignants étaient en mesure de démontrer que les mesures contestées entraînent l'imposition de droits de douane plus élevés lorsqu'elles sont appliquées à une combinaison particulière de pièces et composants, cela ne voudrait pas dire que les mesures entraînent l'imposition de droits de douane plus élevés *dans tous les cas*" (pas d'italique dans l'original). Veuillez clarifier ce que vous entendez par "dans tous les cas".**

#### Réponse de la Chine

720. Dans le présent différend, il existe une distinction importante entre la validité des mesures contestées en soi et la validité des mesures contestées telles qu'elles sont appliquées dans des circonstances particulières. La Chine a démontré qu'il était compatible avec la RGI 2 a), et compatible avec la pratique d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires, de classer des envois multiples de pièces et composants en tenant compte de la pratique avérée de l'importateur qui consiste à assembler ces pièces et composants pour en faire un article complet. Comme la Chine l'a indiqué dans ses réponses à des questions précédentes, cette application de la RGI 2 a) est circonscrite par les limites imposées par la RGI 2 a) elle-même, y compris par le critère des caractéristiques essentielles et les types d'opérations de montage décrits en détail dans la note explicative VIII relative à la RGI 2 a).

721. La Chine croit comprendre que, selon les plaignants, il n'existe aucun ensemble de faits auquel la Chine pourrait appliquer les mesures contestées qui conduirait à l'interprétation et à l'application correctes des dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles. La Chine estime qu'il n'est pas possible que cette thèse soit juste. Examinons un exemple extrême afin de mieux comprendre le caractère extrême et absolu de cette thèse. Supposons qu'un fabricant d'automobiles en Chine importe la totalité des pièces nécessaires pour assembler un modèle de véhicule donné. Supposons ensuite que le fabricant d'automobiles importe les pièces et composants d'une seule société affiliée établie dans un seul pays et que chaque envoi de pièces et composants

fasse l'objet d'une seule facture entre le fabricant et sa filiale. Supposons maintenant que le fabricant d'automobiles demande à sa société de logistique de fractionner chacun des envois de pièces et composants en cinq envois distincts et de faire en sorte que les envois arrivent au même bureau, mais à des jours différents. Le fabricant, en tant qu'importateur officiel, déclare chaque envoi en tant que "pièces" et les assemble pour constituer des véhicules automobiles.

722. Selon la thèse que semblent défendre les plaignants, les mesures contestées conduiraient à un classement tarifaire incorrect même si elles étaient appliquées à ces faits. La Chine estime que cette thèse extrême: 1) est incompatible avec le but et l'objet de la RGI 2 a); 2) est incompatible avec la décision de l'OMD selon laquelle l'application de la RGI 2 a) dans ces circonstances est une question qui relève des législations et réglementations nationales; 3) est incompatible avec la manière dont d'autres Membres de l'OMC, y compris les plaignants, ont réglé ce type de problème d'administration douanière; 4) est incompatible avec les pratiques douanières qui étaient admises au moment de l'accession de la Chine à l'OMC; et, surtout, 5) est absolument contraire à l'objet et au but du GATT de 1994, tels qu'ils ressortent de l'article II, à savoir, préserver la valeur de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses.

723. En conséquence, quand elle dit que les plaignants n'ont pas démontré que les mesures contestées entraînent l'imposition de droits de douane plus élevés *dans tous les cas*, ce que la Chine veut dire c'est que les plaignants doivent faire la distinction entre les mesures en soi et la détermination du montant des droits à acquitter qui résulte de l'application des mesures dans des circonstances particulières. Les CE ont indiqué, par exemple, qu'elles contestaient la distinction établie par la Chine aux fins de l'application du critère des caractéristiques essentielles au titre de la RGI 2 a). Pour sa part, le Canada a indiqué que la conception des mesures contestées n'était pas entièrement compatible avec sa théorie de l'"instantané", s'agissant de la manière dont la RGI 2 a) pouvait être appliquée à des envois multiples, mais il n'a pas fait état de points de divergence particuliers au cours de la première réunion du Groupe spécial. Même s'il peut y avoir des désaccords entre les parties sur la manière dont les mesures contestées sont appliquées dans des circonstances particulières, l'existence de ces désaccords ne peut étayer la conclusion selon laquelle les mesures sont incompatibles avec les engagements de la Chine au titre de l'article II dans tous les cas où elles pourraient être appliquées.

**148. (Chine) Si le Groupe spécial devait considérer que les mesures en cause sont des "mesures intérieures", comment la Chine concilierait-elle la prescription relative à la teneur minimale en produits nationaux de 41 pour cent énoncée à l'article 21.3 du Décret n° 125 avec l'article III:4 du GATT ou l'article 2 de l'Accord sur les MIC, compte tenu de l'alinéa 1 a) de la liste exemplative?**

#### **Réponse de la Chine**

724. Comme elle l'a indiqué dans la réponse à la question n° 146, la Chine ne considère pas que les mesures en cause sont soumises aux disciplines de l'article III du GATT ou de l'*Accord sur les MIC*.

**149. (Canada et États-Unis) Le Groupe spécial note que les Communautés européennes ont présenté une allégation subsidiaire au titre de la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT pour le cas où le Groupe spécial estimerait que les mesures en cause ne contreviennent pas à la première phrase de l'article III:2 du GATT. Le Canada s'est explicitement réservé le droit de revenir sur cette question dans la communication qu'il a présentée à titre de réfutation. Le Canada et les États-Unis pourraient-ils clarifier leur position à ce sujet?**

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

725. Les États-Unis, comme le Canada, ont l'intention d'aborder cette question dans la communication qu'ils présenteront à titre de réfutation, y compris, en particulier, l'argument de la Chine selon lequel la RGI 2 a) constitue un moyen de défense en ce qui concerne les infractions à l'article II, s'agissant des impositions instituées au titre des mesures de la Chine qui pourraient être considérées comme des "droits de douane proprement dits" au titre de l'article II.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

726. Comme il l'a indiqué aux paragraphes 90 et 91 de sa première communication écrite, le Canada estime qu'il est clair que les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont des produits "similaires". Le Canada n'a rien entendu qui lui donnerait à penser que la Chine n'est pas de cet avis. Il n'est donc pas nécessaire d'examiner des arguments au titre de la deuxième phrase de l'article III:2. Toutefois, dans l'éventualité où la Chine voudrait contester la question de la "similarité" au titre de la première phrase de l'article III:2, le Canada s'est réservé le droit de faire valoir, à titre subsidiaire, que même si les mesures ne s'appliquaient pas aux produits "similaires", en violation des dispositions de la première phrase, elles constituaient une violation des dispositions de la deuxième phrase.

**150. (Plaignants) S'agissant des produits importés qui doivent être comparés aux produits nationaux similaires dans le cadre de l'article III du GATT de 1994,**

**a) Les plaignants sont-ils d'avis que les produits importés qui devraient être comparés aux produits nationaux au titre de l'article III:2 du GATT sont "toutes les pièces automobiles importées" et non les "pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets"?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

727. L'article III:2 du GATT exige que soient comparés les produits importés et les produits nationaux qui sont "similaires". Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont indiqué que les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont des "produits similaires" au sens de l'article III:2 du GATT, car la seule distinction qui est faite dans les mesures est fonction de l'origine des pièces automobiles (première communication écrite des CE, paragraphes 164 à 167). En conséquence, les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales sont toutes "similaires". Selon les Communautés européennes, les produits importés qui devraient être comparés aux produits nationaux au titre de l'article III:2 du GATT sont donc "toutes les pièces automobiles importées".

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

728. S'agissant de la question n° 150 a), oui, les États-Unis pensent qu'il convient de procéder à une comparaison entre "toutes les pièces automobiles importées" et les pièces nationales.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

729. Oui, le Canada estime que "toutes les pièces automobiles importées" constituent le bon comparateur, car les mesures établissent une distinction fondée sur l'origine entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales similaires. Toutes les pièces automobiles importées sont soumises aux exigences administratives découlant des mesures et la *possibilité* même

qu'une imposition frappe les pièces importées affecte la relation de concurrence entre les pièces importées et le produit national "similaire", à savoir les pièces automobiles chinoises.

**b) Veuillez préciser quels sont les produits importés qui sont frappés de taxes "supérieures à" celles qui frappent les pièces automobiles nationales, au sens de la première phrase de l'article III:2; et**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

730. Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont comparé les impositions intérieures frappant les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales et elles ont constaté que les pièces automobiles importées peuvent être soumises à des impositions, en application de l'article 28 du Décret n° 125, mais qu'il n'en est pas ainsi pour les pièces automobiles nationales (voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 57, 58 et 168 à 170). Toutes les pièces automobiles importées peuvent donc être frappées d'impositions intérieures "supérieures à celles qui frappent (...) les produits nationaux similaires". Selon l'article 28 du Décret n° 125, ces impositions frappent en fait les pièces automobiles importées qui ont été assemblées pour constituer des véhicules dont la teneur en produits nationaux est insuffisante.

#### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

731. S'agissant de la question n° 150 b), la perception excessive d'impositions sur les pièces importées par rapport aux pièces nationales, qui est interdite par l'article III:2, intervient chaque fois que la Chine considère qu'une pièce importée présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet.

#### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

732. Comme il est indiqué dans la première communication écrite du Canada, conformément à l'article 28 du Décret n° 125, *toutes* les pièces automobiles importées peuvent être frappées de taxes intérieures qui ne sont pas appliquées aux pièces automobiles nationales similaires. Toutes les pièces automobiles importées peuvent donc être frappées de taxes supérieures à celles qui frappent les pièces automobiles nationales, notamment parce que ces pièces importées sont utilisées dans des véhicules qui n'ont pas les teneurs en produits nationaux requises.

**c) Les plaignants ont-ils la même position à ce sujet qu'en ce qui concerne leurs allégations au titre de l'article III:4?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

733. S'agissant de leur allégation au titre de l'article III:4, les Communautés européennes estiment également que les produits importés qui doivent être comparés aux produits nationaux sont "toutes les pièces automobiles importées".

734. En ce qui concerne le deuxième aspect de la question, les Communautés européennes sont d'avis que toutes les pièces automobiles importées sont "soumis[es] à un traitement moins favorable" que le traitement accordé aux pièces automobiles nationales similaires en ce qui concerne la réglementation intérieure, au sens de l'article III:4. Comme il est indiqué dans la première communication écrite des CE, les mesures modifient d'une manière défavorable les conditions de concurrence pour toutes les pièces automobiles importées, parce que toutes ces pièces peuvent être frappées d'impositions intérieures, en application de l'article 28 du Décret n° 125, et qu'elles sont

soumises à des formalités administratives rigoureuses (voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 153 à 158).

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

735. La comparaison est la même: en d'autres termes, les États-Unis estiment qu'au titre de l'article III:4, il convient de comparer "toutes les pièces automobiles importées" et les pièces nationales. Toutefois, la gamme des pièces automobiles donnant lieu à une infraction est plus étendue au regard de l'article III:4. En d'autres termes, les mesures de la Chine affectent défavorablement la vente, l'achat et l'utilisation sur le marché intérieur de toutes les pièces importées, indépendamment de la question de savoir si ces pièces sont traitées comme des véhicules complets. Il y a deux raisons à cela: premièrement, chaque pièce importée utilisée par un fabricant le rapprochera des seuils (et donc des impositions additionnelles), indépendamment de la question de savoir si les seuils sont dépassés dans un cas particulier. Les mesures découragent donc fortement l'utilisation de pièces importées. Deuxièmement, dès lors qu'un véhicule fabriqué en Chine contient une seule pièce importée, le fabricant de ce véhicule doit supporter toutes les charges administratives inhérentes aux mesures de la Chine. Le fabricant ne peut se soustraire à ces charges qu'en utilisant uniquement des pièces nationales.

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

736. Oui, pour ce qui est de la question de la "similarité". S'agissant de la partie b) de la question, le critère qu'il convient d'utiliser pour se prononcer au titre de l'article III:4 est de savoir si les impositions "modifient d'une manière défavorable les conditions de concurrence". Le même critère s'applique pour évaluer les exigences administratives auxquelles doivent satisfaire les fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées.

**151. (Plaignants) Si le Groupe spécial constatait que l'"imposition" contestée contrevient à l'article III:2 du GATT, les plaignants estiment-ils que le Groupe spécial doit aussi examiner les allégations qu'ils ont formulées au titre de l'article III:4 du GATT concernant "l'imposition"? Ou, à titre subsidiaire, si le Groupe spécial constatait que "les mesures contestées dans leur intégralité" sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT, les plaignants estiment-ils que le Groupe spécial doit aussi examiner l'"imposition" au titre de l'article III:2 du GATT?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

737. Les Communautés européennes sont d'avis que les mesures de la Chine sont incompatibles dans leur intégralité avec l'article III:2 et l'article III:4 du GATT. Si le Groupe spécial constatait que les impositions intérieures dont les pièces automobiles importées peuvent être frappées sont incompatibles avec l'article III:2 du GATT, il ne serait pas nécessaire – mais il serait possible – de constater aussi que cet aspect de la mesure, à savoir les impositions intérieures, est également incompatible avec l'article III:4 du GATT. Dans ce scénario, le Groupe spécial devrait quand même examiner si les autres aspects des mesures, en particulier la charge administrative intérieure imposée aux fabricants de véhicules utilisant des pièces importées, contreviennent à l'article III:4 du GATT.

738. Si le Groupe spécial constatait que les mesures "dans leur intégralité", c'est-à-dire les impositions intérieures et la charge administrative intérieure, contreviennent toutes deux à l'article III:4 du GATT, il lui appartiendrait de décider s'il souhaite aussi examiner les impositions au titre de l'article III:2 du GATT.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

739. Les États-Unis estiment que les allégations les plus importantes en l'espèce sont celles qui concernent l'infraction à l'article III:4 et/ou à l'Accord sur les MIC, parce que les mesures de la Chine imposent une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui constitue une discrimination à l'encontre de toutes les pièces importées ainsi que des charges administratives qui découragent l'utilisation de pièces automobiles importées, et à l'article III:2, parce que la Chine frappe certaines pièces importées d'une imposition intérieure supérieure à toutes les autres, sans qu'une imposition comparable ne frappe les pièces nationales similaires. S'agissant des autres allégations, les États-Unis croient comprendre que les questions d'économie jurisprudentielle relèvent du pouvoir d'appréciation du Groupe spécial, pour autant que soient formulées toutes les constatations nécessaires au règlement du différend.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

740. Voir la réponse du Canada à la question n° 85. Les impositions qui feraient l'objet d'une analyse au titre de l'article III:2 sont liées à la charge globale imposée par les mesures qu'il conviendrait d'examiner au titre de l'article III:4, même si une violation de l'article III:2 était constatée. Comme la nature réelle de la violation du principe du traitement national au titre des mesures varie selon que l'examen porte sur les impositions différenciées, l'ensemble du régime législatif donnant lieu à ces impositions ou les exigences administratives qui sont liées aux impositions elles-mêmes, mais qui en sont finalement distinctes, il est possible d'examiner des violations aussi bien au titre de l'article III:2 que de l'article III:4.

**152. (Plaignants) Quel rapport existe-t-il selon les plaignants entre l'article III:5 et l'article III:4 du GATT? Une constatation au titre de l'article III:4 rendrait-elle inutile une constatation au titre de l'article III:5? Ou, à titre subsidiaire, une constatation au titre de l'article III:5 rendrait-elle inutile une constatation au titre de l'article III:4?**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

741. Le Groupe spécial *États-Unis – Tabac* a indiqué que "*les paragraphes 5 et 4 de l'article III traitaient des réglementations intérieures, mais que le paragraphe 5 était plus spécifique*".<sup>104</sup> Les Communautés européennes estiment donc qu'une constatation d'incompatibilité avec la disposition générale de l'article III:4 ne rendrait pas inutile une constatation au titre de la disposition plus particulière de l'article III:5, car cette dernière contient des critères que l'article III:4 ne contient pas.

742. À titre subsidiaire, une constatation d'incompatibilité avec la disposition particulière de l'article III:5 indiquerait nécessairement que les mesures sont également incompatibles avec l'article III:4. Toute réglementation quantitative intérieure qui exige que des proportions déterminées d'un produit proviennent de sources nationales de production (au sens de l'article III:5) constitue une discrimination reposant uniquement sur l'origine de ces produits et traite donc nécessairement les produits importés d'une manière moins favorable que les produits nationaux similaires (au sens de l'article III:4).

743. Toutefois, d'autres aspects des mesures, en particulier la charge administrative que représentent le système général d'enregistrement, les mesures de contrôle, etc. devraient quand même être examinés au regard de l'article III:4.

---

<sup>104</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Tabac*, paragraphe 72.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

744. L'article III:4 et l'article III:5 ont des éléments différents. Dans les circonstances de l'espèce, toutefois, les États-Unis pensent qu'une infraction à l'article III:4 indiquerait qu'il y a également infraction à l'article III:5, et vice versa. Cela dit, les États-Unis notent de nouveau qu'ils croient comprendre que les questions d'économie jurisprudentielles sont généralement laissées à l'appréciation du Groupe spécial.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

745. Comme le Groupe spécial *États-Unis – Tabac* l'a indiqué, les paragraphes 5 et 4 de l'article III traitaient des réglementations intérieures, mais le paragraphe 5 était plus spécifique.<sup>105</sup> Une réglementation quantitative intérieure dont il serait constaté qu'elle est incompatible avec la première phrase de l'article III:5 serait également incompatible avec l'article III:4. En d'autres termes, une réglementation pesant sur l'utilisation d'intrants étrangers afin de privilégier les intrants nationaux constituerait une discrimination reposant uniquement sur l'origine et serait incompatible avec l'article III:4.

746. Toutefois, si les divers éléments de l'article III sont nécessairement liés par le principe, énoncé à l'article III:1, selon lequel les mesures intérieures ne devraient pas être appliquées de manière à protéger la production nationale, l'article III:4 et l'article III:5 sont des énonciations juridiquement distinctes de ce principe. L'article III:5 contient des critères distincts de ceux qui se trouvent à l'article III:4, en dépit du fait que la même mesure puisse faire l'objet du même examen général au regard des deux dispositions. Les aspects d'une mesure qui pourraient contrevenir à l'article III:4, telles des exigences administratives par ailleurs incompatibles constituant une discrimination à l'encontre des marchandises importées, ne tomberaient pas nécessairement tous sous le coup de l'article III:5. Une constatation formulée uniquement au titre de l'article III:5 pourrait ne pas aborder certains aspects de la compatibilité d'une mesure avec l'article III:4. De même, une constatation formulée uniquement au titre de l'article III:4 ne porterait pas nécessairement sur les critères énoncés à l'article III:5 qui ne figurent pas à l'article III:4.

**153. (Canada et États-Unis) Eu égard à la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Bananes III* (paragraphes 202 à 204), selon laquelle l'accord qui concerne plus spécifiquement l'allégation présentée au Groupe spécial devrait être examiné en premier, les Communautés européennes ont présenté leurs arguments juridiques au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC en premier et leurs arguments au titre de l'article III du GATT de 1994 ensuite. Que pensent le Canada et les États-Unis de l'approche retenue par les Communautés européennes?**

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

747. Les États-Unis estiment que l'article III:4 et l'article 2 de l'Accord sur les MIC sont étroitement liés et, dans ces circonstances, que l'ordre de l'analyse relève de l'appréciation du Groupe spécial.

### Réponse du Canada (WT/DS342)

748. Le Canada ne conteste pas l'approche retenue par les Communautés européennes. Nous faisons observer que les mesures ne revêtent pas seulement le caractère de mesures concernant les

---

<sup>105</sup> Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis - Tabac*, DS44/R – IBDD, S41/145, adopté le 4 octobre 1994, paragraphe 72.

investissements, mais qu'il s'agit aussi de mesures qui affectent le commerce des marchandises. Cela, conjugué au fait qu'une MIC est définie en partie par rapport à l'article III, a amené le Canada à adopter l'approche qui a été retenue dans l'affaire Inde – Automobiles et à se pencher d'abord sur l'article III.

#### E. PROTOCOLE D'ACCESSION DE LA CHINE

**154. (Toutes les parties) Les parties pourraient-elles confirmer que les engagements figurant dans le Protocole d'accession de la Chine, y compris les engagements spécifiques mentionnés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, sont juridiquement contraignants pour la Chine et exécutoires dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC?**

#### Réponse de la Chine

749. La Chine a traité de cette question aux paragraphes 187 à 189 de sa première communication écrite. En résumé, la Chine estime que les dispositions spécifiques du rapport d'un groupe de travail qui sont incorporées par renvoi dans un protocole d'accession, lui-même incorporé dans l'Accord sur l'OMC, sont analogues à la liste de concessions d'un Membre du point de vue de ses droits et obligations, et à des fins d'interprétation au titre de la *Convention de Vienne*. Comme elle l'a indiqué au paragraphe 189 de sa première communication écrite, la Chine estime qu'il convient que les groupes spéciaux chargés du règlement de différends tiennent compte du contexte dans lequel un engagement a été pris dans le rapport d'un groupe de travail et qu'ils fassent preuve d'une circonspection particulière lorsqu'ils interprètent ces engagements.

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

750. Les Communautés européennes confirment que les engagements figurant dans le Protocole d'accession de la Chine, y compris les engagements spécifiques mentionnés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, sont juridiquement contraignants pour la Chine et exécutoires dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC.

751. Le caractère juridiquement contraignant de ces engagements découle du paragraphe 1.2 de la partie I du Protocole d'accession, qui dispose que "[l]e présent protocole, qui comprendra les engagements mentionnés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, fera partie intégrante de l'Accord sur l'OMC". Comme ils font partie intégrante de l'Accord sur l'OMC, qui est l'un des "accords visés" énumérés à l'Appendice 1 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, les engagements susmentionnés sont également exécutoires dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

752. Comme ils l'ont indiqué dans leur première communication, les États-Unis estiment que les engagements énoncés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail sont juridiquement contraignants pour la Chine.

#### Réponse du Canada (WT/DS342)

753. Le Canada confirme que les engagements énoncés dans le *Protocole d'accession* de la Chine, y compris ceux qui sont mentionnés au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail, sont juridiquement contraignants pour la Chine et exécutoires dans le cadre d'une procédure de règlement

des différends à l'OMC, ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 75 à 77 de la première communication écrite du Canada.

F. ACCORD SMC

**155. (Canada) Le Canada pourrait-il confirmer qu'il ne présente aucune allégation au titre de l'Accord SMC?**

**Réponse du Canada (WT/DS342)**

754. Le Canada confirme qu'il ne présente aucune allégation au titre de l'*Accord SMC*.

**156. (États-Unis) Les États-Unis pourraient-ils préciser si leurs allégations au titre de l'Accord SMC sont des allégations qui sont présentées à titre subsidiaire par rapport à leurs allégations au titre des articles II et III du GATT ainsi qu'à celles au titre de l'Accord sur les MIC?**

**Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

755. Les allégations des États-Unis au titre de l'Accord SMC ne sont pas formulées à titre subsidiaire – en d'autres termes, elles ne dépendent pas de la question de savoir si les impositions de la Chine sont des taxes intérieures ou des "droits de douane proprement dits". Comme il est indiqué plus haut, toutefois, les questions d'économie jurisprudentielle sont généralement laissées à l'appréciation du groupe spécial, dès lors que les constatations règlent les questions en litige.

**157. (Plaignants) S'agissant des "recettes abandonnées" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, les plaignants pourraient-ils clarifier ce qui suit?**

**a) Quel est le fondement factuel spécifique de l'argument selon lequel le taux implicite des droits et impositions qui frapperaient les pièces et composants importés serait de 25 pour cent, et selon lequel le taux moins élevé de 10 pour cent ne serait offert que s'il était démontré que les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux ont été respectées?**

**Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

756. Les Communautés européennes n'ont pas fait valoir que "le taux implicite" des impositions frappant les pièces automobiles importées serait de 25 pour cent et que le taux moins élevé de 10 pour cent "ne serait offert que s'il était démontré que les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux ont été respectées".

757. Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont indiqué, par suite du rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*, que pour déterminer si "des recettes publiques normalement exigibles [étaient] abandonnées ou [n'étaient] pas perçues", il fallait comparer les recettes exigibles au titre des mesures contestées et celles qui auraient pu être obtenues autrement, en utilisant un point de référence normatif pour une telle comparaison.<sup>106</sup>

758. En vertu des mesures de la Chine qui sont contestées, les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125 sont frappées d'un taux s'élevant généralement à 10 pour cent. Ce taux de 10 pour cent ne dépend pas

---

<sup>106</sup> Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 285 à 288.

d'une "démonstration", comme la question du Groupe spécial le donne à penser, mais il est offert pour les pièces importées "dont il a été vérifié qu'elles ne sont pas réputées constituer des véhicules" (voir l'article 28 du Décret n° 125). Afin de déterminer les recettes "normalement exigibles", les Communautés européennes ont utilisé le point de référence normatif que constitue le traitement par la Chine des pièces automobiles importées qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125 et qui sont frappées d'un taux s'élevant habituellement à 25 pour cent. Ce taux de 25 pour cent n'est pas un "taux implicite", comme semble l'indiquer la question du Groupe spécial, mais un taux applicable aux pièces importées "dont il a été vérifié par le Centre qu'elles étaient réputées constituer des véhicules complets" et qui sont imposées "conformément au taux de droit applicable aux véhicules complets" (voir l'article 28 du Décret). Comme les mesures de la Chine prévoient explicitement ce taux de 25 pour cent pour certaines pièces automobiles importées, il ne s'agit pas, pour reprendre les termes utilisés dans l'affaire *États-Unis – FSC*, d'un "droit abstrait", mais d'un "point de référence normatif défini". En frappant les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux d'un taux de 10 pour cent "seulement", la Chine, pour reprendre les termes employés dans l'affaire *États-Unis – FSC*, a "renoncé à un droit de se procurer des recettes qu'[elle] aurai[t] "normalement" pu se procurer".<sup>107</sup>

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

759. La notion de "point de référence normatif" exposée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC* (article 21:5 – CE) n'exige pas de faire appel à un taux implicite, comme semble l'indiquer la question qui précède, pour déterminer si des recettes ont été abandonnées. L'Organe d'appel a dit que l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC n'exigeait pas que les groupes spéciaux définissent une règle "générale" d'imposition et des "exceptions" à cette règle "générale". Les groupes spéciaux devaient plutôt comparer le traitement fiscal national de "revenus légitimement comparables" pour déterminer si la mesure à l'examen entraînait l'abandon de recettes "normalement exigibles". L'Organe d'appel a également estimé que la comparaison devait porter sur des contribuables dans des "situations comparables".

760. En l'espèce, des contribuables dans des situations comparables versent des sommes d'argent différentes aux pouvoirs publics chinois, selon qu'ils se procurent ou non des marchandises locales en quantités suffisantes. En d'autres termes, les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces importées en quantités qui dépassent certains seuils, lorsqu'ils assemblent des véhicules complets, acquittent une combinaison de droits d'importation et d'impositions intérieures aux pouvoirs publics chinois qui s'élève à 25 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet. Plus particulièrement, ces fabricants d'automobiles acquittent des droits d'importation représentant 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet et des impositions intérieures représentant 15 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet. En revanche, les fabricants d'automobiles qui utilisent des quantités suffisantes de pièces nationales lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent des droits d'importation représentant 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet et aucune imposition intérieure. Il s'ensuit que les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces importées en quantités qui dépassent certains seuils lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent des impositions intérieures auxquelles les pouvoirs publics chinois renoncent complètement dans le cas des fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces nationales en quantités suffisantes lorsqu'ils assemblent des véhicules complets.

---

<sup>107</sup> Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.

761. Selon la Chine, les mesures en cause imposent uniquement des obligations de versements sous forme de droits d'importation, et non d'impositions intérieures. Toutefois, même si tous les versements exigibles par les pouvoirs publics chinois sont considérés comme des droits d'importation, il n'en est pas moins clair que les pouvoirs publics chinois abandonnent des recettes. Plus particulièrement, les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces importées en quantités qui dépassent certains seuils lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent des droits de 25 pour cent sur toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet, mais les pouvoirs publics chinois abandonnent des recettes en exigeant uniquement le versement de droits d'importation de 10 pour cent sur toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet dans le cas des fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces nationales en quantités suffisantes lorsqu'ils assemblent des véhicules complets. Le montant des recettes abandonnées est égal à la différence entre les droits d'importation de 25 pour cent et les droits d'importation de 10 pour cent.

762. D'un point de vue pratique, il existe des situations dans lesquelles il peut être logique de parler de "taux implicite", et d'autres dans lesquelles ce ne l'est pas. La notion de "taux implicite" implique qu'il s'agit du taux qui est normalement appliqué ou qui est appliqué dans la plupart des cas. S'agissant de mesures comme celles qui sont en cause dans le présent différend, le taux normalement appliqué changera probablement à mesure que les pratiques commerciales évolueront en réaction à ces mesures, de telle sorte qu'il n'est pas logique de parler de taux implicite. À titre d'exemple, quand des mesures comme celles qui sont en cause dans le présent différend sont appliquées initialement, le taux normalement appliqué sera probablement le taux de versement le plus élevé – dans le cas des mesures de la Chine, ce taux implicite serait la combinaison des droits d'importation et des impositions intérieures payables aux pouvoirs publics chinois, d'un montant correspondant à 25 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet. La raison de cette situation est évidente. Le but de mesures comme celles qui sont en cause dans le présent différend est de changer la manière dont les activités commerciales sont normalement menées et d'inciter les fabricants à commencer à se procurer un plus grand nombre de pièces localement au lieu de les importer. Avec le temps, à moins que les mesures ne soient retirées, les fabricants changeront leurs pratiques commerciales et se procureront plus de pièces localement afin d'éviter le taux de versement plus élevé et de rester concurrentiel. À mesure qu'intervient cette évolution des pratiques commerciales, le taux normalement appliqué au titre des mesures changera également. Les fabricants acquitteront normalement le taux de versement moins élevé parce qu'ils auront répondu à l'incitation de se procurer plus de pièces localement – dans le cas des mesures de la Chine, ce nouveau taux implicite correspondrait au versement de droits d'importation aux pouvoirs publics chinois d'un montant représentant 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées qui sont utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet, sans impositions intérieures.

**b) Le taux du cautionnement pour les pièces et composants importés, qui est de 10 pour cent selon les arguments oraux des parties, intéresse-t-il l'analyse de la question du "point de référence normatif" à laquelle doit procéder le Groupe spécial au sujet des allégations au titre de l'Accord SMC?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

763. Non, la question du taux du cautionnement ne tire pas à conséquence en ce qui concerne le "point de référence normatif", qui indique si des recettes sont abandonnées, au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 157 a), le point de référence normatif offert par les mesures de la Chine est le traitement des pièces automobiles importées qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125. En application de l'article 28 du Décret n° 125, des

impositions "correspondant au taux de droit pour les véhicules complets" (c'est-à-dire 25 pour cent) frappent ces pièces, après leur fabrication, s'il a été conclu à l'issue de la vérification qu'elles sont "réputées constituer des véhicules complets". Le taux du cautionnement n'a aucune incidence sur ce point de référence normatif.

### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

764. Le taux du cautionnement de 10 pour cent pour les pièces importées n'est pas pertinent, indépendamment de la question de savoir si le traitement fiscal national en cause est considéré comme une combinaison de droits d'importation et d'impositions intérieures (selon les plaignants) ou comme des droits d'importation uniquement (selon la Chine). Comme il a été indiqué plus haut, l'Organe d'appel a dit que l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC n'exigeait pas que les groupes spéciaux définissent une règle "générale" d'imposition et des "exceptions" à cette règle "générale", mais qu'il autorisait plutôt les groupes spéciaux à comparer le traitement fiscal national de "revenus légitimement comparables", de contribuables dans des "situations comparables", pour déterminer si la mesure à l'examen entraînait l'abandon de recettes "normalement exigibles". En d'autres termes, il n'est pas nécessaire de définir un taux implicite, qui pourrait être le taux du cautionnement d'après la question.

765. Par ailleurs, selon les plaignants, les droits d'importation imposés au titre des mesures de la Chine totalisent 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet, indépendamment de la teneur en produits nationaux utilisés par un fabricant d'automobiles lorsqu'il assemble un véhicule complet en Chine. Comme il est expliqué plus haut, les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces importées en quantités qui dépassent certains seuils lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent des droits d'importation représentant 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet, ainsi que des impositions intérieures représentant 15 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet. Les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces nationales en quantités suffisantes lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent également des droits d'importation représentant 10 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées utilisées dans l'assemblage d'un véhicule complet, la différence étant qu'ils n'acquittent aucune imposition intérieure.

**c) Quel est le critère juridique qui doit être appliqué pour déterminer le point de référence normatif au sujet d'une allégation de subventionnement dans laquelle la contribution financière alléguée prend la forme de recettes abandonnées, au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC? et**

### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

766. Dans l'affaire *États-Unis – FSC*, l'Organe d'appel a interprété l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC de la manière suivante:

"À notre avis, l'"*abandon*" de recettes "*normalement exigibles*" signifie que les pouvoirs publics se sont procurés moins de recettes qu'ils ne l'auraient fait dans une situation différente, c'est-à-dire "*normalement*". En outre, le terme "*abandonnées*" donne à penser que les pouvoirs publics ont renoncé à un droit de se procurer des recettes qu'ils auraient "*normalement*" pu se procurer. Cela ne peut pas, cependant, être un droit abstrait, car les pouvoirs publics pourraient, en théorie, imposer *toutes* les recettes. Il doit donc y avoir un point de référence normatif défini permettant de faire une comparaison entre les recettes que l'on s'est effectivement procurées et les

recettes que l'on se serait "normalement" procurées. Par conséquent, nous sommes d'accord avec le Groupe spécial lorsqu'il dit que l'expression "normalement exigibles" suppose une comparaison entre les recettes exigibles en vertu de la mesure contestée et les recettes qui seraient exigibles dans une autre situation. Nous pensons aussi comme le Groupe spécial que les règles en matière d'imposition appliquées par le Membre en question doivent constituer la base de comparaison."<sup>108</sup>

767. Eu égard à ce critère, les Communautés européennes estiment que les recettes effectivement obtenues ne doivent pas être comparées avec "un droit abstrait", mais avec "un point de référence normatif défini" qui existe déjà dans le système juridique du Membre en question.

768. En l'espèce, le traitement par la Chine des pièces automobiles importées qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125 constitue un tel point de référence. Il ne s'agit pas d'"un droit abstrait", mais d'une règle "définie" existant déjà dans le système juridique chinois.

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

769. Veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 157 a).

**d) Dans vos déclarations orales, à propos d'autres allégations, vous avez dit des mesures en question qu'elles comportaient une "imposition" additionnelle de 15 pour cent sur les pièces automobiles importées uniquement lorsque ces pièces étaient traitées comme des véhicules complets. À titre d'exemple, les États-Unis ont fait valoir que:**

**"l'imposition additionnelle n'est appliquée que si les automobiles produites localement comprennent ... une quantité de pièces automobiles importées qui dépasse certains seuils" (déclaration orale des États-Unis, paragraphe 3); et que "les mesures ... exigent qu'une proportion déterminée de l'automobile provienne de sources nationales, à défaut de quoi une pénalité est imposée sous forme d'imposition additionnelle". (déclaration orale des États-Unis, paragraphe 18)**

#### Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)

770. Question n° 158 (les Communautés européennes croient comprendre que la question qui débute avec le texte de la question n° 157 d) leur est posée à la question n° 158).

#### Réponse des États-Unis (WT/DS340)

771. Veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 157 a).

**158. (Communautés européennes) Les Communautés européennes ont fait valoir que:**

**"Seules les [pièces importées] qui seront utilisées dans des véhicules complets n'ayant PAS la teneur requise en produits nationaux seront soumis au droit plus élevé frappant les véhicules complets" (déclaration orale des CE, paragraphe 55, pas d'italique dans l'original); et "... [la Chine] ... vérifiera si les [pièces] seront utilisées ou non dans un véhicule complet et si la teneur en produits nationaux du véhicule complet sera suffisante avant de**

---

<sup>108</sup> Rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.

***décider s'il y a lieu de frapper d'une imposition additionnelle les produits, une fois qu'ils ont déjà été fabriqués en Chine" (déclaration orale des CE, paragraphe 57, pas d'italique dans l'original).***

**Comment ces arguments peuvent-ils être conciliés avec la position selon laquelle le taux de 25 pour cent est le "point de référence normatif" ou le taux implicite qui s'appliquerait à toutes les pièces automobiles importées à moins qu'il ne soit démontré que les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux ont été respectées?**

#### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

Question n° 158 (les Communautés européennes croient comprendre que la question qui débute avec le texte de la question n° 157 d) leur est posée à la question n° 158).

772. Les Communautés européennes sont d'avis qu'il n'y a pas de contradiction entre ces citations tirées de leur déclaration orale et la position selon laquelle la Chine abandonne des recettes "normalement exigibles" lorsqu'elle frappe les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux d'un taux de 10 pour cent (seulement), tandis qu'elle frappe les pièces automobiles importées qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux d'un taux de 25 pour cent.

773. Comme il est indiqué dans la réponse à la question n° 157 a) et c), les Communautés européennes n'ont pas fait valoir que le taux de 25 pour cent est un "taux implicite" s'appliquant à "toutes les pièces automobiles importées à moins qu'il ne soit démontré que les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux ont été respectées" et elles n'estiment pas que cela fasse partie du critère juridique pertinent pour déterminer le "point de référence normatif" au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

**159. (Chine) S'agissant des "recettes abandonnées", au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, la Chine pourrait-elle:**

**a) Préciser le fondement factuel spécifique de l'argument selon lequel le taux de 10 pour cent et le taux de 25 pour cent des droits et impositions à l'importation ont des champs d'application distincts et indépendants, de sorte que le taux de 25 pour cent n'est pas le taux implicite, ainsi qu'il est allégué par les parties plaignantes? et**

**b) Indiquer quel serait le point de référence normatif approprié à son avis?**

#### **Réponse de la Chine**

774. L'Organe d'appel a dit que "l'expression "normalement exigibles" suppos[ait] une comparaison entre les recettes exigibles en vertu de la mesure contestée et les recettes qui seraient exigibles dans une autre situation".<sup>109</sup> "Les règles en matière d'imposition appliquées par le Membre en question [devaient] constituer la base de comparaison. ... Ce qui [était] "normalement exigible" dépend[ait] donc des règles en matière d'imposition que chaque Membre choisi[ssait] d'établir pour lui-même."<sup>110</sup> L'Organe d'appel a également fait observer 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

<sup>109</sup> États-Unis – FSC, paragraphe 90.

<sup>110</sup> États-Unis – FSC, paragraphe 90.

énoncées dans la mesure contestée et les autres règles d'imposition du Membre en question".<sup>111</sup> Lorsqu'ils procédaient à ces comparaisons, "les groupes spéciaux [devaient] évidemment s'assurer qu'ils définiss[aient] et examin[aient] des situations fiscales qu'il [était] légitime de comparer".<sup>112</sup>

775. Le Décret n° 125 concerne l'obligation qui est faite aux fabricants d'automobiles d'acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils importent des pièces et composants de véhicules automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, conformément à la RGI 2 a). Il s'agit des "recettes exigibles en vertu de la mesure contestée". Lorsque les fabricants d'automobiles importent des pièces et composants automobiles qui ne présentent *pas* les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, la Chine classe ces importations sous les positions dont relèvent les *pièces*, également en conformité avec les règles du Système harmonisé. Il ne s'agit pas des mêmes "situations fiscales" aux fins de la réalisation d'une comparaison valable. L'application de la RGI 2 a) aux pièces importées (qu'il s'agisse d'un unique envoi de pièces ou d'envois multiples) conduit à un classement différent selon que les pièces présentent ou non les caractéristiques essentielles de l'article complet.

776. Le taux d'imposition de référence n'est donc pas, comme les CE et les États-Unis le présument nécessairement dans leur argumentation, le taux de droit qui frappe les véhicules automobiles. Le taux d'imposition de référence dépend de ce qui est importé – des pièces qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet, ou des pièces qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles de l'article complet. En conséquence, la Chine n'"abandonne pas des recettes" lorsqu'elle applique les taux de droits qui frappent les pièces aux pièces importées qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Il s'agit, comme la Chine l'a expliqué, de la "portée et de l'effet indépendants des dispositions tarifaires distinctes de la Chine pour les pièces et composants automobiles".<sup>113</sup>

### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 159**

777. Dans sa réponse à la question n° 159, la Chine ne conteste pas la formulation de base établie par l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis – FSC (article 21:5 – CE), selon laquelle l'expression "normalement exigibles", dans le cadre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (l'Accord SMC), "suppose une comparaison entre les recettes exigibles en vertu de la mesure contestée et les recettes qui seraient exigibles dans une autre situation". La Chine ne semble pas non plus contester directement la position que les États-Unis ont exposée dans la réponse à la question n° 157, dans la mesure où les États-Unis font valoir 1) que les pouvoirs publics abandonnent des recettes lorsqu'ils frappent une pièce importée d'une imposition intérieure de 10 pour cent si elle est utilisée dans l'assemblage d'un véhicule dont la teneur en produits nationaux est insuffisante, mais qu'ils ne frappent cette même pièce importée d'aucune imposition intérieure si elle est utilisée dans l'assemblage d'un véhicule dont la teneur en produits nationaux est suffisante ou, à titre subsidiaire, 2) que les pouvoirs publics abandonnent des recettes lorsqu'ils frappent une pièce importée de droits de 25 pour cent si elle est utilisée dans l'assemblage d'un véhicule dont la teneur en produits nationaux est insuffisante, mais qu'ils frappent cette même pièce importée de droits de 10 pour cent seulement si elle est utilisée dans l'assemblage d'un véhicule dont la teneur en produits nationaux est suffisante. La Chine prétend plutôt qu'aucun de ces deux scénarios ne décrit d'une manière exacte le fonctionnement des mesures en cause dans le présent différend. Selon la Chine, les mesures en cause sont des mesures à la frontière qui appliquent tout simplement les taux de droits inscrits dans la Liste de concessions de la Chine. En d'autres termes, la Chine soutient que ses

---

<sup>111</sup> États-Unis – FSC (article 21:5 – CE), paragraphe 89.

<sup>112</sup> États-Unis – FSC (article 21:5 – CE), paragraphe 90.

<sup>113</sup> Première communication écrite de la Chine, paragraphe 177.

mesures ont pour effet de classer à bon droit les pièces importées avec les véhicules automobiles (et de les frapper de droits de 25 pour cent) si elles sont assemblées dans un délai de un an en un véhicule dont la teneur en produits nationaux est insuffisante, et que ses mesures ont pour effet de classer à bon droit les pièces importées avec les pièces (et de les frapper de droits de 10 pour cent) si elles sont assemblées en un véhicule dont la teneur en produits nationaux est suffisante.

778. Bien entendu, les États-Unis contestent cette thèse de la Chine selon laquelle les mesures en cause sont des mesures à la frontière qui appliquent à bon droit la Liste de concessions de la Chine. Toutefois, les États-Unis seraient d'accord en général pour dire que lorsqu'il s'agit de véritables mesures à la frontière appliquant à bon droit la liste d'un Membre, il se peut fort bien qu'il n'y ait pas de "recettes abandonnées" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

779. Toutefois, comme les mesures de la Chine sont des mesures intérieures ou des mesures à la frontière qui classent à tort des pièces en tant que véhicules automobiles à des fins tarifaires, les pouvoirs publics chinois abandonnent des recettes au titre des mesures en cause, comme les États-Unis l'ont indiqué plus haut et l'ont expliqué plus en détail dans la réponse à la question n° 157 a).

#### G. ARTICLE XX D) DU GATT

**160. (Chine) Au paragraphe 211 de sa première communication écrite, la Chine fait observer que l'exemple de la [ ] "illustre aussi bien l'importance des intérêts qui sont favorisés par les mesures contestées que la contribution de ces mesures à la réalisation de ces intérêts". Au paragraphe 21 de sa première communication écrite, la Chine indique en outre que l'exemple de la [ ] n'est "pas un cas isolé". La Chine pourrait-elle donner d'autres exemples précis au Groupe spécial.**

#### Réponse de la Chine

780. On trouvera dans le tableau ci-après plusieurs autres exemples de véhicules automobiles assemblés en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et qui sont importés en Chine sous forme d'envois multiples:

Ensemble	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Carrosserie	X	X	X	X
Moteur	X	X	X	X
Transmission	X	X	X	X
Pont moteur	X	X	X	X
Essieu non moteur		X	X	
Cadre	X		X	X
Direction	X	X		X
Dispositif de freinage	X	X		

781. L'exemple de [ ] est particulièrement intéressant parce qu'il montre la nature du problème de classement tarifaire que la Chine a essayé de régler au moyen du Décret n° 125. En 2003, [ ] a produit [ ] presque entièrement à partir de kits CKD importés. À partir de 2004, toutefois, les importations de kits CKD effectuées par [ ] pour [ ] ont reculé considérablement, tandis que ses importations de pièces automobiles ont fortement augmenté. En 2005, [ ] a produit 38 600 [ ] et n'a importé que 24 kits CKD.

D'après les vérifications effectuées au titre du Décret n° 125, [ ] continue d'importer sept des huit principaux ensembles pour la production de [ ]. [ ] est donc passée de l'importation de kits CKD – classés avec les véhicules automobiles conformément à la RGI 2 a) – à l'importation de pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En substance, rien n'a changé, si ce n'est la manière dont [ ] organise ses importations.

**161. (Chine) La Chine pourrait-elle préciser si le contournement allégué des droits de douane est également lié à l'importation de kits CKD/SKD? Dans l'affirmative, la Chine pourrait-elle concilier sa réponse avec la déclaration figurant au paragraphe 39 de sa première communication écrite, selon laquelle "les principaux fabricants d'automobiles ont importé des kits CKD/SKD en Chine et déclaré ces importations en tant que véhicules complets aussi bien avant qu'après l'entrée en vigueur des mesures contestées". (pas d'italique dans l'original)**

#### **Réponse de la Chine**

782. Comme la Chine l'a expliqué, il n'y a pas de problème de classement tarifaire en ce qui concerne les kits CKD/SKD, car la Chine classe ces kits avec les véhicules automobiles, conformément à la RGI 2 a). Au paragraphe 39 de sa première communication écrite, la Chine a tout simplement indiqué que ce classement des kits CKD/SKD n'a jamais été contesté par les importateurs de kits CKD/SKD en Chine.

#### **Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 161**

783. Les États-Unis contestent le dire de la Chine en réponse à cette question, selon lequel le classement des kits CKD et SKD avec les véhicules automobiles "n'a jamais été contesté par les importateurs". Comme les États-Unis l'ont expliqué plus haut dans leurs observations sur la réponse de la Chine à la question n° 2, de 1992 jusqu'à ce que la Chine commence à mettre en œuvre les mesures en cause, la Chine n'appliquait normalement pas les taux de droits relatifs aux véhicules automobiles aux kits CKD et aux kits SKD. Le taux applicable aux kits CKD et aux kits SKD (ainsi qu'aux pièces) était plutôt négocié entre chaque fabricant d'automobiles et les autorités chinoises. Les facteurs clés dans cette négociation étaient le montant de l'investissement du fabricant d'automobiles en Chine et la mesure dans laquelle le fabricant d'automobiles utilisait des produits nationaux dans l'assemblage de ses véhicules, tant au moment de la négociation que dans ses projets pour l'avenir. En principe, le fabricant d'automobiles qui offrait une proportion de produits nationaux et un investissement plus élevés pouvait négocier un taux de droit inférieur à celui que pouvait négocier un fabricant d'automobiles offrant une proportion de produits nationaux et un investissement moins élevés. Les taux de droits négociés pour les kits CKD et les kits SKD (ainsi que les pièces) étaient nettement inférieurs aux taux de droits applicables aux véhicules automobiles, en particulier pour les fabricants d'automobiles qui, selon les autorités chinoises, s'étaient engagés à l'égard de la Chine, compte tenu de ces facteurs. Toutefois, si, selon les autorités chinoises, un fabricant ne s'était pas suffisamment engagé, comme ce fut peut-être le cas de un fabricant, les autorités chinoises pouvaient fort bien insister pour appliquer les taux de droits les plus élevés.<sup>114</sup>

**162. (Chine) En ce qui concerne l'effet commercial de la mesure, la Chine, au paragraphe 213, fait référence à une observation selon laquelle plusieurs des principaux fabricants d'automobiles et fournisseurs de pièces automobiles du monde auraient indiqué que les mesures contestées n'avaient eu aucune incidence sur le commerce et l'investissement, comme il ressort de la pièce CHI-33 (Fan Yan, *Big car parts makers unfazed by China tax row*). Veuillez formuler des observations sur l'indication donnée dans la même source selon laquelle la**

---

<sup>114</sup> Voir la première communication écrite de la Chine, pages 15 et 16.

**politique pourrait faire obstacle aux petits fournisseurs européens de pièces automobiles et causer du tort aux constructeurs de voitures de luxe comme BMW et DaimlerChrysler AG's Mercedes-Benz.**

### **Réponse de la Chine**

784. La Chine ne sait pas sur quoi se fonde l'affirmation selon laquelle les mesures contestées pourraient affecter les petits fournisseurs européens de pièces automobiles. Pour ce qui est des constructeurs de marques de luxe comme BMW et Mercedes-Benz, l'article explique pourquoi ils pourraient être relativement plus affectés par les mesures contestées. Citant un analyste en valeurs mobilières, l'article dit que ces sociétés importent des pièces et composants qui "constituent jusqu'à 90 pour cent des véhicules assemblés localement".<sup>115</sup> Dans la mesure où ces sociétés importent de telles quantités de pièces et composants sous forme d'envois multiples et les assemblent pour constituer des modèles de véhicules donnés, l'effet du Décret n° 125 est que ces sociétés doivent désormais acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles. C'est précisément le problème de classement tarifaire que les mesures contestées essaient de régler en faisant en sorte que le fond des opérations d'importation du fabricant d'automobiles prime sur leur forme.

#### H. ARTICLE XXIII:1 B) DU GATT

**163. (Canada) Au paragraphe 159 de sa première communication écrite, le Canada demande au Groupe spécial de constater que les mesures en cause annulent ou compromettent des avantages, au sens de l'article XXIII:1 b) du GATT, résultant pour lui *en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD*. Le Canada pourrait-il confirmer que son allégation au titre de l'article XXIII:1 b) du GATT se limite aux kits CKD et aux kits SKD?**

### **Réponse du Canada (WT/DS342)**

785. Le Canada confirme que son allégation se limite aux kits CKD et aux kits SKD.

#### I. AUTRES ALLEGATIONS

**164. (États-Unis) Dans la demande d'établissement d'un groupe spécial qu'ils ont présentée, les États-Unis ont soutenu que les mesures en cause étaient incompatibles avec, entre autres dispositions, l'article 2 de l'Accord sur les MIC, combiné à l'alinéa 2 a) de la liste exemplative. Les États-Unis pourraient-ils confirmer qu'ils ne font pas valoir d'allégation additionnelle au titre de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, combiné à l'alinéa 2 a) de la liste exemplative?**

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

786. Veuillez vous reporter à la réponse à la question n° 165.

**165. (États-Unis) Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les États-Unis ont soutenu que les mesures en cause étaient incompatibles avec, entre autres dispositions, l'article XI:1 du GATT. Les États-Unis pourraient-ils confirmer qu'ils ne font pas valoir d'allégation au titre de l'article XI:1?**

---

<sup>115</sup> Pièce CHI-33.

### **Réponse des États-Unis (WT/DS340)**

787. Les États-Unis ont inclus des allégations au titre de l'article XI du GATT de 1994 et de l'alinéa 2 a) de la liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC dans l'éventualité où la Chine essaierait d'étayer son argument selon lequel ses impositions sont des "droits de douane proprement dits" en prétendant que ses mesures prohibent en réalité l'importation de pièces automobiles jusqu'à ce que les pièces aient été utilisées dans la fabrication d'un véhicule complet. En pareil cas, les mesures de la Chine conduiraient effectivement à des infractions aux deux dispositions susmentionnées. Étant donné que la Chine ne présente pas un tel argument, et à la condition que la Chine ne présente pas un tel argument dans l'avenir, les États-Unis ne maintiendront pas non plus leurs allégations au titre de ces deux dispositions.

788. Il convient de noter, toutefois, que l'existence de l'obligation qui résulte de l'article XI signifie que la Chine doit nécessairement convenir que les pièces automobiles en cause dans le présent différend sont effectivement "importées" lorsqu'elles sont présentées à la frontière. Autrement, ainsi qu'il a été indiqué, si elles prohibaient l'importation de pièces automobiles jusqu'à ce que ces pièces aient été assemblées pour constituer des véhicules complets, les mesures de la Chine conduiraient à une infraction à l'article XI du GATT de 1994.

**166. (*Communautés européennes*) Dans la demande d'établissement d'un groupe spécial qu'elles ont présentée, les Communautés européennes ont soutenu qu'avec l'adoption des mesures en cause, la Chine a annulé ou compromis des avantages résultant pour elles de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994, pris conjointement avec le Protocole d'accession de la Chine, et en particulier le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. Les Communautés européennes pourraient-elles confirmer qu'elles ne font pas valoir d'allégation au titre de l'article XXIII:1 b) du GATT?**

### **Réponse des Communautés européennes (WT/DS339)**

789. Les Communautés européennes confirment qu'elles ne maintiennent pas d'allégation au titre de l'article XXIII:1 b) du GATT.