

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS139/2
13 novembre 1998

(98-4572)

Original: anglais

CANADA – CERTAINES MESURES CONCERNANT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Japon

La communication ci-après, datée du 12 novembre 1998, adressée par la Mission permanente du Japon au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 6:2 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

Le 3 juillet 1998, le gouvernement japonais a demandé l'ouverture de consultations avec le gouvernement canadien conformément à l'article 4 du Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends, à l'article XXIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT), à l'article 8 de l'Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce (Accord sur les MIC), aux articles 4 et 30 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC) et à l'article XXIII:1 de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), au sujet de certaines mesures concernant l'industrie automobile ("les mesures") appliquées par le Canada (WT/DS139/1, G/L/250, G/TRIMS/D12, G/SCM/D27/1, S/L/58). Le 27 août 1998, le gouvernement japonais et le gouvernement canadien ont tenu une consultation à Genève. Malheureusement, la consultation n'a pas permis de régler le différend sur cette question.

Compte tenu de ce qui précède, le gouvernement japonais demande qu'un groupe spécial soit établi à la prochaine réunion de l'Organe de règlement des différends conformément aux articles 4:7 et 6 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, à l'article XXIII du GATT, à l'article 8 de l'Accord sur les MIC, aux articles 4 et 30 de l'Accord SMC et à l'article XXIII:1 de l'AGCS et soit doté du mandat type indiqué à l'article 7:1 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

Mesures en cause

Les mesures en question comprennent toute la législation, toutes les réglementations, tous les instruments réglementaires et toutes les pratiques administratives relatifs à la mise en œuvre et à l'application au Canada de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis concernant les produits de l'industrie automobile ("le Pacte de l'automobile"). Cela inclut le Décret de 1998 sur le tarif des véhicules automobiles, les décrets spéciaux prévoyant la remise des droits de douane sur les produits de l'industrie automobile importés par des constructeurs déterminés, les circulaires administratives qui s'y rapportent, les lettres des engagements des différents constructeurs qui s'y rapportent, les autres dispositions législatives qui y sont reprises, et toutes les mesures d'application prises en vertu de ces textes.

En vertu des mesures, seul un nombre limité de constructeurs ("les constructeurs") ont le droit d'importer des véhicules automobiles au Canada en franchise (c'est-à-dire sans acquitter le droit de la nation la plus favorisée autrement applicable) puis de les distribuer au Canada aux niveaux de la distribution de gros et de détail. Le régime de l'admission en franchise est subordonné à deux prescriptions:

- 1) une prescription relative à la valeur ajoutée au Canada, qui s'applique aussi bien aux marchandises qu'aux services; et
- 2) une prescription relative à la fabrication et aux ventes.

Fondement juridique de la plainte

Le gouvernement japonais considère que les mesures sont incompatibles avec les obligations découlant pour le gouvernement canadien de l'Accord sur l'OMC, et que l'avantage résultant pour le Japon directement ou indirectement dudit accord est annulé ou compromis.

- 1) En vertu des mesures, seuls les constructeurs ont le droit d'importer des véhicules automobiles en franchise.
 - En ce qui concerne les droits de douane imposés sur les véhicules automobiles par le Canada, l'avantage, c'est-à-dire la suppression des droits de douane, n'est accordé que pour les véhicules automobiles importés par les constructeurs et, dans la pratique, que pour les véhicules automobiles originaires de certains Membres; il est donc incompatible avec l'article I:1 du GATT, qui dispose que tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par un Membre à un produit originaire ou à destination de tout autre pays seront, immédiatement et sans condition, étendus au produit similaire originaire ... de tous les autres Membres.
 - Les mesures affectent aussi les services de distribution des véhicules automobiles en permettant aux fournisseurs de services de certains Membres d'importer des véhicules automobiles en franchise, et constituent donc les "mesures qui affectent le commerce des services" au sens de l'article premier de l'AGCS. En présence de l'avantage ci-dessus, les mesures n'accordent pas immédiatement et sans condition un traitement non moins favorable aux fournisseurs de services similaires des autres Membres, et sont donc incompatibles avec l'article II de l'AGCS.
 - En outre, les mesures permettent aux fournisseurs de services canadiens qui sont les constructeurs d'importer des véhicules automobiles en franchise et n'accordent pas un traitement non moins favorable aux fournisseurs de services similaires des autres Membres; elles sont donc incompatibles avec l'article XVII de l'AGCS.
- 2) En vertu des mesures, pour importer des véhicules automobiles en franchise, les constructeurs doivent se conformer à une prescription relative à la valeur ajoutée au Canada, qui exige l'achat ou l'utilisation de parties, matériaux ou services originaires du Canada.
 - Cette prescription crée une incitation à acheter ou à utiliser des pièces et matériaux d'origine nationale de préférence aux produits similaires importés, et est donc incompatible avec l'article III:4 du GATT ainsi qu'avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

- Aux fins de l'article 1.1 a) ii) de l'Accord SMC, la suppression des droits de douane dans ce cas constitue une subvention parce que "des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues" auprès des constructeurs concernés par le gouvernement canadien. Étant donné que l'octroi d'une telle subvention est subordonné à l'utilisation de parties et matériaux d'origine nationale de préférence aux parties et matériels importés, les mesures constituent une subvention prohibée par l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, et sont donc incompatibles avec l'article 3.2 de l'Accord SMC.
 - La prescription relative à la valeur ajoutée au Canada crée également une incitation à utiliser les services et fournisseurs de services nationaux de préférence aux services et fournisseurs de services similaires des autres Membres, et est donc incompatible avec l'article XVII de l'AGCS.
- 3) En vertu des mesures, pour importer des véhicules automobiles en franchise, les constructeurs doivent se conformer à une autre prescription selon laquelle la valeur des ventes de véhicules produits par un constructeur au Canada doit être égale ou supérieure à une proportion déterminée de la valeur des ventes de véhicules vendus par le constructeur pour la consommation au Canada.
- Étant donné que, selon cette prescription, la valeur des ventes sur le marché national de véhicules automobiles importés par le constructeur ne peut pas être supérieure à une certaine proportion de la valeur des ventes des véhicules automobiles produits par le constructeur au Canada, il n'est pas accordé aux véhicules automobiles importés un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux produits similaires d'origine canadienne en ce qui concerne les lois, règlements et prescriptions affectant la vente sur le marché intérieur. Cette prescription est donc incompatible avec l'article III:4 du GATT ainsi qu'avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC.
 - Lorsqu'un constructeur importe des véhicules automobiles au-delà d'un niveau fixé par les mesures par rapport à une certaine proportion de la valeur des ventes de véhicules automobiles qu'il a produits au Canada, il doit exporter les véhicules automobiles qu'il a produits au Canada pour importer des véhicules automobiles en franchise. Dans ce cas, l'octroi de la subvention susmentionnée est subordonné aux résultats à l'exportation. Les mesures constituent donc une subvention prohibée par l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, ce qui est incompatible avec l'article 3.2 de l'Accord SMC.
- 4) En vertu des mesures, différents niveaux de prescriptions sont applicables aux constructeurs pour les deux prescriptions 1) et 2) mentionnées dans la section "Mesures en cause", ce qui entraîne une administration partielle de ces prescriptions. Cela est incompatible avec l'article VI de l'AGCS, qui dispose que "chaque Membre fera en sorte que toutes les mesures d'application générale qui affectent le commerce des services soient administrées d'une manière raisonnable, objective et impartiale".

Le gouvernement japonais souhaite que cette demande soit inscrite à l'ordre du jour de la réunion de l'Organe de règlement des différends qui aura lieu le 25 novembre 1998.
