ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS332/R
12 juin 2007

(07-2358)

Original: anglais

BRÉSIL – MESURES VISANT L'IMPORTATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS

Rapport du Groupe spécial

TABLE DES MATIÈRES

Page

I. INTRODUCTION 1
A. PLAINTE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES 1
B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL 1
C. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL 2
II. ASPECTS FACTUELS 2
A. PRODUITS EN CAUSE 2
B. MESURES EN CAUSE 3
1. Prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés 4
2. Amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés 5
3. Restrictions à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés prévues par la loi d'un État 5
4. Exemption des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et des amendes 7
III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES 8
IV. ARGUMENTS DES PARTIES 9
A. INTERDICTION D'IMPORTER DES PNEUMATIQUES RECHAPÉS 10
1. Article XI:1 du GATT de 1994 10
2. Article XX du GATT de 1994 10
a) Paragraphe b) de l'article XX 11
i) Introduction 11
ii) Protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou préservation des végétaux 12
Introduction 12
Objectif général 12
Description factuelle 15
Maladies transmises par les moustiques 16
Rejet de produits chimiques toxiques et de métaux lourds dans l'environnement 19
iii) Nécessité de la mesure 20
Importance des intérêts protégés par la mesure 21
Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi 22
Question de savoir si l'interdiction réduit l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil 24
Données sur les activités de rechapage au Brésil 26
Aptitude des pneumatiques usagés brésiliens au rechapage 29
Taux de rechapage des pneumatiques brésiliens 32
Note technique INMETRO n° 83/2000 36

Importations de pneumatiques usagés par suite de décisions des tribunaux nationaux 38
Question de savoir si la réduction de l'accumulation de pneumatiques de rebut peut réduire les risques pour la santé et la vie des personnes 42
En ce qui concerne la dengue 44
En ce qui concerne les incendies de pneumatiques 46
Contribution de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et aéronefs 48
Quantification de la contribution 50
Incidence de la mesure sur le commerce international 53
iv) Existence de solutions de rechange raisonnablement disponibles 55
Charge de la preuve 55
Mesures présentées en tant que solutions de rechange 57
Mesures visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut 57
Mesures visant à faire en sorte que les pneumatiques brésiliens demeurent rechapables après utilisation 57
Mesures contre les importations de pneumatiques usagés 59
Mesures de gestion des déchets 60
Stockage et mise en décharge contrôlés 60
Valorisation énergétique et co-incinération des déchets 64
Activités de valorisation énergétique et de co-incinération des déchets 64
Sécurité de la valorisation énergétique et de la co-incinération des déchets 65
Émissions de dioxines, furannes et autres polluants organiques persistants (POP) 66
Recyclage des matériaux 71
Autres mesures 73
Résolution CONAMA n° 258/1999 et programmes Rodando Limpo dans divers États du Brésil 73
Imposition d'amendes 76
Combinaison de diverses mesures d'élimination dans le cadre d'un programme de gestion des pneumatiques de rebut 77
Mesures de rechange et niveau de protection choisi 78
Autres questions 80
Gestion des pneumatiques de rebut dans les Communautés européennes 80
Coûts économiques et environnementaux de l'élimination des pneumatiques de rebut 83
v) Conclusion concernant l'article XX b) 85
b) Paragraphe g) de l'article XX 86
c) Texte introductif de l'article XX 89
i) Moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent 90
Exemption concernant le MERCOSUR 90
Pneumatiques rechapés sur le territoire national 95

ii) *Restriction déguisée au commerce international* *97*
Objectif de l'interdiction d'importer 97
Effets de l'interdiction d'importer 99
En ce qui concerne les pneumatiques neufs 100
En relation avec les pneumatiques usagés 102
B. AMENDES AU TITRE DE L'IMPORTATION, DE LA COMMERCIALISATION, DU TRANSPORT, DU STOCKAGE, DE LA CONSERVATION OU DE L'ENTREPOSAGE DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS 103
C. RESTRICTIONS À LA COMMERCIALISATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS IMPOSÉES AU NIVEAU D'UN ÉTAT 104
D. EXEMPTION CONCERNANT LE MERCOSUR 109
1. Articles XIII:1 et I:1 du GATT de 1994 109
2. Article XXIV 110
a) Question de savoir si le MERCOSUR satisfait aux prescriptions de l'article XXIV 112
i) *Obligation de notification au titre de l'article XXIV:7* *112*
ii) *Prescriptions de l'article XXIV:8 a) et 5 a)* *113*
b) Question de savoir s'il aurait été fait obstacle à l'établissement de l'union douanière si le Brésil n'avait pas été autorisé à mettre en place la mesure en cause 117
3. Article XX d) 123
4. Clause d'habilitation 129
V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES 130
A. DÉCLARATION ORALE DE L'ARGENTINE 130
1. Conditions d'application de l'article XX b) 130
a) Politique visant à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux 130
b) La mesure est "nécessaire" à la protection de la santé des personnes et de l'environnement 131
2. Le MERCOSUR et l'article XXIV 132
B. DÉCLARATION ORALE DE L'AUSTRALIE 133
C. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE 134
1. Produit 134
2. Questions au titre de l'article XX b) 134
3. Exemption concernant le MERCOSUR 135
4. Conclusion 136
D. DÉCLARATION ORALE DE CUBA 136
E. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DU JAPON 137
1. Incompatibilité de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil avec l'article XI:1 137
2. Incompatibilité des amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés avec l'article XI:1 ou, à titre subsidiaire, avec l'article III:4 138

3. Incompatibilité avec l'article III:4 de la restriction à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés imposée au niveau d'un État 139
4. Applicabilité de l'article XX aux mesures prises par le Brésil en ce qui concerne les pneumatiques rechapés 139
a) Applicabilité de l'article XX b) 139
b) Applicabilité de l'article XX d) 141
c) Applicabilité du texte introductif de l'article XX 142
5. Exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil 142
a) Incompatibilité de l'exemption concernant le MERCOSUR avec les articles XIII:1 et I:1 142
b) L'exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV 142
c) L'exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil n'est pas justifiée au regard de l'article XX d) 145
6. Conclusion 146
F. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DE LA CORÉE 146
1. L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b) 146
2. Les amendes imposées par le Brésil au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b) ou XX d) 148
3. La prohibition à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés imposée par l'État du Rio Grande do Sul ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b) 148
4. L'exemption du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et des amendes ne peut pas être justifiée au regard des articles XXIV:5 ou XX d) 148
5. Critère de la nécessité au titre de l'article XX b) 149
6. Texte introductif de l'article XX 149
7. Conclusion 150
G. DÉCLARATION ORALE DU MEXIQUE 150
H. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DU TERRITOIRE DOUANIER DISTINCT DE TAIWAN, PENGHU, KINMEN ET MATSU 150
1. Article XXIV 151
2. Texte introductif de l'article XX 154
3. Relation entre l'article XXIV et le texte introductif de l'article XX 155
I. DÉCLARATION ORALE DE LA THAÏLANDE 156
J. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS 156
1. Analyse juridique de l'article XX b) 156
2. L'utilisation de l'article XXIV par le Brésil est injustifiée 159
3. La communication d'*amicus curiae* de la Humane Society International 160
VI. RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE 160
A. OBSERVATIONS DU BRÉSIL SUR LA SECTION VII.A.2 A) DU RAPPORT INTÉRIMAIRE 161

1. Risques découlant de l'élimination des pneumatiques de rebut 161
2. Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif 161
3. Question préliminaire: les pneumatiques rechapés 162
4. Maladies transmises par les moustiques 162
5. Mesures de rechange 162
B. OBSERVATIONS DU BRÉSIL SUR LA SECTION VII.A.2 B) DU RAPPORT INTÉRIMAIRE 163
VII. CONSTATATIONS 163
A. INTERDICTION D'IMPORTER DES PNEUMATIQUES RECHAPÉS 163
1. Le Brésil impose-t-il une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994? 164
a) Portaria SECEX n° 14/2004 165
b) Autres mesures 167
i) Portaria DECEX n° 8/1991 169
ii) Résolution CONAMA n° 23/1996 170
c) Conclusion 171
2. La prohibition à l'importation du Brésil est-elle justifiée au regard de l'article XX du GATT de 1994? 171
a) La prohibition à l'importation du Brésil est-elle justifiée au regard du paragraphe b) de l'article XX? 172
i) "Protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou … préservation des végétaux" 173
Questions préliminaires 174
Risques que présente pour la santé et la vie des personnes l'accumulation de pneumatiques de rebut 176
Maladies transmises par les moustiques 177
Émissions toxiques produites par les incendies de pneumatiques 183
Risques que présente pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux l'accumulation de pneumatiques de rebut 188
Protection de la santé et la vie des personnes et des animaux ou préservation des végétaux 191
ii) La mesure est-elle "nécessaire" au sens du paragraphe b) de l'article XX? 193
Importance de l'objectif poursuivi 195
Caractère restrictif de la mesure pour le commerce 197
Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif 197
Contribution de l'interdiction d'importer à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut 199
Remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques neufs 200
Remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés d'origine nationale 202
Contribution de l'interdiction d'importer à la réduction des risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux 207
Conclusion 209
Mesures de rechange disponibles 209
Approche suivie par le Groupe spécial 209
Mesures de rechange identifiées par les Communautés européennes 211

Mesures de rechange raisonnablement à la disposition du Brésil 212
Mesures visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut 213
Mesures visant à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut 214
Résolution CONAMA n° 258/1999 et "Paraná Rodando Limpo" 214
Méthodes d'élimination 216
Conclusion concernant la nécessité de la mesure 231
b) La mesure est-elle appliquée d'une manière compatible avec les prescriptions du texte introductif de l'article XX? 233
i) Considérations générales 233
ii) Discrimination arbitraire ou injustifiable 235
L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est-elle appliquée de façon à entraîner une discrimination? 235
Y a-t-il discrimination du fait de l'exemption des importations de pneumatiques remoulés originaires des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés (l'"exemption concernant le MERCOSUR")? 236
Y a-t-il discrimination du fait de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires? 237
Y a-t-il discrimination du fait de l'absence de mesures comparables en ce qui concerne les pneumatiques neufs? 238
Rechapage des pneumatiques neufs utilisés au Brésil 238
Rechapabilité des pneumatiques neufs vendus au Brésil 239
Conclusion 240
La discrimination dans l'application de la mesure est-elle "arbitraire" et/ou "injustifiable"? 240
Approche du Groupe spécial 240
La discrimination découlant de l'exemption concernant le MERCOSUR est-elle "arbitraire" ou "injustifiable"? 242
La discrimination résultant de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires est-elle "arbitraire" ou "injustifiable"? 248
La discrimination se produit-elle entre les pays où les mêmes conditions existent? 252
iii) La mesure est-elle appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international? 253
Approche suivie par le Groupe spécial 254
Évaluation par le Groupe spécial 255
Importations de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires 262
L'exemption concernant le MERCOSUR 262
c) Conclusion générale 263
B. AMENDES AU TITRE DE L'IMPORTATION, DE LA COMMERCIALISATION, DU TRANSPORT, DU STOCKAGE, DE LA CONSERVATION OU DE L'ENTREPOSAGE DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS 264
1. Question préliminaire: les amendes en tant que mesure d'application 264
2. Les amendes sont-elles incompatibles avec l'article XI du GATT de 1994? 266
3. Les amendes sont-elles justifiées au regard de l'article XX du GATT de 1994? 267
a) Article XX b) 267
b) Article XX d) 268
4. Conclusion 269

C. RESTRICTIONS À LA COMMERCIALISATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS IMPOSÉES PAR LA LOI D'UN ÉTAT 270
1. Questions préliminaires 270
a) Mesures relevant du mandat du Groupe spécial 270
b) Mesures imposées par un État en tant que "mesure" 271
c) Relation entre les mesures imposées par un État et les mesures fédérales 272
2. Les mesures imposées par un État sont-elles incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994? 274
a) Prohibition à la commercialisation 275
i) Produits similaires 275
ii) Une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente sur le marché intérieur 276
iii) Traitement moins favorable 276
b) Obligations en matière d'élimination 277
i) Produits similaires 279
ii) Une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente sur le marché intérieur 279
iii) Traitement moins favorable 279
c) Conclusion 280
3. Les mesures imposées par un État sont-elles justifiées au regard de l'article XX b) du GATT de 1994? 280
4. Conclusion 281
D. EXEMPTION DES PAYS DU MERCOSUR DE L'INTERDICTION D'IMPORTER ET DES AMENDES 282
VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS 284

ANNEXE 1 RÉPONSES DES PARTIES AUX QUESTIONS DU GROUPE SPÉCIAL 285
I. APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 285
A. LES PRODUITS EN CAUSE 285
B. LES ACTIVITÉS DE RECHAPAGE AU BRÉSIL 296
C. LA PROHIBITION À L'IMPORTATION 304
D. MOYEN DE DÉFENSE AU TITRE DE L'ARTICLE XX B) ET EXISTENCE DE MESURES DE RECHANGE 307
E. MESURES AU NIVEAU D'UN ÉTAT 322
F. AMENDES 326
G. EXEMPTIONS CONCERNANT LE MERCOSUR 327
H. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS SPÉCIFIQUES 337
II. APRÈS LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 338
A. GÉNÉRALITÉS 338
B. DONNÉES COMMERCIALES 356
C. INTERDICTION D'IMPORTER 379

D. MESURES IMPOSÉES PAR UN ÉTAT 418
E. EXEMPTIONS 418
ANNEXE 2 RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND 426
ANNEXE 3 RÉPONSES DES TIERCES PARTIES AUX QUESTIONS DU GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND 434

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Argentine – Chaussures (CE)	Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Mesures de sauvegarde à l'importation de chaussures* ("*Argentine – Chaussures (CE)*"), WT/DS121/AB/R, adopté le 12 janvier 2000
Argentine – Peaux et cuirs	Rapport du Groupe spécial *Argentine – Mesures visant l'exportation de peaux de bovins et l'importation de cuirs finis*, WT/DS155/R et Corr.1, adopté le 16 février 2001
Australie – Saumons	Rapport de l'Organe d'appel *Australie – Mesures visant les importations de saumons*, WT/DS18/AB/R, adopté le 6 novembre 1998
Canada – Automobiles	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile* ("*Canada – Automobiles*"), WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adopté le 19 juin 2000
Canada – Exportations de blé et importations de grains	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés*, WT/DS276/R, adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R
Canada – Produits laitiers	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'importation de lait et l'exportation de produits laitiers* ("*Canada – Produits laitiers*"), WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, et Corr.2, adopté le 27 octobre 1999
CE – Amiante	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant*, WT/DS135/AB/R, adopté le 5 avril 2001
CE – Amiante	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant*, WT/DS135/R et Add.1, adopté le 5 avril 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS135/AB/R
CE – Bananes III	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997
CE – Hormones	Rapport de l'Organe d'appel *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones)*, WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adopté le 13 février 1998
CE – Hormones (États-Unis) (article 22:6 – CE)	Décision des arbitres *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones) – Plainte initiale des États-Unis – Recours des Communautés européennes à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS26/ARB, 12 juillet 1999
CE – Préférences tarifaires	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement*, WT/DS246/R, adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R
CEE – Pièces détachées et composants	Rapport du Groupe spécial du GATT *Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants*, L/6657, adopté le 16 mai 1990, IBDD, S37/142

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Chili – Système de fourchettes de prix	Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles* ("*Chili – Système de fourchettes de prix*"), WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf	Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée*, WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R, adopté le 10 janvier 2001
États-Unis – Acier au carbone	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Droits compensateurs sur certains produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance d'Allemagne* ("*États-Unis – Acier au carbone*"), WT/DS213/AB/R, adopté le 19 décembre 2002
États-Unis – Chemises et blouses de laine	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33/AB/R et Corr.1, adopté le 23 mai 1997
États-Unis – Coton upland	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland* ("*États-Unis – Coton upland*"), WT/DS267/AB/R, adopté le 21 mars 2005
États-Unis – Crevettes	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes*, WT/DS58/AB/R, adopté le 6 novembre 1998
États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes – Recours de la Malaisie à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS58/AB/RW, adopté le 21 novembre 2001
États-Unis – Essence	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules*, WT/DS2/AB/R, adopté le 20 mai 1996
États-Unis – Essence	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules*, WT/DS2/R, adopté le 20 mai 1996, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS2/AB/R
États-Unis – Jeux	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris*, WT/DS285/AB/R, adopté le 20 avril 2005
États-Unis – Article 337 de la Loi douanière	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930*, L/6439, adopté le 7 novembre 1989, IBDD, S36/386
États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction des droits antidumping appliqués aux produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance du Japon* ("*États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*"), WT/DS244/AB/R, adopté le 9 janvier 2004
États-Unis – Taxes sur les automobiles	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Taxes sur les automobiles*, DS31/R, 11 octobre 1994, non adopté
États-Unis – Thon (CEE)	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Restrictions à l'importation de thon*, DS29/R, 16 juin 1994, non adopté

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Thon (Mexique)	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Restrictions à l'importation de thon*, DS21/R, 3 septembre 1991, non adopté, IBDD, S39/174
États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de tubes et tuyaux de qualité carbone soudés, de section circulaire, en provenance de Corée*, WT/DS202/AB/R, adopté le 8 mars 2002
États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de tubes et tuyaux de qualité carbone soudés, de section circulaire, en provenance de Corée*, WT/DS202/R, adopté le 8 mars 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS202/AB/R
Inde – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Inde – Mesures concernant le secteur automobile*, WT/DS146/R, WT/DS175/R et Corr.1, adopté le 5 avril 2002
Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons*, WT/DS308/AB/R, adopté le 24 mars 2006
Mexique – Télécommunications	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures visant les services de télécommunication*, WT/DS204/R, adopté le 1er juin 2004
République dominicaine – Importation et vente de cigarettes	Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes*, WT/DS302/AB/R, adopté le 19 mai 2005
Thaïlande – Cigarettes	Rapport du Groupe spécial du GATT *Thaïlande – Restrictions à l'importation et taxes intérieures touchant les cigarettes*, DS10/R, adopté le 7 novembre 1990, IBDD, S37/214
Turquie – Textiles	Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Restrictions à l'importation de produits textiles et de vêtements*, WT/DS34/AB/R, adopté le 19 novembre 1999
Turquie – Textiles	Rapport du Groupe spécial *Turquie – Restrictions à l'importation de produits textiles et de vêtements*, WT/DS34/R, adopté le 19 novembre 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS34/AB/R

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

ABR	Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (Association brésilienne des entreprises de rechapage)
CE	Communautés européennes
CEE-ONU	Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conseil national de l'environnement, présidé par le Ministère de l'environnement)
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior (Département des opérations de commerce extérieur, qui fait partie du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur)
EPA	Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis
GATT de 1994	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables)
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Institut national de métrologie, de normalisation et de qualité industrielle)
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
MERCOSUR	Mercado Común del Sur (Marché commun du Sud)
MICT	Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORD	Organe de règlement des différends
POP	Polluants organiques persistants
ROC	Règlement sur les obstacles au commerce, Règlement (CE) n° 3286/94 du Conseil
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior (Secrétariat au commerce extérieur, qui fait partie du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur)

I. INTRODUCTION

A. PLAINTE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

1.1 Le 20 juin 2005, les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations avec le Brésil au titre de l'article XXII:1 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (le "GATT de 1994") et de l'article 4 du Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (le "Mémorandum d'accord") en ce qui concerne l'imposition par le Brésil de mesures ayant un effet préjudiciable sur les exportations de pneumatiques rechapés des Communautés européennes à destination du marché brésilien.[1]

1.2 Les consultations ont eu lieu le 20 juillet 2005. Elles ont permis de mieux comprendre les mesures en cause et les positions respectives, mais n'ont pas abouti à un règlement satisfaisant de la question.

1.3 Le 17 novembre 2005, les Communautés européennes ont demandé l'établissement d'un groupe spécial. À sa réunion du 28 novembre 2005, l'Organe de règlement des différends ("ORD") a reporté l'établissement d'un groupe spécial jusqu'à ce qu'une deuxième demande ait été présentée par les Communautés européennes.[2]

B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL

1.4 À sa réunion du 20 janvier 2006, l'ORD a établi un groupe spécial comme les Communautés européennes l'avaient demandé dans le document WT/DS332/4, conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord.[3]

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

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les Communautés européennes dans le document WT/DS332/4, la question portée devant l'ORD par les Communautés européennes dans ce document; faire des constatations propres à aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans lesdits accords."

1.6 Le 6 mars 2006, les Communautés européennes ont demandé au Directeur général de déterminer la composition du Groupe spécial. Le 16 mars 2006, le Directeur général a donné au Groupe spécial la composition suivante:

Président: M. Mitsuo Matsushita

Membres: M. Donald M. McRae
M. Chang-Fa Lo

1.7 L'Argentine, l'Australie, la Chine, la Corée, Cuba, les États-Unis, le Guatemala, le Japon, le Mexique, le Paraguay, le Taipei chinois et la Thaïlande ont réservé leurs droits de tierces parties.

---

[1] Document WT/DS332/1 du 23 juin 2005.
[2] Document WT/DS332/4 du 18 novembre 2005.
[3] Documents WT/DS332/5 du 17 mars 2006 et WT/DSB/M/203, page 14.

C. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL

1.8 Le 22 juin 2006, le Groupe spécial a reçu un mémoire d'*amicus curiae* présenté spontanément par la Humane Society International. Le 4 juillet 2006, le Groupe spécial a reçu un autre mémoire d'*amicus curiae* présenté spontanément par un groupe d'organisations.[4] À la première réunion de fond, le Brésil a informé le Groupe spécial de sa décision d'inclure les deux mémoires d'*amicus curiae* dans ses pièces.[5]

1.9 Le 23 juin 2006, le Groupe spécial a reçu une lettre du Center for International Environmental Law ("CIEL" – Centre pour le droit environnemental international) dans laquelle il était demandé que le Groupe spécial tienne des consultations avec les parties sur la possibilité de retransmettre sur Internet la première réunion de fond du Groupe spécial, prévue du 5 au 7 juillet 2006. Les parties ont été invitées à faire part des opinions qu'elles pouvaient avoir sur cette lettre. Compte tenu des opinions exprimées par les parties, le Groupe spécial a décidé que la réunion de fond avec les parties ainsi que la séance connexe avec les tierces parties auraient lieu à huis clos conformément aux procédures de travail adoptées par le Groupe spécial au début des travaux.

1.10 Le Groupe spécial s'est réuni avec les parties les 5, 6 et 7 juillet 2006 et le 4 septembre 2006. Il s'est réuni avec les tierces parties le 6 juillet 2006.

1.11 Le Groupe spécial a remis le rapport intérimaire aux parties le 12 mars 2007. Il a remis le rapport final aux parties le 23 avril 2007.

II. ASPECTS FACTUELS

A. PRODUITS EN CAUSE

2.1 Le présent différend porte sur les pneumatiques rechapés, qui sont fabriqués en reconditionnant des pneumatiques usagés, c'est-à-dire en retirant la bande de roulement usée du squelette (enveloppe) d'un pneumatique usagé et en la remplaçant par un nouveau matériau prenant la forme d'une nouvelle bande de roulement et, parfois, par un nouveau matériau appliqué sur une partie ou la totalité des flancs également.

2.2 Les pneumatiques rechapés peuvent être fabriqués au moyen de diverses méthodes qui sont toutes désignées par le terme générique "rechapage". Ces méthodes sont les suivantes: i) le rechapage de sommet, qui consiste à ne remplacer que la bande de roulement; ii) le rechapage de sommet, avec chevauchement, qui comprend le remplacement de la bande de roulement et d'une partie du flanc; et iii) le remoulage, ou méthode "talon à talon", qui consiste à remplacer la bande de roulement et le flanc, y compris tout ou partie de la zone basse du pneumatique.[6]

[4] Ce groupe était constitué des organisations suivantes: Association of Combats against POPs (ACPO) (Association de lutte contre les polluants organiques persistants); Association for the Protection of the Environment Cianorte (APROMAC) (Association de protection de l'environnement Cianorte); Center for Human Rights and Environment (CEDHA) (Centre des droits de l'homme et de l'environnement); Conectas Human Rights (Droits de l'homme Conectas); Global Justice (Justice mondiale); Law for a Green Planet Institute (Institut du droit pour une planète verte); Center for International Environmental Law (CIEL) (Centre pour le droit environnemental international).

[5] Voir les pièces BRA-98 et BRA-99.

[6] Voir le Règlement CEE-ONU n° 108 (1998): Prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles, et le Règlement CEE-ONU n° 109 (1998): Prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques, pièces EC-6 et 7 et BRA-2 et 3, paragraphe 2.37.

2.3 Il existe différents types de pneumatiques rechapés qui correspondent aux différents types d'enveloppes utilisées pour les fabriquer, à savoir les pneumatiques rechapés pour voitures particulières, les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires, les pneumatiques rechapés pour aéronefs et les autres pneumatiques rechapés. Conformément aux normes internationales, les pneumatiques pour voitures particulières ne peuvent être rechapés qu'une fois.[7] Par contre, les pneumatiques pour véhicules utilitaires et aéronefs peuvent être rechapés plus d'une fois.

2.4 Dans la nomenclature du Système harmonisé, les pneumatiques rechapés sont classés sous la position n° 4012 du SH "Pneumatiques rechapés ou usagés en caoutchouc; bandages, bandes de roulement pour pneumatiques et "flaps" en caoutchouc" et, en particulier, au niveau des quatre sous-positions suivantes: la sous-position n° 4012.11, qui vise les pneumatiques rechapés des types utilisés pour les voitures de tourisme, y compris les voitures du type "break" et les voitures de course; la sous-position n° 4012.12, qui comprend les pneumatiques rechapés des types utilisés pour autobus ou camions; la sous-position n° 4012.13, qui vise les pneumatiques rechapés des types utilisés pour véhicules aériens; et la sous-position n° 4012.19, qui comprend tous les autres types de pneumatiques rechapés. Par conséquent, aux fins du commerce international, les pneumatiques rechapés doivent être distingués à la fois des pneumatiques usagés et des pneumatiques neufs. Les pneumatiques usagés sont classés sous la position n° 4012.20 du SH, tandis que les pneumatiques neufs sont classés sous la position n° 4011 du SH.

B. MESURES EN CAUSE[8]

2.5 Le 17 novembre 2005, les Communautés européennes ont demandé l'établissement d'un groupe spécial en ce qui concerne les mesures suivantes prises par le Brésil[9]:

a) L'imposition d'une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, en particulier en vertu de la Portaria n° 14 du 17 novembre 2004 du Secrétariat au commerce extérieur du Ministère brésilien du développement, de l'industrie et du commerce international (SECEX), qui interdit la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés.

b) L'adoption d'un ensemble de mesures interdisant l'importation de pneumatiques usagés, qui sont parfois appliquées à l'encontre des importations de pneumatiques rechapés. Dans une note de bas de page relative à ce paragraphe, les Communautés européennes identifient les mesures suivantes interdisant l'importation de pneumatiques usagés: la Portaria n° 8 du Département des opérations de commerce extérieur (DECEX) du 13 mai 1991, la Portaria DECEX n° 18 du 19 juillet 1992, la Portaria n° 138-N de l'Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables (IBAMA) du 22 décembre 1992, la Portaria n° 370 du Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme (MICT) du 28 novembre 1994, la Portaria interministérielle n° 3 du 12 septembre 1995 du Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme et du Ministère de l'économie, la Résolution n° 23 du Conseil national de l'environnement (CONAMA) du 12 décembre 1996, et la Résolution CONAMA n° 235 du 7 janvier 1998.

[7] Voir le Règlement CEE-ONU n° 108 (1998), paragraphe 6.2.

[8] Le texte des lois et des règlements du Brésil est fondé sur des traductions fournies par le Brésil dans ses pièces telles qu'elles ont été clarifiées dans la réponse du Brésil à la question n° 1 du Groupe spécial. Dans sa réponse à cette question, le Brésil a notamment précisé qu'il fallait traduire le terme portugais "*reformados*" par "pneumatiques reconditionnés ou rechapés", le terme "*recauchutagem*" par "rechapage", le terme "*remoldagem*" par "remoulage" et le terme "*recapagem*" par "rechapage de sommet".

[9] WT/DS332/4.

c) L'imposition, en vertu du Décret présidentiel n° 3919 du 14 septembre 2001, d'une amende de 400 reais par unité à l'importation, ainsi qu'à la commercialisation, au transport, au stockage, à l'emmagasinage ou à la conservation dans des dépôts ou des entrepôts de pneumatiques rechapés importés mais non nationaux.

d) Le maintien, au niveau des États brésiliens, de mesures qui interdisent la vente de pneumatiques rechapés importés. Par exemple, la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004 du Rio Grande do Sul qui interdit la commercialisation de pneumatiques usagés, dont sont considérés comme faisant partie, entre autres, les pneumatiques rechapés qui ont été fabriqués à l'extérieur du Brésil à partir des enveloppes de pneumatiques usagés et importés au Brésil.

e) L'exemption des pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer en vertu de la Portaria SECEX n° 14 du 17 novembre 2004, et des pénalités financières susmentionnées, en vertu du Décret présidentiel n° 4592 du 11 février 2003, en réponse à la décision d'un groupe spécial du MERCOSUR établi à la demande de l'Uruguay.

2.6 Les Communautés européennes ont également fait observer que pour chacune des mesures susmentionnées, la demande portait aussi sur tous amendements, remplacements, prolongations, mesures de mise en œuvre ou autres mesures connexes.

1. Prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés

2.7 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes précisent que l'article 40 de la Porteria SECEX n° 14 du 17 novembre 2004 ("Portaria SECEX n° 14/2004") constitue le fondement juridique de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés au Brésil. L'article 40 est ainsi libellé:

> "Article 40 – Aucune licence d'importation ne sera accordée en ce qui concerne les pneumatiques rechapés et usagés, que ce soit en tant que produit de consommation ou en tant que matière première, classés sous le code 4012 de la NCM, à l'exception des pneumatiques remoulés, classés sous les codes 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 et 4012.19.00 de la NCM, originaires et en provenance des États membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18.
>
> Paragraphe unique – Les importations originaires et en provenance du MERCOSUR doivent satisfaire aux règlements techniques adoptés par l'Institut national de métrologie, de normalisation et de qualité industrielle (INMETRO) pour le produit en question, ainsi qu'aux règlements pris en vertu des règles d'origine du MERCOSUR et aux règlements des autorités environnementales."[10]

2.8 La Portaria SECEX n° 14/2004 a été précédée d'un certain nombre de règlements qui interdisaient déjà l'importation de pneumatiques rechapés. Ces mesures étaient les suivantes:

a) la Portaria SECEX n° 8 du 20 septembre 2000, la première mesure brésilienne interdisant explicitement l'importation de "pneumatiques rechapés" classés sous la position 4012 de la Nomenclature commune du MERCOSUR (NCM); et

b) la Portaria SECEX n° 17 du 1er décembre 2003, qui a remplacé la Portaria SECEX n° 8/2000, interdisant la délivrance de licences pour les importations de pneumatiques

[10] Pièce BRA-84. Voir aussi la pièce EC-29.

rechapés et exemptant de cette interdiction uniquement les pneumatiques remoulés originaires d'autres pays du MERCOSUR.

2.9 Avant d'interdire expressément l'importation de pneumatiques rechapés au moyen de la Portaria SECEX n° 8/2000, le Brésil a adopté plusieurs mesures relatives à l'importation de marchandises usagées, y compris les pneumatiques usagés. Les Communautés européennes ont indiqué dans leur première communication écrite que ces mesures étaient notamment les suivantes[11]:

a) la Portaria DECEX n° 8 du 13 mai 1991, en vigueur dans la version de la Portaria MICT n° 370 du 28 novembre 1994, qui interdit l'importation de produits de consommation usagés, y compris les "pneumatiques usagés", et

b) la Résolution CONAMA n° 23 du 12 décembre 1996, établissant que les restrictions à l'importation ne visent pas les déchets inertes, à l'exception des pneumatiques usagés, qui sont donc soumis à prohibition.

2. Amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés

2.10 Le 14 septembre 2001, au moyen du Décret présidentiel n° 3.919, le Brésil a modifié le Décret n° 3.179 du 21 septembre 1999, qui établit les sanctions spécifiques applicables aux comportements et aux activités dommageables pour l'environnement, et d'autres dispositions. La modification a mis en application l'article 47-A, qui assujettit l'importation ainsi que la commercialisation, le stockage, la conservation ou l'entreposage de pneumatiques usagés et rechapés importés à une amende de 400 reais par unité. L'article premier du Décret présidentiel n° 3.919 dispose ce qui suit:

> "Article 1. La disposition suivante est ajoutée au Décret n° 3.179 du 21 septembre 1999:
>
> > "Article 47-A. Importation de pneumatiques usagés ou rechapés:
> >
> > Amende de 400 (quatre cents) reais par unité.
> >
> > Paragraphe unique: La même pénalité s'applique à quiconque échange, transporte, stocke, conserve ou garde dans un dépôt un pneumatique usagé ou rechapé importé dans ces conditions. (NR)""[12]

3. Restrictions à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés prévues par la loi d'un État

2.11 Le 5 juillet 2004, le Rio Grande do Sul a adopté la Loi n° 12.114, qui interdit la commercialisation sur son territoire de pneumatiques usagés importés, ce qui comprend les pneumatiques rechapés importés ainsi que les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées. Toutefois, cette loi n'interdit pas la commercialisation de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes d'origine nationale. L'article premier de la Loi n° 12.114 dispose ce qui suit:

---

[11] Première communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 34 relative au paragraphe 59; pièces EC-31 à 33.

[12] Pièce BRA-72. Voir aussi la pièce EC-34.

"Article 1. Il est interdit de vendre des pneumatiques usagés importés dans l'État du Rio Grande do Sul.

Paragraphe unique. Un pneumatique usagé importé est considéré aux fins des présentes comme étant:

I – la simple carcasse d'un pneumatique usagé en provenance de tout autre pays;

II – la carcasse d'un pneumatique usagé qui a été rechapée à l'étranger au moyen du procédé de rechapage de sommet, de remoulage ou de rechapage de sommet, avec chevauchement, et qui est importée dans cet état;

III – la carcasse d'un pneumatique usagé provenant de tout autre pays et rechapée au Brésil au moyen de l'un des procédés industriels mentionnés dans l'alinéa précédent."[13]

2.12 Le 28 novembre 2005, l'État du Rio Grande do Sul a modifié la Loi n° 12.114 au moyen de la Loi n° 12.381, qui autorise l'importation et la commercialisation de pneumatiques rechapés importés, pour autant que l'importateur prouve qu'il a détruit dix pneumatiques usagés au Brésil pour chaque pneumatique rechapé qu'il importe. La Loi n° 12.381 prescrit toutefois la destruction d'un seul pneumatique usagé pour chaque pneumatique importé lorsqu'il s'agit d'importations de carcasses de pneumatiques usagés. La Loi n° 12.381 dispose ce qui suit:

"Article 1 – Le paragraphe unique de l'article premier de la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004, qui interdit la vente de pneumatiques usagés importés dans l'État et d'autres provenances devient le paragraphe 1, et les paragraphes 2 et 3 ci-après sont ajoutés:

§1° – …

§2° – Les actes suivants sont autorisés:

I – l'importation d'une carcasse de pneumatique usagé dans les cas où les importateurs peuvent démontrer qu'ils récupéreront sur le territoire brésilien et détruiront, d'une manière respectueuse de l'environnement, 1 (un) pneumatique usagé existant sur le territoire national pour chaque carcasse de pneumatique usagé qui doit être importée;

II – l'importation d'une carcasse de pneumatique rechapé, en dehors du Brésil, au moyen du rechapage de sommet, du remoulage ou du rechapage de sommet, avec chevauchement, dans le cas où les importateurs peuvent démontrer qu'ils récupéreront sur le territoire national et détruiront, d'une manière respectueuse de l'environnement, 10 (dix) pneumatiques usagés existants sur le territoire national pour chaque carcasse de pneumatique usagé qui doit être importée.

[13] Pièce BRA-80. Voir aussi la pièce EC-35.

§ 3º – Les rechapeurs de pneumatiques sont autorisés à importer une carcasse de pneumatique usagé pour chaque pneumatique usagé ou rechapé exporté sans être tenus de se conformer à la contrepartie environnementale mentionnée dans la partie I du paragraphe 2 de la présente disposition."[14]

4. Exemption des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et des amendes

2.13 Après l'adoption de la Portaria SECEX n° 8/2000, la première mesure interdisant explicitement l'importation de "pneumatiques rechapés", l'Uruguay a demandé, le 27 août 2001, l'ouverture d'une procédure d'arbitrage dans le cadre du MERCOSUR au sujet de cette mesure brésilienne. Le 9 janvier 2002, le tribunal arbitral du MERCOSUR a décidé que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par la Portaria SECEX n° 8/2000 était incompatible avec la Décision n° 22/2000 du MERCOSUR, qui exige des partenaires du MERCOSUR qu'ils n'introduisent pas de nouvelles restrictions des échanges entre eux.

2.14 À la suite de cette sentence arbitrale, le Brésil a supprimé l'interdiction frappant les pneumatiques rechapés importés des pays du MERCOSUR au moyen de la Portaria SECEX n° 2 du 8 mars 2002. L'article premier de la Portaria SECEX n° 2/2002 dispose ce qui suit:

"Article 1. L'octroi d'une licence d'importation est autorisé en ce qui concerne les pneumatiques rechapés classés sous les codes 4012.1100, 4012.1200, 4012.1300 et 4012.1900 de la NCM, lorsqu'ils proviennent d'États membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18."[15]

2.15 Cette exception a été maintenue dans la Portaria SECEX n° 17 du 1er décembre 2003 et est actuellement reproduite à l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004, qui figure ci-dessus.

2.16 De même, au moyen du Décret présidentiel n° 4.592 du 11 février 2003, le Brésil a exempté les pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR des pénalités financières prévues dans le Décret présidentiel n° 3.919. L'article premier du Décret présidentiel n° 4.592 est ainsi libellé:

"Article 1: L'article 47-A du Décret n° 3.179 du 21 septembre 1999, auquel le paragraphe ci-après est ajouté, s'applique, et l'actuel paragraphe unique est renuméroté en tant que paragraphe 1):

paragraphe 2) – Les importations de pneumatiques rechapés classés sous les positions 4012.1100, 4012.1200, 4012.1300 et 4012.1900 de la NCM, originaires des pays membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18, sont exemptées du paiement de l'amende mentionnée dans la présente disposition."[16]

[14] Pièce BRA-81. Voir aussi la pièce EC-37 et la réponse des Communautés européennes à la question n° 63 du Groupe spécial.
[15] Pièce BRA-78. Voir aussi la pièce EC-41.
[16] Pièce BRA-79. Voir aussi la pièce EC-42.

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

3.1 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater ce qui suit[17]:

a) Le Brésil a agi d'une manière incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994 en instituant et en maintenant à l'importation d'un produit originaire du territoire d'un autre Membre une prohibition et une restriction autres qu'un droit de douane, une taxe ou une autre imposition, dont l'application est faite au moyen de licences d'importation et d'autres procédés.

b) Le Brésil a agi d'une manière incompatible avec l'article XI:1 et/ou l'article III:4 du GATT de 1994 en instituant et en maintenant à l'importation d'un produit originaire du territoire d'un autre Membre une restriction autre qu'un droit de douane, une taxe ou une autre imposition, dont l'application est faite au moyen d'une amende imposée à l'importation de pneumatiques rechapés, d'un montant de 400 reais par unité.

c) Le Brésil a agi d'une manière incompatible avec l'article III:4 et/ou l'article XI:1 du GATT de 1994 en imposant une amende d'un montant de 400 reais par pneumatique rechapé importé qui est commercialisé (vendu), transporté, stocké, emmagasiné ou conservé dans des dépôts ou des entrepôts. Ce faisant, le Brésil n'a pas soumis les produits du territoire des Communautés européennes importés sur le territoire brésilien à un traitement non moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne les lois, règlements ou prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur.

d) Le Brésil a agi d'une manière incompatible avec l'article I:1 du GATT de 1994 en éliminant l'interdiction d'importer et les pénalités financières susmentionnées pour les pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR tout en maintenant ces mesures pour les autres importations, en particulier en provenance des Communautés européennes. Ce faisant, le Brésil n'a pas, immédiatement et sans condition, étendu un avantage accordé à des produits originaires d'autres pays, en ce qui concerne la réglementation et les formalités afférentes aux importations ainsi que les questions qui font l'objet du paragraphe 4 de l'article III, à tous produits similaires originaires du territoire des Communautés européennes.

e) En appliquant l'interdiction d'importer susmentionnée aux pneumatiques rechapés ainsi que la pénalité financière à chaque unité des pneumatiques rechapés importés des Communautés européennes, mais non à ceux qui sont importés d'autres pays du MERCOSUR, le Brésil agit d'une manière incompatible avec l'article XIII:1 du GATT de 1994, car il applique une prohibition et une restriction à l'importation d'un produit originaire du territoire d'un autre Membre bien que des prohibitions ou des restrictions semblables ne soient pas appliquées à l'importation du produit similaire originaire de tout pays tiers.

3.2 Les Communautés européennes demandent également au Groupe spécial de recommander, conformément à l'article 19:1 du Mémorandum d'accord, que le Brésil rende ses mesures conformes aux accords visés.[18]

---

[17] Communautés européennes, demande d'établissement d'un groupe spécial, WT/DS332/4, paragraphes 11 à 15.

[18] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 224.

3.3 Pour sa part, le Brésil demande au Groupe spécial de rejeter toutes les allégations formulées par les Communautés européennes dans leur première communication écrite et de constater ce qui suit[19]:

a) L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés appliquée par le Brésil (reproduite dans la Portaria SECEX n° 14/2004) est justifiée au regard de l'article XX b) du GATT parce que c'est une mesure nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.

b) Les amendes anticontournement (imposées conformément au Décret n° 3.919 du 14 septembre 2001) sont justifiées au regard de l'article XX b) et d) du GATT parce qu'elles sont nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux, et pour assurer le respect de l'interdiction d'importer, qui elle-même n'est pas incompatible avec le GATT.

c) L'exemption limitée des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer appliquée par le Brésil (au moyen de la Portaria SECEX n° 14 du 17 novembre 2004) est autorisée par l'article XXIV parce qu'elle a été adoptée conformément aux obligations du Brésil dans le cadre du MERCOSUR – union douanière qui est compatible avec l'article XXIV.

d) L'exemption limitée des pays du MERCOSUR de l'interdiction est également justifiée au regard de l'article XX d) parce qu'elle est nécessaire pour assurer le respect de l'obligation du Brésil dans le cadre du MERCOSUR, qui lui-même n'est pas incompatible avec le GATT.

e) La mesure imposée par l'État du Rio Grande do Sul (Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004) est justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994 parce que c'est une mesure nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.

3.4 Le Brésil dit également que, en tout état de cause, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial parvienne à une conclusion indépendante sur les mesures imposées par l'État parce que ces mesures ne produisent pas d'effet juridique indépendant.[20]

IV. ARGUMENTS DES PARTIES

4.1 Les arguments avancés par les parties dans leurs communications écrites et leurs déclarations orales sont exposés ci-après. La présente partie contient les arguments des parties tels qu'ils sont résumés dans les résumés analytiques des parties et inclut des arguments additionnels provenant de communications et de réponses aux questions, comme l'ont suggéré les parties dans leurs observations relatives à la présente partie. D'autres arguments sont formulés dans les réponses et les observations sur les réponses qui sont annexées au rapport du Groupe spécial.

[19] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 190 et 191.
[20] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 199.

A. INTERDICTION D'IMPORTER DES PNEUMATIQUES RECHAPÉS

1. Article XI:1 du GATT de 1994

4.2 Les **Communautés européennes** font observer que l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 dispose qu'aucune licence d'importation n'est accordée pour l'importation au Brésil de pneumatiques rechapés; or, de telles licences d'importation sont nécessaires pour importer des pneumatiques rechapés au Brésil. Par conséquent, les Communautés européennes allèguent que la Portaria SECEX n° 14/2004 interdit l'importation au Brésil de pneumatiques rechapés provenant de tout autre Membre de l'OMC, y compris les Communautés européennes. Elles allèguent donc que le Brésil impose une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés qui est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994.[21] Elles font observer que le Brésil n'a pas contesté le fait que son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contrevenait à l'article XI:1.[22]

4.3 Le **Brésil** allègue que les exceptions prévues à l'article XX "se rapportent … à *toutes* les obligations découlant de l'Accord général"[23] et l'autorisent donc à maintenir l'interdiction même si elle est *prima facie* incompatible avec l'article XI:1.[24] Le Brésil fait observer que les Communautés européennes mettent en question son droit d'adopter une interdiction visant à éviter la production de déchets dangereux inutiles et à traiter raisonnablement le problème de l'élimination – bien qu'elles reconnaissent les effets nocifs pour la santé et l'environnement causés par l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut.[25]

2. Article XX du GATT de 1994

4.4 Le **Brésil** allègue que l'interdiction visant les pneumatiques rechapés est justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.[26] Il estime qu'un Membre invoquant l'article XX b) doit montrer: i) que la mesure entre dans le champ du paragraphe b); et ii) que la mesure est appliquée d'une manière qui est compatible avec le texte introductif de l'article XX.[27] Il allègue qu'il s'est acquitté de cette charge de la preuve.[28]

4.5 Le Brésil reconnaît et partage la préoccupation systémique selon laquelle des constatations reconnaissant le bien-fondé d'une interdiction d'importer, le cas échéant, ne devraient pas conduire à un abus des exceptions générales prévues à l'article XX. Compte tenu des faits particuliers de l'espèce, toutefois, le Brésil fait valoir qu'il n'y a pas de risque qu'une constatation en faveur de l'interdiction puisse permettre à d'autres Membres d'invoquer l'article XX pour justifier une interdiction d'importer qui n'est pas une mesure légitime nécessaire à la protection de la santé des personnes et de l'environnement.[29]

4.6 Le Brésil fait valoir que le présent différend comporte un certain nombre de questions juridiques complexes ainsi que des faits fondamentaux qui sous-tendent ces questions.[30]

---

[21] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.
[22] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 1.
[23] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 27. (pas d'italique dans l'original)
[24] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12.
[25] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[26] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 11.
[27] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 22.
[28] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 12.
[29] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 22.
[30] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5.

Premièrement, il affirme que le présent différend ne peut pas être considéré en dehors de son contexte plus large: il met en jeu des préoccupations légitimes portant sur des questions relatives à la santé et à l'environnement, qui sont particulièrement sensibles pour les pays en développement.[31] Le Brésil fait valoir que le marché des pneumatiques rechapés dans les pays développés est petit et se réduit, tandis que le nombre d'enveloppes de pneumatiques indésirables qui doivent être éliminées va en augmentant. Il estime que les consommateurs des pays développés tendent à dédaigner les pneumatiques rechapés, les jugeant moins sûrs même si leur fabrication est soumise à des exigences rigoureuses en matière de sécurité. Le Brésil estime en outre que les consommateurs des pays en développement, dont le Brésil, attachent une grande importance au prix et sont donc plus susceptibles d'acheter des pneumatiques rechapés que les consommateurs du monde développé.[32] Par ailleurs, il explique que, du point de vue d'un pays exportateur, chaque enveloppe exportée et chaque pneumatique rechapé exporté constituent un problème d'élimination qui doit aussi être exporté. Il souligne, par contre, que du point de vue d'un pays en développement importateur, les pneumatiques rechapés et le problème de l'élimination vont de pair. Il fait valoir qu'il a suffisamment de problèmes d'élimination et qu'il n'a pas besoin d'en importer d'autres.[33]

4.7 Deuxièmement, le Brésil souligne la nécessité de protéger la santé et la vie.[34] Toutefois, il soutient que, même s'il est souvent facile d'identifier les dispositions qui doivent être prises pour protéger la santé et l'environnement, il n'est pas toujours facile de les prendre. Il fait en outre valoir que le principe du "pollueur-payeur" est peut-être un bon principe environnemental, mais dans les faits la plupart des pollueurs ne veulent pas payer et sont souvent en mesure de retarder – voire de bloquer complètement – des mesures visant à protéger la santé et l'environnement. Le Brésil n'est pas différent des autres pays à cet égard. Le Brésil fait valoir qu'il y a, dans le pays, ceux qui veulent importer des pneumatiques rechapés et ceux qui veulent importer des enveloppes; ils ont de puissants alliés et se servent du processus politique et du système judiciaire pour défendre leurs intérêts. Le Brésil estime que les Communautés européennes ont tenté de donner au Groupe spécial la fausse impression que le Brésil avait une attitude permissive à l'égard des importations de pneumatiques usagés.[35]

4.8 Les **Communautés européennes** allèguent que l'interdiction d'importer ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX. Elles allèguent également que, suivant une jurisprudence bien établie, la charge de la preuve en ce qui concerne un moyen de défense fondé sur l'article XX incombe à la partie défenderesse, en l'occurrence le Brésil.[36]

a) Paragraphe b) de l'article XX

i) Introduction

4.9 Le **Brésil** allègue que l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b) parce qu'il s'agit d'une mesure nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et à la protection de l'environnement, et parce qu'elle protège le public et l'environnement du Brésil contre les dangers causés par les pneumatiques de rebut.[37] Il fait valoir que l'interdiction d'importer évite la

[31] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5.
[32] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 6.
[33] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 6.
[34] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 6.
[35] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 6.
[36] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[37] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12.

production inutile d'autres déchets de pneumatiques, ainsi que leur accumulation et leur élimination, qui présentent des dangers bien connus pour la santé publique et l'environnement.[38]

4.10 Les **Communautés européennes** font valoir que l'interdiction d'importer ne remplit pas les conditions énoncées à l'article XX b).[39] Elles font valoir qu'il incombe au Brésil, en tant que Membre de l'OMC invoquant une exception à ses obligations dans le cadre de l'OMC, de démontrer que les prescriptions énoncées à l'article XX b) sont respectées.[40] Elles font observer que, d'après le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence* et les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Amiante*, la partie qui invoque l'article XX b) doit prouver, premièrement, que la politique menée relève des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et, deuxièmement, que les mesures incompatibles pour lesquelles l'exception est invoquée sont nécessaires pour atteindre l'objectif général.[41] Les Communautés européennes soutiennent que les explications générales données par le Brésil de même que les faits figurant dans le dossier ne satisfont pas à ces deux prescriptions.[42] Selon elles, il ressort de la présente procédure que le Brésil ne s'est pas acquitté de cette charge en ce qui concerne chacune des prescriptions énoncées à l'article XX b).[43] Les Communautés européennes rappellent ce que l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *CE – Amiante*, à savoir que le membre de phrase "politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes" implique l'existence d'un risque pour la santé.[44]

ii) Protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou préservation des végétaux

Introduction

Objectif général

4.11 Le **Brésil** allègue que l'interdiction d'importer vise à réduire le volume de pneumatiques de rebut et, ce faisant, à réduire l'incidence du cancer, de la dengue, des problèmes de reproduction, de la contamination industrielle et d'autres risques connexes.[45] Il allègue en outre que l'interdiction relève clairement "de l'ensemble de politiques destinées à protéger" la santé des personnes et l'environnement parce qu'elle est destinée à éviter la production inutile de déchets de pneumatiques et, par voie de conséquence, à réduire les risques pour la santé et l'environnement qui résultent de l'accumulation et de l'élimination de pneumatiques de rebut.[46]

4.12 Le Brésil allègue que nul ne conteste que les pneumatiques de rebut représentent un problème environnemental considérable et que moins il y en a, mieux c'est.[47] Il fait valoir que l'accumulation de pneumatiques de rebut constitue une menace pour la santé publique et l'environnement parce que les pneumatiques de rebut[48]: i) alimentent les épidémies de maladies transmises par les moustiques; et

[38] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1. Le Brésil fait observer qu'il emploie le terme "environnement" pour désigner la "santé et ... la vie des … animaux ou … la préservation des végétaux" au sens de l'article XX b) et le terme "santé" pour désigner la santé et la vie des personnes.
[39] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[40] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 7.
[41] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[42] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[43] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 7.
[44] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[45] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.20.
[46] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 20; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 13; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 20.
[47] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.
[48] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 3; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 4.

ii) rejettent des produits chimiques toxiques et des métaux lourds dans l'environnement.[49] Le Brésil estime en outre que les pneumatiques accumulés doivent être récupérés et éliminés parce qu'ils entretiennent des maladies transmises par les moustiques et créent des risques d'incendie.[50] En ce qui concerne l'allégation des Communautés européennes selon laquelle le Brésil n'a jamais expliqué les risques pour la santé ou la vie des animaux ou pour la préservation des végétaux résultant de l'accumulation de pneumatiques de rebut, le Brésil appelle l'attention des Communautés européennes sur la communication de la Humane Society, qui a été versée au dossier en tant que pièce BRA-98.[51]

4.13 Le Brésil dit que, puisque l'élimination des pneumatiques de rebut présente des risques pour la santé qui ne peuvent pas être supprimés, la seule façon dont il peut atteindre le niveau de protection qu'il a choisi consiste à ne pas produire de pneumatiques de rebut.[52] Il fait valoir[53] que l'interdiction d'importer est nécessaire parce qu'elle empêche la production inutile d'un déchet dangereux et, par conséquent, réduit les risques associés à son élimination.[54]

4.14 Le Brésil relève que les Communautés européennes reconnaissent également que "les pneumatiques de rebut … posent un problème majeur pour l'environnement et la santé publique au Brésil".[55] Il fait valoir que les parties conviennent que l'accumulation de pneumatiques de rebut présente des risques pour la santé des personnes et l'environnement et que les mesures visant à réduire l'accumulation de déchets de pneumatiques constituent des réponses légitimes à ces risques.[56] Le Brésil fait en outre valoir que les Communautés européennes ont reconnu que "les mesures destinées à prévenir l'incidence de [maladies comme le cancer et la dengue] relèvent potentiellement de l'article XX b)"[57] et que[58] "des mesures visant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut *peuvent … constituer une réponse légitime aux problèmes de santé découlant des pneumatiques de rebut*".[59]

4.15 En d'autres termes, le Brésil est d'avis que les Communautés européennes ne contestent pas que le Brésil peut – conformément à ses obligations dans le cadre de l'OMC – mener une politique de réduction des pneumatiques de rebut pour limiter autant que possible les risques associés à ces pneumatiques, y compris imposer une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Le Brésil affirme que les allégations des Communautés européennes selon lesquelles i) il poursuit un objectif autre que la protection de la santé et de l'environnement, et ii) sa politique de gestion des pneumatiques de rebut n'est pas le moyen le plus approprié d'atteindre son objectif déclaré, sont sans fondement.[60]

---

[49] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 22 à 37.

[50] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.

[51] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8.

[52] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 6 et 43.

[53] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 1, 6, 17 et 19.

[54] Pour un complément d'information sur les risques associés à l'élimination, voir la section IV.A.2 a) iv) "Existence de solutions de rechange raisonnablement disponibles".

[55] Commission européenne, Direction générale Commerce, *Examination Procedure Concerning an Obstacle to Trade, Within the Meaning of Council Regulation (EC) No 3286/94, Consisting of Trade Practices Maintained by Brazil Affecting Trade in Retreaded Tyres, Report to the Trade Barriers Regulation Committee 13* (2004) (pièce EC-2). Première declaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[56] Brésil, deuxième déclaration écrite, résumé analytique, paragraphe 1.

[57] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 16.

[58] Réponse des Communautés européennes à la question n° 38 du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)

[59] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4. (italique dans l'original)

[60] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.

4.16 Le Brésil rappelle la déclaration du Groupe spécial *CE – Amiante* selon laquelle "une politique visant à réduire l'exposition des personnes à un risque devrait entrer dans le cadre de l'objectif général de protection de la santé et de la vie des personnes, pour autant qu'un risque existe.[61] Le Brésil rappelle également les déclarations de l'Organe d'appel selon lesquelles les Membres de l'OMC "disposent d'une large autonomie"[62] pour déterminer leurs propres politiques en matière d'environnement et "la protection de la vie et de la santé des personnes au moyen de la suppression ou de la *réduction*" des risques pour la santé constitue une valeur qui est "à la fois vitale et importante au plus haut point".[63]

4.17 Les **Communautés européennes** prennent note de l'allégation du Brésil selon laquelle l'article XX b) est une disposition qui "préserve la capacité des Membres d'interdire les importations qui mettent en danger la santé et la vie des personnes et menacent l'environnement". Toutefois, elles font valoir que, d'après son libellé, l'article XX b) ne vise que les mesures qui sont nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux. Pour ce qui est d'une mesure destinée à protéger d'autres intérêts, y compris des questions relatives à la protection de l'environnement sans rapport avec la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux, elle ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b).[64] Les Communautés européennes soulignent également que le Brésil fait régulièrement et même principalement référence à des questions relatives à la protection de l'environnement qui n'ont aucun lien direct avec la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux.[65]

4.18 Les Communautés européennes sont d'avis que l'analogie que le Brésil a voulu faire avec l'interdiction de l'amiante en cause dans l'affaire *CE – Amiante* est totalement dénuée de fondement car les fibres d'amiante sont immédiatement et directement nocives pour la santé des personnes, en particulier s'agissant des risques présentés par l'exposition à l'amiante.[66] Elles font valoir que cela n'est pas comparable aux pneumatiques rechapés, qui ne présentent pas de risque particulier pour la santé.[67] Les Communautés européennes rappellent que dans l'affaire *CE – Amiante* l'Organe d'appel est arrivé à la conclusion que l'objectif poursuivi par la mesure était la protection de la vie et de la santé des personnes au moyen de la suppression ou de la réduction des risques pour la santé bien connus et extrêmement graves que présentent les fibres d'amiante. Toutefois, elles font valoir que la présente affaire est très éloignée de cette situation car les pneumatiques rechapés ne présentent pas de "risques pour la santé bien connus et extrêmement graves". Elles soutiennent donc qu'il incombe au Brésil d'établir comment sa mesure contribue à prévenir ces risques, et la simple importance de la protection de la santé et de la vie ne peut pas le décharger de cette tâche.[68]

---

[61] Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.186. Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 20.

[62] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 33.

[63] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.224 ("[L]a protection de la vie et de la santé des personnes contre un risque pour la santé extrêmement grave" l'emporte sur les intérêts commerciaux".). Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19.

[64] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 15.

[65] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 3.

[66] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 4.

[67] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4.

[68] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4.

4.19 Les Communautés européennes font valoir qu'elles ont déjà expliqué que le but véritable de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'était pas la protection de la santé et de la vie mais la protection de la branche de production nationale du Brésil.[69]

Description factuelle

4.20 Le **Brésil** explique que le rechapage, procédé qui consiste à remplacer la bande de roulement usée d'un pneumatique par une nouvelle bande de roulement, prolonge la durée de vie du pneumatique en donnant une nouvelle vie à ce qui serait autrement un pneumatique usé. Il allègue qu'en rechapant les pneumatiques qu'il consomme il réduit directement le nombre de pneumatiques de rebut additionnels qui s'accumuleraient sur son territoire et devraient y être éliminés. Le Brésil est d'avis qu'il n'existe pas, s'agissant des pneumatiques de rebut – plus de 40 millions – qu'il produit chaque année, de méthode d'élimination efficace qui soit à la fois respectueuse de l'environnement et économiquement viable. Il estime que, à la différence des pneumatiques neufs, les pneumatiques rechapés pour voitures particulières – qui constituaient, ces dernières années, presque toutes les exportations des Communautés européennes à destination du Brésil – ne peuvent pas être rechapés à nouveau et doivent être récupérés et éliminés au Brésil après une seule utilisation. Le Brésil estime en outre qu'à la fin de leur durée de vie, ces pneumatiques rechapés importés – qui ne peuvent pas être rechapés à nouveau – deviennent des pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil par millions.[70]

4.21 Le Brésil soutient que la première communication écrite des Communautés européennes dénote une incompréhension fondamentale de la teneur de la présente affaire. Il explique qu'il interdit les importations de pneumatiques rechapés non pas parce qu'ils sont moins sûrs pour une raison ou pour une autre, mais parce qu'ils ont une durée de vie plus courte: les pneumatiques rechapés pour voitures particulières ne peuvent pas être rechapés à nouveau et les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires ont moins de cycles de vie restants; par conséquent, bien que les pneumatiques rechapés ne soient pas des déchets, ils deviennent effectivement des déchets plus rapidement. Le Brésil soutient que les Communautés européennes font abstraction de la question centrale: l'interdiction d'importer évite la production inutile de déchets de pneumatiques dangereux qui doivent être éliminés au Brésil et, par voie de conséquence, diminue les risques que présentent l'accumulation et l'élimination de ces déchets.[71] Le Brésil fait observer que les Communautés européennes conviennent que le rechapage "évite qu'un pneumatique usagé soit rejeté sans raison".[72] Il affirme toutefois que le rechapage est avantageux pour un pays *uniquement* si ce pays rechape les pneumatiques qui sont consommés *sur* son territoire; et que, en rechapant et en exportant leurs pneumatiques, les Communautés européennes réduisent leur propre problème de déchets et non celui du Brésil.[73]

4.22 Les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil a tenté de donner l'impression que la présente affaire portait sur la santé et la vie des personnes et sur l'environnement. Elles soutiennent que ce n'est pas exact, car la présente procédure concerne un produit, à savoir les pneumatiques rechapés.[74] Elles allèguent que nul ne conteste que les pneumatiques rechapés sont des produits nouveaux qui, lorsqu'ils sont produits suivant les normes internationales existantes, sont aussi sûrs et durables que des pneumatiques neufs. Les Communautés européennes estiment que le rechapage des pneumatiques est une technologie aboutie et acceptée, qui est utilisée dans de nombreux pays, y compris dans les Communautés européennes et au Brésil. Elles font également observer que les

[69] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 10.
[70] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1.
[71] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1.
[72] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45.
[73] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[74] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.

pneumatiques rechapés font l'objet d'échanges commerciaux et qu'il existe des normes reconnues de la CEE-ONU qui facilitent ces échanges.[75]

4.23 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil met les pneumatiques usagés et les pneumatiques rechapés dans le même panier, alors qu'il n'est question en l'espèce que de pneumatiques rechapés.[76] De plus, elles expliquent qu'il n'existe, entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs, aucune différence qui serait pertinente pour la question considérée. Elles font aussi valoir que ni l'un ni l'autre de ces pneumatiques ne favorise la propagation de maladies entre les pays et les continents: les deux types de pneumatiques sont des produits dont la production nécessite l'utilisation de températures élevées, de pressions et de solvants, ce qui détruit les virus, les bactéries ou les insectes.[77] Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que les risques présentés par l'incinération ou l'élimination de pneumatiques pourraient exister pour les pneumatiques usagés ou en fin de vie, mais sont totalement hors de propos dans le cas des pneumatiques rechapés, qui sont stockés, vendus puis installés sur des véhicules de la même manière que des pneumatiques neufs.[78]

Maladies transmises par les moustiques

4.24 Le **Brésil** fait observer que les Communautés européennes ont mis en doute l'authenticité des risques pour la santé avancés et ont même demandé confirmation que "les cas de dengue ou de malaria *au Brésil* [étaient] liés à la présence de pneumatiques de rebut".[79] Il rappelle que les Communautés européennes ont reconnu, il y a à peine deux ans, et dans le contexte du présent différend, que[80] "[d]e toute évidence, les pneumatiques de rebut … pos[aient] un problème majeur pour l'environnement et la santé publique au Brésil".[81] Il fait observer que ces risques deviennent soudainement moins "évidents" pour les Communautés européennes.[82]

4.25 Le Brésil explique que, lorsque les pneumatiques sont rejetés et empilés, ils constituent des gîtes larvaires idéaux pour les moustiques qui transmettent la dengue, la fièvre jaune, la malaria et d'autres maladies dangereuses. Il fait observer que, d'après des recherches, les pneumatiques peuvent, en fait, constituer l'aire de reproduction favorite des moustiques. Il se réfère à une étude de spécimens de moustiques réalisée à Londrina, dans l'État du Paraná, dans laquelle il a été observé, par exemple[83], que "[l]es pneumatiques ont constitué une aire de reproduction privilégiée" peut-être en raison de leurs "similitudes avec les trous d'arbre".[84] Il fait référence également à une étude réalisée en 1997 dans laquelle l'examen d'une colonisation d'*Aedes aegypti* dans l'État de São Paulo a permis de constater ce qui suit[85]:

> Des larves porteuses de la dengue ont été recueillies ... principalement dans des ateliers de réparation de pneumatiques, des stocks de pneumatiques et des unités de

[75] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 1.
[76] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 4.
[77] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[78] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[79] Questions posées par les Communautés européennes au Brésil après la première réunion de fond des parties, question n° 12. (pas d'italique dans l'original)
[80] *Report to the Trade Barriers Regulation Committee 13* (2004) (pièce EC-2).
[81] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.
[82] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.
[83] João A. C. Zequi, *Imaturos de Culicidae (Diptera) Encontrados em Recipientes Instalados em Mata Residual no Munícipio de Londrina, Paraná, Brasil*, Revista Brasiliera de Zoologia, volume 22, n° 3, page 657 (2005) (pièce BRA-113).
[84] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.
[85] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.

> retraitement … et des dépôts ... Les pneumatiques étaient les principaux responsables de la propagation passive de moustiques, qui se produit à la faveur du commerce intensif dont les pneumatiques font l'objet … En raison de la présence de moustiques qui transmettent la dengue et la fièvre jaune, la région a commencé à être exposée au risque d'épidémies.[86]

4.26 Le Brésil estime que le transport de pneumatiques de rebut favorise également la propagation de moustiques et, avec eux, de maladies. Toutefois, dans certains cas, le transport ne peut pas être évité, comme en Amazonie, région qui ne possède que quelques installations d'élimination en raison de son écosystème fragile. Le Brésil prend note de l'argument des Communautés européennes selon lequel dans des régions comme l'Amazonie l'interdiction d'importer ne changera pas le cours des choses parce que: i) peu de gens y vivent, de sorte que peu de déchets y sont produits; et ii) les pneumatiques seront éliminés après une seule utilisation parce que ces régions n'ont pas d'entreprises de rechapage.[87] Il allègue que l'argument est manifestement incorrect: plus de 20 millions de personnes vivent en Amazonie (dont 14 millions dans les villes) et il y a 119 rechapeurs dans la région.[88] Le Brésil fait observer que les risques présentés par le transport de pneumatiques de rebut sont bien reconnus.[89] L'un des exemples que le Brésil donne pour étayer son affirmation est une étude du Japon selon laquelle:

> "Dans la limite la plus septentrionale du moustique, Higashiyama (située dans la partie est de la région de Tohoku), il y a une cimenterie qui utilise des pneumatiques usagés comme combustible et comme matière première. Ces pneumatiques, qui peuvent être infestés de moustiques, proviennent souvent des grandes villes situées à proximité. Il a été démontré qu'il existait un lien très clair entre ce type d'activité économique et la propagation d'*Ae. albopictus*."[90]

4.27 Le Brésil fait observer qu'à l'heure actuelle trois des quatre sérotypes de dengue coexistent sur son territoire, d'où la probabilité accrue de complications, et l'introduction du quatrième sérotype constitue une grande menace.[91] Il explique aussi qu'en raison de leur forme et de leur présence dans des endroits pluvieux, les pneumatiques favorisent la prolifération des moustiques vecteurs de la dengue. Le programme national de lutte contre la dengue du Brésil, qui a pour objet de recenser les aires de reproduction des moustiques et de sensibiliser la population, reconnaît que les dépôts de déchets de pneumatiques sont des "points stratégiques", et les inspecte et les désinfecte par fumigation.[92] S'appuyant sur son expérience personnelle et sur les résultats obtenus jusqu'ici dans le cadre du programme national de lutte contre la dengue, M. Giovaninni Evelim Coelho, du Ministère brésilien de la santé, affirme que l'interdiction d'importer est nécessaire pour empêcher la propagation de la maladie et que la levée de l'interdiction augmentera considérablement le risque d'épidémies.[93]

4.28 Le Brésil fait valoir qu'au cours de la dernière décennie il a connu de graves épidémies de dengue, maladie reconnue par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme "une préoccupation majeure en matière de santé publique au niveau international"[94] et maladie virale pouvant causer une

---

[86] Francisco Chiaravalloti Neto, Ph.D., *Descrição da Colonização de Aedes Aegypti na Região de São José do Rio Preto, São Paulo,* Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical, volume 30, n° 4 (1997) (pièce BRA-109).

[87] Réponse des Communautés européennes à la question n° 47 du Groupe spécial.

[88] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8.

[89] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 28 à 31 (pièces BRA-119, 120, 121 et 122).

[90] Pièce BRA-120, citée dans la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 29.

[91] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5.

[92] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.

[93] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8.

[94] Organisation mondiale de la santé, *Guidelines for Treatment of Dengue Haemorrhagic Fever in Small Hospitals* (ix) (1999) (pièce BRA-14).

forte fièvre, des douleurs musculaires et articulaires, des hémorragies, des troubles circulatoires et même la mort en cas de complications.[95] Le Brésil fait observer que les pneumatiques de rebut ont alimenté l'épidémie de dengue au Brésil, qui a atteint un point culminant pour la première fois en 1998 (528 388 cas) et à nouveau en 2002 (794 000 cas). Il explique qu'il a récupéré des pneumatiques mis au rebut et traité par fumigation des stocks de pneumatiques dans le cadre de son effort de lutte contre la dengue, à laquelle il a consacré 4,5 milliards de reais (2 milliards de dollars EU), mais ces mesures peuvent seulement atténuer les risques et non les faire disparaître.[96] Il fait observer que, entre 1998 et 2002, 70 pour cent des cas de dengue qui ont été signalés dans les Amériques ont touché le Brésil.[97]

4.29 Le Brésil fait observer que les Communautés européennes ont demandé confirmation que l'épidémie de dengue au Brésil était effectivement liée à la présence de pneumatiques de rebut. Dans sa deuxième communication écrite, le Brésil fait observer qu'il a présenté plusieurs études qui confirment ce fait reconnu. Il fait également observer que l'une de ces études[98], réalisée dans l'État de São Paulo, a permis de découvrir des larves porteuses de la dengue principalement dans des ateliers de réparation de pneumatiques et des amoncellements de pneumatiques, et souligne que les pneumatiques étaient "les principaux responsables" de la propagation de moustiques, et que la présence de moustiques était à l'origine des risques d'épidémies de dengue et de fièvre jaune.[99]

4.30 Le Brésil soutient que, contrairement à la suggestion des Communautés européennes selon laquelle la dengue n'aurait rien à voir avec les pneumatiques, parce que l'interdiction d'importer n'aurait pas entraîné une réduction immédiate de la dengue[100], la progression des épidémies dépend de nombreux facteurs autres que le volume de pneumatiques de rebut, comme la présence d'autres contenants, le transport des moustiques dans de nouvelles zones et l'introduction de nouveaux sérotypes du virus de la dengue. Le Brésil explique qu'une interdiction d'importer ne peut pas à elle seule résoudre le problème de la dengue, mais joue un rôle important à cet effet. Il indique que l'OMS et le gouvernement des États-Unis conseillent tous deux de cibler les pneumatiques de rebut.[101] Il relève que les Communautés européennes, à titre subsidiaire, attribuent le problème de la dengue au Brésil à l'accumulation de longue date de pneumatiques de rebut. Toutefois, le Brésil souligne que de nouveaux volumes contribuent aussi au problème de la dengue parce que les pneumatiques doivent être stockés avant d'être éliminés et doivent parfois être transportés. Enfin, outre l'interdiction d'importer, le Brésil indique qu'il récupère des pneumatiques, renseigne le public sur la prévention de la dengue et procède à une surveillance des moustiques.[102]

4.31 Par ailleurs, le Brésil fait observer que les moustiques qui se reproduisent dans des pneumatiques transmettent également la fièvre jaune, qui, avec son taux de mortalité élevé (plus de 33 pour cent au Brésil depuis 1999), est nettement plus dangereuse que la dengue.[103] Il explique que jusqu'ici, au Brésil la fièvre jaune n'a touché que des zones peu peuplées, mais le risque

[95] Voir Organisation mondiale de la santé, *Dengue and Dengue Haemorrhagic Fever* (2002) (pièce BRA-13).
[96] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.
[97] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.
[98] Francisco Chiaravalloti Neto, Ph.D., *Descrição da Colonização de Aedes Aegypti* (pièce BRA-109).
[99] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 3.
[100] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 58.
[101] Pièce BRA-149 et pièce BRA-20.
[102] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 20.
[103] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7.

d'urbanisation, auquel l'accumulation et le transport de pneumatiques de rebut contribuent, est bien réel. [104]

4.32 Les **Communautés européennes** relèvent que le Brésil a allégué à tort qu'elles avaient elles-mêmes reconnu les risques pour la santé publique que présente l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil dans le rapport au Comité consultatif du Règlement sur les obstacles commerciaux (ROC) rendu public par la Commission européenne.[105] Elles soutiennent que ce rapport ne mentionne pas les risques pour la santé publique que présentent les pneumatiques de rebut en général, mais les risques découlant par les pneumatiques qui "jonchent les zones rurales", c'est-à-dire les risques découlant des pneumatiques mal gérés.[106]

4.33 Les Communautés européennes font valoir que les communications du Brésil ne permettent pas de comprendre comment la préservation de végétaux est menacée par des maladies transmises par les moustiques, et que le Brésil n'a jamais expliqué quelles étaient les espèces animales qui risquaient d'être infectées par des moustiques se reproduisant dans des pneumatiques de rebut.[107]

Rejet de produits chimiques toxiques et de métaux lourds dans l'environnement

4.34 Le **Brésil** fait observer que les Communautés européennes ont fait valoir que les risques présentés par l'accumulation et l'élimination de pneumatiques de rebut relevaient essentiellement de la fiction. Il note que les Communautés européennes ont mis en doute les dangers présentés par les incendies de pneumatiques et ont même demandé confirmation des "effets nocifs véritables [de ces incendies] sur la santé" au Brésil. Il fait observer que les Communautés européennes ont fait valoir que les incendies de pneumatiques présentaient de faibles risques parce qu'ils étaient difficiles à allumer, mais l'Agence pour la protection de la santé du Royaume-Uni[108] a expliqué que le principal danger des décharges de pneumatiques était les rejets toxiques pendant les incendies, en précisant que "[l]es incendies criminels étaient un problème fréquent; c'était la cause de plus de la moitié des incendies au Royaume-Uni".[109] Le Brésil fait observer que les incendies de pneumatiques entraînent des émissions qui sont la cause d'une mortalité prématurée, d'un moins bon fonctionnement des poumons, d'une suppression du système immunitaire, de problèmes rénaux, de difficultés d'apprentissage, d'une cécité partielle, de difficultés respiratoires, de problèmes au cœur et à la poitrine, et de cancers.[110]

4.35 Le Brésil fait valoir que la présente affaire repose principalement sur des faits qu'elles ont systématiquement choisi de dénaturer, de minimiser ou d'ignorer complètement. Pour le Brésil, un autre exemple de l'indifférence irresponsable des Communautés européennes à l'égard des faits de la présente cause est l'affirmation selon laquelle le risque d'incendies de pneumatiques au Brésil est – pour une raison inexplicable – moins probable dans ce pays qu'au Royaume-Uni, au Canada ou aux États-Unis; ou qu'il est moins probable que les déchets de pneumatiques libèrent des substances dangereuses au Brésil que dans d'autres parties du monde. Le Brésil fait valoir qu'il y a peut-être de nombreuses différences entre les Communautés européennes et le Brésil, mais on peut présumer sans risque d'erreur que la manière dont les lois naturelles s'appliquent sur leurs territoires respectifs n'en est pas une. Le Brésil relève que, suivant la logique des Communautés européennes, à moins qu'un

[104] L'OMS compte le Brésil parmi les quelques pays des Amériques qui présentent le risque le plus élevé de fièvre jaune. Voir Organisation mondiale de la santé, *Yellow Fever* (2001) (pièce BRA-22). Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5.

[105] Pièce EC-2.

[106] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 5.

[107] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 6.

[108] Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), *Chemical Hazard and Poisons Report,* page 8 (2003) (pièce BRA-10).

[109] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.

[110] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.

Membre ait le malheur de subir directement une catastrophe environnementale ou sanitaire particulière, il n'a pas le droit de prendre des mesures préventives; cela ne peut évidemment pas être le cas.[111]

4.36 Les **Communautés européennes** affirment que le Brésil n'a jamais tenté d'expliquer les conséquences négatives des incendies de pneumatiques sur la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux au Brésil.[112] De plus, elles estiment que les risques d'incendie décrits par le Brésil paraissent être liés à une mauvaise gestion des pneumatiques en fin de vie, ainsi qu'il est expliqué dans un document établi en décembre 1999 par un groupe de travail technique de la Convention de Bâle.[113]

4.37 Le **Brésil** fait valoir que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les incendies sont imputables à une mauvaise gestion est sans fondement.[114] Il fait valoir que les Lignes directrices de Bâle sur les pneumatiques précisent que même lorsqu'un contrôle approprié est exercé, l'accumulation de stocks "ne peut servir qu'au stockage temporaire de pneumatiques en fin de vie avant qu'ils ne soient expédiés dans une installation de récupération" et "la mise en décharge et l'accumulation de stocks sont les options les moins souhaitables".[115]

iii) Nécessité de la mesure

4.38 Le **Brésil** rappelle ce que l'Organe d'appel a dit, à savoir que "pour déterminer si une mesure qui n'est pas "indispensable" peut néanmoins être "nécessaire"", il faut "soupeser et mettre en balance une série de facteurs"[116], y compris: i) l'importance des intérêts protégés par la mesure; ii) la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi; iii) l'incidence de la mesure sur le commerce; et iv) l'existence de solutions de rechange raisonnablement disponibles.[117]

4.39 Le Brésil fait valoir que l'interdiction est nécessaire parce qu'aucune autre mesure ne peut empêcher la production inutile de pneumatiques de rebut. Il fait observer qu'il ressort clairement du soupesage et de la mise en balance requis des facteurs (intérêt protégé, nécessité, incidence sur le commerce et existence de solutions de rechange) que l'interdiction est nécessaire.[118] Le Brésil a établi ce qui suit: l'interdiction protège des intérêts qui sont vitaux et importants au plus haut point; il n'existe aucune solution de rechange raisonnablement disponible en dehors de l'interdiction; l'interdiction ne restreint pas indûment le commerce; elle apporte une contribution importante à la réalisation de l'objectif poursuivi; et, par conséquent, elle est nécessaire au sens de l'article XX b).[119]

---

[111] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 3.

[112] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 6.

[113] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.

[114] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 103. Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 9.

[115] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 63 (pièce BRA-40).

[116] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 323; le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172.

[117] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164; le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172; le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.223; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 306 et 307; le rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 69.

[118] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 5.

[119] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 11.

4.40 Le Brésil fait également valoir que la force d'un facteur peut compenser la faiblesse relative d'un autre facteur. Il se réfère à ce que l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *CE – Amiante*, à savoir que[120] "[p]lus [l']intérêt commun ou [l]es valeurs communes [poursuivis] sont vitaux ou importants", plus il sera facile d'admettre la "nécessité" de mesures conçues pour atteindre ces objectifs".[121] Bien que l'analyse ne s'arrête pas à l'intérêt protégé, le Brésil fait valoir que la protection de la santé des personnes et de l'environnement constitue un intérêt tellement fondamental qu'il fait nettement pencher la balance en faveur d'une constatation de nécessité.[122]

4.41 S'il devait être accepté, pour les besoins de l'argumentation, que les pneumatiques rechapés présentent un risque pour la santé des personnes, les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil doit encore prouver que l'interdiction d'importer est nécessaire pour protéger la santé des personnes, telle que cette expression a été interprétée par l'Organe d'appel dans les affaires *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, *CE – Amiante* et *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*.[123] Les Communautés européennes font en outre valoir qu'on ne peut pas soutenir que la mesure est "nécessaire" aux fins de la protection de la santé et de la vie des personnes.[124]

4.42 Les Communautés européennes rappellent également que l'Organe d'appel a dit que, pour déterminer si une mesure était "nécessaire", il fallait "soupeser et mettre en balance" un certain nombre de facteurs: premièrement, l'importance des intérêts protégés par la mesure; deuxièmement, la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi; troisièmement, l'incidence de la mesure sur le commerce d'importation; et, quatrièmement, l'existence de mesures de rechange.[125] Les Communautés européennes relèvent également que l'Organe d'appel a confirmé dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* que la "nécessité" constituait un critère strict qui se situait beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle "favoriser". En l'espèce, les Communautés européennes sont d'avis que le Brésil n'a même pas démontré que son interdiction favorisait la prévention de problèmes de santé publique.[126]

4.43 De plus, les Communautés européennes soutiennent que le Brésil affirme à tort que "la force d'un facteur peut compenser la faiblesse relative de l'autre". Elles font valoir que le Brésil semble espérer que le simple fait d'invoquer la santé et la vie des personnes suffit à mettre sa mesure à l'abri d'un examen juridique plus poussé. Toutefois, selon les Communautés européennes, le soupesage et la mise en balance doivent tenir compte de tous les facteurs pertinents, pas seulement des objectifs énoncés par le Brésil.[127]

Importance des intérêts protégés par la mesure

4.44 Le **Brésil** allègue qu'il a démontré – et les Communautés européennes ne l'ont pas contesté – que les intérêts protégés par l'interdiction d'importer (protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux et préservation des végétaux) étaient fondamentaux; en fait, ils étaient si fondamentaux qu'ils faisaient nettement pencher la balance en faveur de la nécessité de la mesure.[128]

---

[120] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 162.

[121] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.

[122] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5.

[123] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.

[124] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.

[125] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 2; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 1.

[126] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.

[127] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 3.

[128] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 12.

Le Brésil fait valoir que l'interdiction vise à protéger la santé des personnes et l'environnement[129], valeurs qui sont "à la fois vitale[s] et importante[s] au plus haut point".[130] Comme l'interdiction d'importer est destinée à réaliser ces objectifs généraux, le Brésil allègue qu'elle est "nécessaire".[131]

4.45 Les **Communautés européennes** contestent le fait que ces intérêts sont protégés par l'interdiction d'importer et allèguent également que l'interdiction a été adoptée dans le but de protéger les fabricants de pneumatiques neufs et rechapés situés au Brésil, et non dans le but de protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ni de préserver les végétaux.[132]

Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi

4.46 Le **Brésil** affirme que la contribution de l'interdiction d'importer réside dans le fait que l'interdiction empêche la production inutile de pneumatiques de rebut additionnels qui doivent être récupérés et éliminés au Brésil, et réduit de ce fait les dangers pour la santé et l'environnement causés par l'accumulation et l'élimination de pneumatiques de rebut.[133] Le Brésil affirme que, contrairement aux pneumatiques neufs, les pneumatiques rechapés sont des produits dont la durée de vie est courte et qui deviennent rapidement des déchets. Il explique qu'il en est ainsi parce que les pneumatiques rechapés importés pour voitures particulières ne peuvent pas être rechapés à nouveau[134] et que les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires ont moins de cycles de vie restants.[135]

4.47 Le Brésil fait valoir que la seule manière d'atteindre le niveau de protection qu'il a choisi consiste à ne pas produire de pneumatiques de rebut, ce qui nécessite l'imposition d'une interdiction d'importer les pneumatiques ayant une durée de vie plus courte.[136] Pour qu'une mesure soit justifiée au regard de l'article XX b), le Brésil est d'avis que celle-ci doit "contribuer, *du moins dans une certaine mesure*"[137] à dissiper les préoccupations en matière de santé, et "[p]lus la contribution sera importante, plus il sera facile pour une mesure d'être jugée "nécessaire"".[138] Selon le Brésil, l'interdiction d'importer contribue à protéger la santé des personnes et l'environnement bien plus que "dans une certaine mesure" – aucune autre solution de rechange concrète ne peut empêcher la production inutile de déchets additionnels.[139] Le Brésil fait valoir que la contribution de l'interdiction à la réalisation de cet objectif est importante parce qu'aucune autre solution de rechange concrète ne permet d'empêcher la production inutile de déchets de pneumatiques.[140] Il explique que le fait de ne pas pouvoir rechaper tous les pneumatiques après leur utilisation initiale n'affecte pas la contribution de l'interdiction parce qu'il n'est jamais possible de rechaper tous les pneumatiques. Il souligne que l'objectif ne consiste pas à réaliser l'impossible (c'est-à-dire une rechapabilité complète), mais à réduire les déchets dans toute la mesure possible.[141]

---

[129] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 22; première déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 14.

[130] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.224.

[131] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 22.

[132] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.

[133] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 109.

[134] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 82 (pièce BRA-2, pièce EC-6).

[135] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 82.

[136] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 3.

[137] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 6.494. (pas d'italique dans l'original)

[138] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 49.

[139] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23.

[140] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 3.

[141] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.

4.48 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil doit prouver que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contribue à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux. Elles allèguent que le Brésil tente d'éviter cette question en faisant des suppositions sur la raison pour laquelle les Communautés européennes veulent exporter au Brésil. Elles soulignent que ces observations sont hors de propos aux fins de l'article XX b) et rappellent que, en vertu des règles de l'OMC, ce n'est pas le Membre exportateur qui doit justifier l'exportation d'une marchandise; c'est plutôt le Membre importateur qui doit expliquer pourquoi il a décidé de restreindre les importations.[142]

4.49 Les Communautés européennes allèguent que le Brésil n'a pas démontré que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contribuait à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.[143] Elles font valoir que l'importance de la santé et de la vie en soi n'est pas suffisante pour établir qu'une mesure est nécessaire aux fins de l'article XX b); en fait, un Membre doit également prouver que sa mesure contribue à la réalisation des objectifs déclarés et est proportionnée à cet égard, compte tenu notamment de son incidence sur le commerce et de l'existence d'autres solutions de rechange raisonnablement disponibles.[144]

4.50 Les Communautés européennes rappellent ce que l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, à savoir qu'"une mesure "nécessaire" se situe beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle opposé: "favoriser" simplement".[145] De l'avis des Communautés européennes, l'interdiction à l'importation ne satisfait même pas au critère "favoriser"; en tout état de cause, elle est certainement loin d'être "indispensable".[146] Les Communautés européennes font valoir que l'importation de pneumatiques rechapés n'augmente d'aucune façon le nombre de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés au Brésil. Pour cette raison, elles allèguent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne peut pas être nécessaire pour prévenir les risques qui pourraient être associés à l'élimination de pneumatiques de rebut.[147]

4.51 Les Communautés européennes relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contribue à la protection de la santé et de la vie des personnes parce qu'elle réduit le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil, qui pourraient à leur tour poser un problème pour la santé et la vie des personnes. Toutefois, elles sont d'avis que la contribution alléguée par le Brésil repose sur plusieurs suppositions dont le Brésil doit prouver le bien-fondé: i) l'interdiction réduit le nombre de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés au Brésil, et ii) une telle réduction, même si elle était établie, diminue les risques pour la santé et la vie des personnes.[148] Pour les Communautés européennes, l'interdiction d'importer ne contribue même pas à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil, ni à réduire les problèmes de santé associés à cette accumulation, et, en tout état de cause, il s'agit d'une contribution qui n'est pas importante.[149]

4.52 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que, même lorsqu'une mesure apporte une contribution, il est nécessaire d'évaluer l'importance de cette contribution pour pouvoir effectuer correctement le processus "de soupesage et de mise en balance" prescrit par l'article XX b). Elles rappellent que, dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, l'Organe

---

[142] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 6.
[143] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 7.
[144] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 2.
[145] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7.
[146] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[147] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.
[148] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 6.
[149] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.

d'appel a dit que l'efficacité limitée d'une mesure était un facteur pertinent pour conclure que la mesure n'était pas "nécessaire".[150]

> Question de savoir si l'interdiction réduit l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil

4.53 Le **Brésil** fait valoir que, pour chaque pneumatique rechapé qui n'est pas importé sur son territoire, il existe une plus grande chance qu'un autre pneumatique usagé y sera récupéré, rechapé et réutilisé, le risque d'avoir à récupérer et éliminer un pneumatique de plus étant ainsi éliminé. Le Brésil estime que plus de 55 millions de pneumatiques usagés ont été récupérés et rechapés sur son territoire entre 2001 et 2005. Si l'interdiction d'importer n'avait *pas* été imposée, le Brésil soutient que des millions de pneumatiques rechapés seraient entrés sur son territoire pour y devenir des déchets après une seule utilisation, et que des millions de pneumatiques usagés consommés au Brésil n'auraient *pas* été rechapés, ce qui aurait aggravé le problème des pneumatiques de rebut.[151] Le Brésil affirme qu'un nombre élevé de pneumatiques qui sont utilisés sur son territoire sont rechapables et sont rechapés.[152]

4.54 Le Brésil fait valoir qu'il a démontré que l'interdiction d'importer réduisait, dans les faits, le nombre de pneumatiques de rebut qui devaient être éliminés au Brésil. Il relève qu'entre 1999 et 2005 les importations annuelles de pneumatiques rechapés au Brésil sont tombées de 18 455 tonnes à 1 727 tonnes. Il relève en outre qu'une réduction des importations d'un produit ayant une durée de vie plus courte, comme les pneumatiques rechapés, entraîne nécessairement aussi une réduction correspondante du volume de pneumatiques de rebut produits dans le pays importateur et, par voie de conséquence, une réduction des risques pour la santé et l'environnement qui y sont associés.[153]

4.55 Le Brésil fait en outre valoir que, puisque l'interdiction visant les pneumatiques usagés et l'interdiction visant les pneumatiques rechapés contribuent toutes deux de manière indépendante à la réalisation des objectifs de réduction des pneumatiques de rebut, les importations d'enveloppes en vertu d'injonctions préliminaires ne neutralisent pas la contribution de l'interdiction.[154] Le Brésil affirme que tant qu'il continuera de rechaper les pneumatiques qu'il consomme, moins il y aura de pneumatiques rechapés importés, plus il y aura d'enveloppes aptes au rechapage et moins il y aura de déchets. Il fait toutefois observer qu'il s'est fermement opposé aux injonctions parce que la suppression des importations de pneumatiques rechapés réduirait encore davantage les déchets de pneumatiques.[155]

4.56 Selon les **Communautés européennes**, le Brésil n'a pas démontré que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés réduisait considérablement l'accumulation de pneumatiques de rebut pour voitures particulières au Brésil.[156] Elles font valoir que le nombre de pneumatiques de rebut devant être éliminés au Brésil augmenterait uniquement si la vente d'un pneumatique rechapé importé devait remplacer a) la vente d'un pneumatique neuf, qui sera par la suite rechapé ou b) la

[150] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 5.
[151] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23.
[152] Réponse du Brésil à la question n° 107 du Groupe spécial (pièce BRA-162).
[153] Réponse du Brésil à la question n° 140 du Groupe spécial; première communication écrite du Brésil, paragraphes 6 et 109.
[154] Pour un complément d'information sur le nombre de pneumatiques usagés importés, voir le paragraphe 4.65.
[155] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 134.
[156] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 11; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 9.

vente d'un pneumatique rechapé fabriqué à partir d'une enveloppe originaire du Brésil. Toutefois, les Communautés européennes allèguent que rien de cela n'a été établi par le Brésil.[157]

4.57 Par ailleurs, les Communautés européennes font observer que les pneumatiques rechapés pour voitures particulières qui sont fabriqués au Brésil sont, dans leur grande majorité, fabriqués à partir d'enveloppes importées.[158] Elles font valoir que les pneumatiques rechapés importés seront en concurrence avec les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil.[159] Elles allèguent qu'un pneumatique rechapé importé remplacera soit un pneumatique neuf qui ne sera généralement pas rechapé, soit un pneumatique rechapé d'origine nationale qui est habituellement fabriqué à partir d'une enveloppe importée.[160] Dans l'un ou l'autre cas, les Communautés européennes sont d'avis que l'importation n'entraîne pas une augmentation du nombre de pneumatiques pour voitures particulières générés au Brésil[161] et que l'interdiction d'importer ne contribue pas du tout à la réduction des pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil.[162]

4.58 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil allègue, premièrement, qu'il rechape un pourcentage relativement élevé de pneumatiques consommés sur son territoire et, deuxièmement, que l'interdiction a sensiblement contribué à réduire les déchets de pneumatiques en supprimant les importations de pneumatiques usagés qui ne peuvent pas être rechapés. Les Communautés européennes font observer que le deuxième argument est dénué de pertinence en l'espèce parce qu'elles ne contestent pas l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés ne pouvant pas être rechapés, encore qu'il faille noter que l'importation de pneumatiques usagés n'a pas été supprimée, mais a augmenté de façon spectaculaire.[163]

4.59 Les Communautés européennes font observer que le Brésil s'est appuyé exclusivement sur le fait que ces pneumatiques, à la différence des pneumatiques neufs, ne pouvaient pas être rechapés à nouveau.[164] Selon elles, ce fait aurait de l'importance seulement si les pneumatiques pour voitures particulières étaient rechapés au Brésil dans une large mesure.[165] Les Communautés européennes allèguent que seul un infime pourcentage des pneumatiques pour voitures particulières qui sont utilisés au Brésil sont effectivement rechapés.[166] Elles relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle "pour chaque pneumatique rechapé qui n'est pas importé au Brésil, il y a un pneumatique usagé de plus qui est récupéré au Brésil et rechapé". Toutefois, pour les Communautés européennes, cette affirmation pourrait être vraie seulement si la totalité des pneumatiques neufs consommés au Brésil étaient rechapés; ce n'est pas ce qui se passe au Brésil.[167]

---

[157] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.

[158] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 9.

[159] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12.

[160] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 9.

[161] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.

[162] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12.

[163] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10.

[164] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 11; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 9.

[165] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.

[166] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.

[167] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphes 7 et 11; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9.

Données sur les activités de rechapage au Brésil

4.60 Le **Brésil** soutient qu'il a présenté[168] des données fiables sur l'aptitude au rechapage, agrégées par Mazola – société qui sélectionne les enveloppes pour le principal détaillant de pneumatiques du Brésil, DPaschoal –, qui montrent qu'environ 30 pour cent des enveloppes brésiliennes sont rechapables[169], et la pièce BRA-95 du Brésil montre également que les enveloppes d'origine nationale sont effectivement rechapées.[170] Le Brésil fait observer qu'il ressort d'une version actualisée du rapport présenté par l'Association brésilienne des entreprises de rechapage (ABR), qui présente les données par type de pneumatique, que la plupart des pneumatiques rechapés pour voitures particulières sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.[171] Le Brésil allègue qu'il a toujours fabriqué plus de pneumatiques rechapés qu'il n'a importé d'enveloppes et que la différence a nécessairement dû être comblée avec des enveloppes d'origine nationale. Il fait valoir que selon le scénario le plus prudent, qui part de l'hypothèse que toutes les enveloppes importées ont été rechapées, environ 70 pour cent des pneumatiques rechapés pour voitures particulières ont été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale aussi récemment qu'en 2002. Il signale que ce taux n'a pas diminué avant 2004 et 2005, années pendant lesquelles des quantités très importantes d'enveloppes ont été importées.[172]

4.61 Les **Communauté européennes** font observer que le Brésil tente de justifier le taux prétendument élevé de rechapage d'enveloppes d'origine nationale de deux façons: premièrement, au moyen des données agrégées par Mazola sur les pneumatiques automobiles inutilisables au Brésil et, deuxièmement, au moyen du rapport présenté par ABR, pour prouver que les enveloppes d'origine nationale sont effectivement rechapées et que les Communautés européennes exagèrent la mesure dans laquelle les rechapeurs brésiliens utilisent des enveloppes importées.[173]

4.62 En ce qui concerne le *premier argument*, les Communautés européennes font observer qu'environ 30 pour cent des pneumatiques pour voitures particulières au Brésil sont aptes au rechapage. Elles font observer que le Brésil n'a pas été en mesure de présenter d'autres éléments de preuve qu'un tableau établi par une société privée, Mazola, à l'appui de cette affirmation. Toutefois, les Communautés européennes ne savent pas très bien si ce tableau ne rend effectivement compte que des pneumatiques pour voitures particulières, comme le Brésil l'allègue, ni comment le terme "inutilisables" doit être compris. Selon les Communautés européennes, il semble que ce terme n'exclut pas uniquement les pneumatiques qui sont "rechapables", mais pourrait aussi exclure les pneumatiques qui peuvent avoir d'autres usages, y compris les pneumatiques à mi-vie, ou les pneumatiques qui peuvent être utilisés comme matériau de recyclage. Les Communautés européennes font également observer que Mazola récupère les pneumatiques usagés que les consommateurs laissent chez DPaschoal, qui est le principal distributeur de pneumatiques Goodyear au Brésil. Elles estiment qu'on ne sait pas très bien dans quelle mesure les chiffres recueillis dans ce contexte sont représentatifs pour le Brésil en général. Qui plus est, les Communautés européennes estiment que des renseignements fournis par une entreprise associée à des détaillants de pneumatiques neufs ne paraissent pas crédibles aux fins de la présente procédure.[174]

---

[168] Voir la réponse du Brésil à la question n° 17 du Groupe spécial. Voir aussi la première communication écrite du Brésil, paragraphe 79.

[169] Réponse du Brésil à la question n° 17 du Groupe spécial; première communication écrite du Brésil (pièce BRA-93).

[170] Réponse du Brésil à la question n° 20 du Groupe spécial. Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 116 (pièce BRA-95).

[171] Pièce BRA-157.

[172] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

[173] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.

[174] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.

4.63 Le **Brésil** fait valoir que le lien présumé entre les intérêts des fabricants de pneumatiques neufs et Mazola est trop ténu. Les chiffres sur l'aptitude au rechapage que le Brésil a présentés ne proviennent pas de Goodyear, ni même de DPaschoal, mais de Mazola – tierce partie n'ayant aucun lien direct avec la vente de pneumatiques neufs ou rechapés. Le Brésil ajoute que le chiffre de 30 pour cent en ce qui concerne l'aptitude qui a été fourni par Mazola offre un échantillon représentatif du marché dans son ensemble. Il explique que Mazola sélectionne des pneumatiques aptes au rechapage depuis 15 ans, ce qu'elle n'aurait pas été en mesure de faire s'il n'y avait pas eu d'enveloppes brésiliennes aptes au rechapage.[175] Il fait également observer que la meilleure indication de la rechapabilité des pneumatiques du Brésil est peut-être le fait que les rechapeurs brésiliens rechapent des pneumatiques depuis les années 50, soit bien avant que des enveloppes importées deviennent disponibles.[176]

4.64 En ce qui concerne le *deuxième argument*, les **Communautés européennes** signalent que même si un faible pourcentage des pneumatiques pour voitures particulières du Brésil sont rechapables, cela ne veut pas dire que tous ces pneumatiques sont, dans la pratique, rechapés. Les Communautés européennes relèvent les allégations du Brésil voulant qu'en 2005 "les rechapeurs brésiliens [aient] transformé environ 18 millions de pneumatiques usagés"[177] et que, d'après des renseignements fournis par l'ABR en 2005, les rechapeurs brésiliens aient fabriqué 18,7 millions de pneumatiques rechapés.[178] Toutefois, les Communautés européennes font observer que le Brésil ne mentionne pas la provenance de ces pneumatiques usagés. Comme les Communautés européennes l'ont exposé, les rechapeurs brésiliens utilisent dans une très large mesure des pneumatiques importés de pays tiers: en 2005, le Brésil a importé, principalement à des fins de rechapage, 10,5 millions de pneumatiques usagés, dont 8,4 millions provenaient des Communautés européennes.[179]

4.65 Le **Brésil** répond que les Communautés européennes exagèrent considérablement la mesure dans laquelle les rechapeurs brésiliens utilisent des pneumatiques importés dans leur production. Il fait observer qu'entre 2001 et 2005 plus de 84 millions de pneumatiques ont été rechapés au Brésil, mais seulement 27 millions de pneumatiques rechapés ont été importés; ces pneumatiques usagés importés n'étaient pas tous aptes au rechapage, mais même s'ils l'avaient été, quelque 57 millions de pneumatiques (les deux tiers) auraient quand même été rechapés à partir d'enveloppes d'origine nationale.[180]

4.66 Dans la pièce BRA-162, le Brésil présente des calculs qui comparent la production de pneumatiques rechapés du Brésil avec les importations de pneumatiques usagés. Les calculs présentent un scénario prudent, qui part de l'hypothèse que ***toutes*** les enveloppes importées étaient rechapables et ont effectivement été rechapées, ainsi que ce que le Brésil appelle un scénario réaliste, fondé sur des estimations des rechapeurs brésiliens selon lesquelles seulement les deux tiers des enveloppes importées ont été rechapées.[181] Le Brésil affirme que les chiffres montrent que, indépendamment du scénario, entre 83 et 89 pour cent de tous les pneumatiques rechapés au Brésil l'ont été à partir d'enveloppes d'origine nationale en 2001 et 2002. Le Brésil ajoute que, d'après les calculs, le taux de rechapage global à partir d'enveloppes d'origine nationale a atteint un sommet en 2003, de l'ordre de 44 pour cent selon le scénario réaliste, ou de 35 pour cent selon le scénario

[175] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 73.
[176] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 74.
[177] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[178] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[179] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[180] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 135 (pièce BRA-95).
[181] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 57 à 62 (pièces BRA-94 et 162).

prudent. Pour le Brésil, cela veut dire que jusqu'à 44 pour cent de tous les pneumatiques usagés potentiellement rechapables au Brésil étaient aptes au rechapage et ont effectivement été rechapés.[182]

4.67 Les **Communautés européennes** relèvent l'argument du Brésil selon lequel, même si le Brésil avait rechapé la totalité des 10,5 millions de pneumatiques usagés qu'il avait importés en 2005, cela n'aurait tout de même représenté que pour 56 pour cent de tous les pneumatiques rechapés au Brésil.[183] Toutefois, elles font valoir que le Brésil ne tient pas compte du fait que le chiffre de 18,7 millions de pneumatiques rechapés mentionné par l'ABR est un chiffre global applicable aux pneumatiques pour camions, autobus et voitures particulières et que, de ces 18,7 millions de pneumatiques rechapés, 7,9 millions étaient des pneumatiques pour camions et autobus et 10,8 millions étaient des pneumatiques pour voitures particulières. Quant à l'origine des enveloppes utilisées, les Communautés européennes relèvent que, selon l'ABR, 20 pour cent des enveloppes pour camions et autobus rechapées au Brésil ont été importées et que 80 pour cent étaient d'origine nationale. Par contre, dans le cas des pneumatiques pour voitures particulières, les Communautés européennes font observer qu'ABR a mentionné que "la grande majorité, mais non la totalité, des enveloppes pour voitures particulières réformées au Brésil [étaient] importées". Les Communautés européennes font observer que ces renseignements confirment donc entièrement leur point de vue selon lequel les enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières qui ont été rechapées ne représentent qu'un très faible pourcentage des pneumatiques usagés pour voitures produits au Brésil.[184]

4.68 Les Communautés européennes rappellent que, d'après le rapport de l'ABR, la grande majorité des enveloppes pour voitures particulières rechapées au Brésil sont importées. Par conséquent, de l'avis des Communautés européennes, les éléments de preuve présentés par le Brésil montrent le contraire de ce que le Brésil prétend.[185]

4.69 Le **Brésil** fait d'abord observer que le rapport de l'ABR confirme que 80 pour cent des pneumatiques pour camions et autobus ont été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale en 2005. Il fait ensuite observer que, même si le rapport estime que la majorité des pneumatiques rechapés pour voitures particulières ont été fabriqués à partir d'enveloppes importées en 2005, cela s'est produit uniquement parce que les rechapeurs brésiliens ont été en mesure d'importer un nombre très élevé d'enveloppes cette année-là. Le Brésil fait valoir que, au cours des années précédentes, lorsque les importations de pneumatiques usagés étaient beaucoup moins importantes, les pneumatiques tant pour voitures particulières que pour camions et autobus étaient pour la plupart fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.[186]

4.70 Le Brésil fait valoir que les données de l'ABR concernant la production démontrent clairement qu'une forte proportion de pneumatiques rechapés pour voitures particulières au Brésil sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. Il affirme que, d'après les chiffres fournis par ABR, entre 2001 et 2005, les rechapeurs brésiliens ont produit quelque 43,7 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières, mais au cours de la même période ces rechapeurs ont importé seulement 27,3 millions d'enveloppes. Le Brésil souligne que les Communautés européennes conviennent qu'au moins 15 pour cent des importations sont rejetées en tant que "pertes techniques".[187] Il fait valoir que, même si tous les autres pneumatiques rechapés importés (85 pour cent) étaient rechapés (ce qui, selon le Brésil, est peu probable) et si les pneumatiques pour camions et

[182] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 61.
[183] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[184] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.
[185] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.
[186] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 56.
[187] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial, citant la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 33.

autobus intervenaient pour environ 15 pour cent des importations, des enveloppes importées auraient été utilisées pour fabriquer seulement 19,8 millions des 43,7 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières qui ont été fabriqués entre 2001 et 2005. Pour le Brésil, cela veut dire qu'au moins 23,9 millions, ou 55 pour cent, des pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués au Brésil ont nécessairement dû être fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.[188]

4.71 Le Brésil ajoute que, de 2001 à 2003, avant l'augmentation des importations de pneumatiques usagés, cette proportion était encore plus élevée. Il présente un tableau contenant ces calculs pour les années 2001 à 2005.[189] Il fait observer que le tableau montre que, même selon les hypothèses les plus prudentes, jusqu'à 74 pour cent des pneumatiques rechapés pour voitures particulières au Brésil ont été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.

Aptitude des pneumatiques usagés brésiliens au rechapage

4.72 Le **Brésil** soutient que les Communautés européennes allèguent à tort que l'interdiction d'importer ne réduit pas les volumes de pneumatiques de rebut parce que les pneumatiques utilisés au Brésil sont inaptes au rechapage.[190] Il fait valoir que les Communautés européennes ont fondé leur argumentation sur des conclusions erronées et parfois des déformations manifestes, en disant par exemple que les pneumatiques utilisés au Brésil ne sont pas rechapables alors que, en fait, non seulement ils sont rechapables mais ils sont effectivement rechapés en grand nombre.[191] Il souhaite rappeler que ce qui explique de façon rationnelle l'utilisation d'enveloppes importées au lieu d'enveloppes d'origine nationale pour le rechapage n'est pas un manque d'aptitude des enveloppes d'origine nationale au rechapage mais plutôt le fait que les enveloppes importées sont bon marché, en raison de leur valeur négative en Europe.[192] Le Brésil indique qu'environ 30 pour cent des enveloppes brésiliennes sont rechapables. Il signale que ce niveau de rechapabilité est très élevé par comparaison avec les chiffres disponibles pour des pays comme le Royaume-Uni, la France, l'Australie et les États-Unis.[193]

4.73 Les **Communautés européennes** allèguent que les autorités brésiliennes ont reconnu que les pneumatiques pour voitures particulières brésiliennes ne sont généralement plus aptes au rechapage après utilisation, comme le montre le fait que les rechapeurs brésiliens doivent importer des pneumatiques d'origine étrangère comme matière première nécessaire.[194] Elles notent que le Brésil a essayé de nier l'importance du fait que les rechapeurs brésiliens doivent importer des enveloppes d'origine étrangère en alléguant que les enveloppes d'origine étrangère n'ont "aucune valeur", ou même ont une "valeur négative"; c'est manifestement inexact. Les Communautés européennes font observer qu'une enveloppe rechapable est une ressource de valeur pour tout rechapeur, qui a une valeur positive comme l'ont confirmé explicitement un rapport du CEMPRE, une initiative des entreprises brésiliennes de rechapage en faveur du recyclage et un certain nombre de factures indiquant des achats de grandes quantités d'enveloppes effectués par le plus gros rechapeur brésilien, BS Colway S.A., en Europe.[195]

[188] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial.
[189] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial.
[190] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 16.
[191] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1.
[192] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 11.
[193] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 116; première communication écrite du Brésil, paragraphe 79.
[194] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[195] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.

4.74 En outre, pour les Communautés européennes, il n'y a pas d'explication rationnelle justifiant les efforts considérables déployés par les rechapeurs brésiliens pour se procurer des enveloppes à l'étranger, si ce n'est le fait que ces enveloppes ne sont pas disponibles au Brésil, et cela montre une fois de plus l'inaptitude des enveloppes brésiliennes au rechapage.[196] Les Communautés européennes font observer que le Brésil a tenté d'expliquer l'importation des enveloppes en faisant valoir deux raisons: premièrement, ces enveloppes coûtent sensiblement moins cher que les enveloppes d'origine nationale et, deuxièmement, il y a une capacité excédentaire dans les entreprises brésiliennes de rechapage. Elles notent que le Brésil allègue aussi que "le gouvernement fédéral s'est employé énergiquement à préserver l'intégrité de l'interdiction" et à expliquer les décisions judiciaires rendues en 2006.[197]

4.75 Le **Brésil** note aussi que, dans la mesure où il peut y avoir une pénurie apparente d'enveloppes d'origine nationale aptes au rechapage, cette pénurie reflète une capacité excédentaire des entreprises brésiliennes de rechapage – et non un faible taux d'aptitude au rechapage.[198]

4.76 S'agissant de l'argument concernant le prix moins élevé, les **Communautés européennes** font valoir qu'il représente déjà un pas en arrière par rapport aux déclarations antérieures du Brésil selon lesquelles les pneumatiques usagés ont une "valeur négative" en Europe. En tout état de cause, elles font valoir que le prix des enveloppes importées indiqué par le Brésil dans sa deuxième communication écrite (3 dollars EU) est erroné parce qu'il ne reprend pas le prix indiqué dans la pièce BRA-147, qui se situe autour de 7 dollars EU. Elles estiment que ce prix devrait être augmenté de 15 pour cent (c'est-à-dire environ 1 dollar EU) pour tenir compte des pertes techniques afférentes au rechapage des pneumatiques provenant de l'étranger plus le coût que représente pour l'entreprise de rechapage importatrice le fait d'écarter les enveloppes non rechapables qui sont devenues des pneumatiques de rebut et les coûts pour obtenir des injonctions judiciaires. Les Communautés européennes estiment en outre que le prix final paraît donc plus élevé que le prix moyen d'une enveloppe d'origine nationale, selon les prix donnés par le Brésil dans sa deuxième communication écrite, qui sont de 7 à 9 dollars EU.[199]

4.77 Le **Brésil** note que, dans les Communautés européennes, les pneumatiques usagés constituent une charge – les Communautés européennes versent en moyenne 1,2 euro pour éliminer un pneumatique de rebut. Il indique que, si les exportations vers le Brésil prenaient fin, il faudrait éliminer beaucoup plus de pneumatiques usagés dans les Communautés européennes à un coût plus élevé.[200] Il ajoute que les enveloppes importées qui ont au départ une valeur négative sont nettement moins chères que les enveloppes d'origine nationale et que, en fait, leur valeur est si faible que les importateurs n'assurent généralement pas les expéditions.[201]

4.78 Le Brésil fait valoir que les enveloppes d'origine nationale coûtent deux à trois fois plus cher que les enveloppes importées.[202] Il fait remarquer que les rechapeurs brésiliens estiment que le coût d'une enveloppe d'origine nationale se situe entre 7 dollars EU et 9 dollars EU.[203] Dans le même temps, il fait valoir que les chiffres officiels (pièce BRA-158) indiquent que le coût final moyen d'une enveloppe importée, qui inclut le transport et les taxes, est de 3,7 dollars EU.[204] Il explique que ce chiffre inclut les enveloppes pour véhicules utilitaires, qui sont beaucoup plus onéreuses que les

[196] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[197] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[198] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 119.
[199] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14.
[200] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 70.
[201] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 69 (pièce BRA-158).
[202] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 63.
[203] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 117; deuxième déclaration orale, paragraphe 63 (pièce BRA-147).
[204] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 63 (pièce BRA-158).

enveloppes pour voitures particulières. Le Brésil indique en outre que, sur ce montant total, les coûts de transport sont d'un peu plus de 1 dollar en moyenne et que les frais de justice afférents à l'obtention des injonctions sont très bas.

4.79 Les **Communautés européennes** relèvent l'argument du Brésil selon lequel "récupérer des enveloppes au Brésil est beaucoup plus contraignant et onéreux que les importer", puisque les pneumatiques usagés ont une "valeur négative" en Europe. Toutefois, elles voient mal pourquoi il devrait être plus contraignant de récupérer des enveloppes au Brésil que de les récupérer en Europe et les expédier au Brésil à plusieurs milliers de kilomètres.[205] Elles notent aussi que le fait que la part de marché des pneumatiques rechapés a baissé dans les Communautés européennes et dans les autres pays n'a rien à voir avec l'idée que ces pneumatiques seraient "inférieurs". De fait, pour les Communautés européennes, cette évolution est due en grande partie à la concurrence de pneumatiques neufs de qualité inférieure et toujours moins chers, dont certains ne peuvent même plus être rechapés après utilisation. Les Communautés européennes font observer que le Brésil mentionne aussi le fait qu'elles ont un excédent commercial en ce qui concerne les pneumatiques rechapés. Toutefois, elles font remarquer que cela n'est pas une raison au titre des règles de l'OMC pour restreindre les échanges. En tout état de cause, il convient de noter que les Communautés européennes autorisent l'importation de pneumatiques rechapés.[206]

4.80 S'agissant de l'argument concernant la capacité actuellement inutilisée des entreprises brésiliennes de rechapage, les Communautés européennes sont d'avis qu'il n'étaye pas l'argument du Brésil, parce que cette capacité qui est inutilisée à un moment où 10 millions d'enveloppes sont importées pour être rechapées confirme le faible niveau de rechapabilité des enveloppes brésiliennes. Elles font valoir qu'il n'y a aucune raison pour laquelle la capacité inutilisée devrait accroître la demande d'enveloppes importées et non la demande d'enveloppes d'origine nationale, si des enveloppes d'origine nationale rechapables étaient disponibles au Brésil.[207]

4.81 S'agissant de la capacité excédentaire, le **Brésil** signale que, ces dernières années, la production de pneumatiques rechapés a augmenté de 33 pour cent et qu'il est possible, en principe, que les rechapeurs exigent à présent, pour soutenir ces niveaux de production plus élevés, des enveloppes plus aptes au rechapage que celles qu'il produit, malgré son très haut degré d'aptitude à cet égard.[208] Il indique que si, en effet, les rechapeurs brésiliens ne peuvent pas fonctionner à pleine capacité à partir des seules enveloppes brésiliennes, la capacité excédentaire constitue la seule conclusion plausible parce que le Brésil a déjà obtenu certains des taux les plus élevés jamais signalés par un pays pour ce qui est de l'aptitude au rechapage et de la rechapabilité – un tiers du total des déchets générés sont rechapés, d'après les chiffres communiqués par les rechapeurs.[209] Toutefois, il fait valoir que ce sont les rechapeurs brésiliens qui assument le risque de toute augmentation excessive de capacité. Le Brésil indique qu'il n'a aucun intérêt à aider les entreprises de rechapage à soutenir leur taux de croissance si cela exige d'importer des enveloppes dont la durée de vie est plus courte et qui devront être éliminées au Brésil.[210]

4.82 Par ailleurs, les **Communautés européennes** estiment que l'on peut supposer que la vente de pneumatiques rechapés, importés et d'origine nationale, sera dans une certaine mesure en concurrence avec la vente de pneumatiques neufs. À cet égard, elles signalent que l'interdiction d'importer contribuerait à réduire le nombre de pneumatiques de rebut générés au Brésil uniquement s'il pouvait

[205] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[206] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 7.
[207] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[208] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 119; réponse du Brésil à la question n° 106 du Groupe spécial.
[209] Réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial (pièces BRA-92 et 162).
[210] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 119.

être démontré que les pneumatiques neufs sont effectivement rechapés après avoir été utilisés. Elles font valoir que cela dépend d'un certain nombre de facteurs: dans quelle mesure les pneumatiques neufs vendus au Brésil sont d'un type qui est apte au rechapage après utilisation; dans quelle mesure les pneumatiques sont habituellement aptes au rechapage après utilisation au Brésil; et dans quelle mesure les enveloppes rechapables au Brésil sont effectivement rechapées.[211]

4.83 Les Communautés européennes allèguent qu'elles ont fourni des éléments de preuve montrant que certains types ou marques de pneumatiques neufs ne sont pas rechapables en raison de la qualité ou de la construction de l'enveloppe. Par conséquent, contrairement à ce que le Brésil a répondu à la question n° 12 du Groupe spécial, elles soutiennent qu'on ne peut pas supposer que tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil sont nécessairement d'un type apte à être rechapé après utilisation. En outre, les Communautés européennes notent aussi que, contrairement à ce que le Brésil semble supposer, l'observation des normes internationales applicables aux pneumatiques neufs ne garantit pas nécessairement la rechapabilité du produit.[212]

4.84 Le **Brésil** note que les pneumatiques neufs vendus au Brésil (qu'ils soient de fabrication nationale ou importés) sont des pneumatiques de grande qualité qui sont conformes à des normes techniques et de performance rigoureuses fondées sur les normes internationales. Il fait valoir que les pneumatiques fabriqués suivant ces normes peuvent être rechapés.[213] Il estime que ce fait est surtout démontré par le taux élevé de rechapabilité au Brésil.[214] Il note aussi que ni le Brésil ni aucun autre pays, à sa connaissance, ne prend des mesures "pour empêcher les importations de pneumatiques neufs bon marché de mauvaise qualité". Il indique qu'il n'a pas connaissance d'un moyen pour distinguer entre les pneumatiques neufs qui peuvent être rechapés et ceux qui ne le peuvent pas avant que les pneumatiques n'aient été effectivement utilisés.[215]

Taux de rechapage des pneumatiques brésiliens

4.85 Le **Brésil** fait observer que la thèse des Communautés européennes repose entièrement sur leur capacité à démontrer que les pneumatiques neufs utilisés au Brésil ne peuvent pas être rechapés une seconde fois et, par conséquent, présentent les mêmes risques pour la santé et l'environnement que les pneumatiques rechapés importés. Il indique que les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de cette thèse.[216]

4.86 Le Brésil fait valoir que, pour sa part, il a démontré que les pneumatiques utilisés au Brésil sont non seulement rechapables, mais qu'ils ont été et sont rechapés en grand nombre.[217] Il indique que le taux de rechapage à partir d'enveloppes d'origine nationale était de 25 pour cent en 2005 et 32 pour cent en 2003 et 2004 selon le scénario réaliste, et de 9 pour cent en 2005 et 26 pour cent en 2003 selon le scénario prudent.[218] Il ajoute que, par comparaison, l'Italie rechape seulement 14 pour cent de ses pneumatiques; l'Allemagne, 11 pour cent; les États-Unis, 9 pour cent; la Belgique et la Suède, 4 pour cent; et que l'Autriche, la Hongrie, la République tchèque et la République slovaque ne rechapent pas du tout.[219]

---

[211] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[212] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14.
[213] Réponse du Brésil à la question n° 12 du Groupe spécial.
[214] Réponse du Brésil à la question n° 91 du Groupe spécial (pièce BRA-162).
[215] Réponse du Brésil à la question n° 91 du Groupe spécial.
[216] Réponse du Brésil à la question n° 107 du Groupe spécial.
[217] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 4, réponse du Brésil à la question n° 107 du Groupe spécial.
[218] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 60 (pièce BRA-162).
[219] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 79 (pièce BRA-58).

4.87 Les **Communautés européennes** estiment que le point de vue selon lequel le rechapage des enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières représente seulement une très petite proportion des pneumatiques usagés pour voitures qui sont générés au Brésil se trouve aussi confirmé dans une récente présentation du marché brésilien du pneumatique, qui donne le taux de rechapage de 9,9 pour cent pour tous les types de pneumatiques au Brésil en 2005 (un chiffre global incluant à la fois les pneumatiques pour voitures et pour camions)[220]: par conséquent, étant donné ce taux de rechapage très bas pour les pneumatiques d'origine nationale pour voitures particulières au Brésil, ce dernier ne peut pas alléguer que l'importation de pneumatiques rechapés pour voitures particulières entraîne une augmentation notable de l'accumulation de pneumatiques de rebut sur son territoire.[221] Les Communautés européennes estiment que, puisque le rechapage des pneumatiques pour camions au Brésil est effectué avec une fréquence beaucoup plus élevée que dans le cas des pneumatiques pour voitures, cela signifie que le taux effectif de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières doit être bien inférieur à 9,9 pour cent.[222]

4.88 Les Communautés européennes font observer que, dans sa deuxième déclaration orale, le Brésil a présenté, en ce qui concerne le taux de rechapabilité des pneumatiques brésiliens pour voitures particulières, des tableaux indiquant qu'une estimation prudente établirait le taux de rechapabilité à 9 pour cent en 2005. Pour les Communautés européennes, la méthode suivie pour l'établissement de ce tableau n'est pas claire. Par conséquent, sur la base des données contenues dans le rapport LAFIS en ce qui concerne l'affaire "Brésil – Pièces automobiles et véhicules: pneumatiques" (pièce EC-92), qui donnent un taux de rechapage de 9,9 pour cent pour les pneumatiques de voitures particulières et de camions combinés, les Communautés européennes estiment que le taux de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières doit être nettement inférieur à 9 pour cent.[223]

4.89 Le **Brésil** critique également le fait que les Communautés européennes s'appuient sur le rapport LAFIS et le taux de rechapage de 9,9 pour cent qu'il est supposé contenir.[224] Il signale que la lecture effective du rapport révèle que le chiffre provient d'une étude controversée de l'IPT, qui rendait compte de la moitié seulement du total des déchets de pneumatiques générés.[225] Il indique que la méthode suivie pour l'étude était si erronée que l'auteur a été prié de recommencer. Spécifiquement, le Brésil explique que l'étude portait seulement sur "les détaillants et les ateliers de réparation de pneumatiques"[226] et ne rendait pas compte des pneumatiques rechapables détenus par des propriétaires alors même qu'ils englobaient un tiers du total des déchets générés. Le document ne rendait pas compte non plus d'une large part des pneumatiques pour véhicules utilitaires parce que ces pneumatiques ne passent pas d'ordinaire par les détaillants ou les ateliers de réparation de pneumatiques.

[220] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 12.

[221] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.

[222] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12.

[223] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10.

[224] Pour de plus amples renseignements concernant le taux de rechapabilité, voir l'observation du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial.

[225] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 72 (pièce BRA-159).

[226] Observation du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, citant la pièce BRA-159.

4.90 Néanmoins, le Brésil soutient que, si les Communautés européennes devaient choisir de s'appuyer sur ce rapport, elles devraient alors accepter aussi une autre des conclusions qu'il contient: à savoir celle qui établit que le taux d'*aptitude technique* des pneumatiques au rechapage est presque de 50 pour cent.[227]

4.91 Les **Communautés européennes** notent que le Brésil a critiqué le chiffre de 9,9 pour cent indiqué dans le rapport LAFIS comme étant fondé sur "une étude controversée de l'IPT" et a fait valoir que cette étude reflétait seulement les vues des fabricants de pneumatiques neufs. Elles notent que, étonnament, le Brésil demande en même temps au Groupe spécial de s'appuyer sur les tableaux fournis par la société Mazola, qui est également associée aux fabricants et détaillants de pneumatiques neufs. Pour les Communautés européennes, il semble que le Brésil considère les études comme prêtant à controverse seulement lorsqu'elles ne l'arrangent pas, alors qu'il allègue que tous les éléments de preuve présentés par lui sont incontestables. Elles font valoir que le fait que les enveloppes brésiliennes ne sont généralement pas rechapables est également confirmé par la pièce BRA-157, dans laquelle l'ABR confirme qu'en raison de l'état des routes brésiliennes il y a déjà une grosse perte dans la vie initiale des enveloppes, ce qui crée un manque d'enveloppes rechapables au Brésil.[228]

4.92 Le **Brésil** indique que, même dans leur critique des sources brésiliennes, les Communautés européennes manquent de cohérence: juste après avoir contesté la fiabilité du rapport de l'ABR dans leur réponse à la question n° 107 du Groupe spécial, elles citent ensuite le rapport dans leur réponse à la même question pour étayer leur argument concernant la faible aptitude au rechapage. Or, le Brésil signale que la pièce BRA-157, citée par les Communautés européennes à l'appui de leur thèse, est le rapport actualisé de l'ABR.[229]

4.93 De surcroît, le Brésil signale que les Communautés européennes n'ont pas fourni d'éléments de preuve à l'appui de leur argument concernant le mauvais état des routes. Il indique aussi que les Communautés européennes passent à côté d'un point important: indépendamment de l'état des routes dans les zones rurales brésiliennes, la plupart des pneumatiques – et en particulier les pneumatiques pour voitures particulières – sont utilisés dans les zones urbaines, où les routes sont tout aussi bonnes que les routes des pays plus riches.[230]

4.94 Les **Communautés européennes** font observer que, pour démontrer que l'interdiction à l'importation de pneumatiques rechapés réduit l'accumulation des pneumatiques de rebut pour voitures particulières sur son territoire, le Brésil a joint à sa deuxième communication écrite une étude établie par un économiste brésilien, le Professeur Nastari, Président de Datagro Limitada. Elles font valoir que l'évaluation à laquelle elles ont procédé montre que l'étude est faible sur le plan économique et remplie d'incohérences, parce que les données de base sont mal utilisées ou que des hypothèses erronées sont formulées. Elles font valoir que l'une des principales faiblesses de l'étude est qu'elle suppose un taux de rechapage effectif des enveloppes d'origine nationale compris entre environ 44 pour cent et 92 pour cent au Brésil, ce qui est beaucoup trop élevé. Elles estiment que cette erreur sur la taille d'une variable clé amène à fortement surestimer la contribution du rechapage des enveloppes d'origine nationale à la réduction des déchets au Brésil et, par conséquent, à surestimer ce

[227] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 72 (pièce BRA-159).
[228] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12.
[229] Observation du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, citant la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial (pièce BRA-157).
[230] Observation du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial.

que serait la contribution des importations de pneumatiques rechapés pour voitures particulières à l'accumulation des déchets.[231]

4.95 En tout état de cause, les Communautés européennes soutiennent qu'un taux de rechapage de 9 pour cent, taux allégué par le Brésil dans sa deuxième déclaration orale, est déjà très nettement inférieur au taux initial de 30 pour cent allégué par lui et, *a fortiori*, aux chiffres encore plus élevés utilisés dans l'étude établie par le Professeur Nastari. Dans la mesure où le tableau fourni par le Brésil indique des chiffres plus élevés pour les années antérieures, les Communautés européennes sont d'avis que cela reflète non pas les importations de pneumatiques usagés au Brésil, mais le fait que les entreprises brésiliennes de rechapage opèrent à présent dans le respect de normes – Portaria INMETRO n° 133 – qui imposent des prescriptions strictes en ce qui concerne la qualité des enveloppes à utiliser.[232]

4.96 Le **Brésil** fait valoir que la critique formulée par les Communautés européennes concernant l'étude d'expert tient très probablement à une compréhension partielle et incomplète de la démonstration présentée dans les diagrammes qui décrivent les cas hypothétiques dans lesquels les importations de pneumatiques rechapés et/ou usagés seraient autorisées. De surcroît, le Brésil indique qu'il a démontré dans la pièce BRA-162 que la grande majorité des pneumatiques rechapés au Brésil provenaient d'enveloppes d'origine nationale.[233]

4.97 Le Brésil fait valoir que les éléments de preuve montrent clairement que le chiffre de 9,9 pour cent ne représente pas le taux effectif de rechapage, comme les Communautés européennes l'allèguent.[234] Il dit qu'au contraire, le taux de rechapage pour les pneumatiques pour voitures particulières, si l'on prend seulement les enveloppes d'origine nationale, était, selon le scénario le plus réaliste, de 25 pour cent en 2005 et 32 pour cent en 2003 et 2004.[235] Il fait observer que, au moins pour l'année 2005, le Brésil a utilisé des chiffres précis – non pas des suppositions – pour arriver au nombre d'enveloppes importées qui ont effectivement été rechapées. Le Brésil indique que ce nombre correspondait à l'estimation prévue pour 2005 par BS Colway, cité dans "Raupp Opinion".[236] Il indique que, selon ces chiffres, sur les 11 millions d'enveloppes qui ont été importées au Brésil, seuls 7 millions ont été utilisés pour fabriquer des pneumatiques rechapés en 2005. Par conséquent, il indique que le scénario réaliste pour 2005 est basé exclusivement sur des chiffres précis et, contrairement à ce que laissent entendre les Communautés européennes[237], 50 pour cent au moins des pneumatiques rechapés pour voitures particulières devaient nécessairement avoir été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale cette année-là. Le Brésil conclut que cela met le taux de rechapage des seuls pneumatiques pour voitures particulières à 25 pour cent pour 2005 – un taux substantiellement plus élevé que le taux obtenu par les Communautés européennes elles-mêmes.

4.98 Enfin, le Brésil conteste l'argument des Communautés européennes selon lequel les importations de pneumatiques usagés au Brésil ont augmenté parce que la nouvelle réglementation plus stricte – Portaria INMETRO n° 133 – a fait que les enveloppes brésiliennes qui étaient auparavant rechapables sont devenues inaptes au rechapage.[238] Il relève que les Communautés

[231] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[232] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.
[233] Pour des précisions au sujet de cet aspect, voir la réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial (pièce BRA-162).
[234] Observations du Brésil sur les réponses des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial.
[235] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 60 (pièce BRA-162).
[236] Pièce EC-22, page 4.
[237] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 107.
[238] Observations du Brésil sur les réponses des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial.

européennes ont d'abord avancé cet argument seulement dans leurs réponses aux questions posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion avec les parties. Il note que, dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont consacré trois paragraphes à l'analyse de la Portaria INMETRO n° 133 et de son équivalent pour les véhicules utilitaires[239] mais n'ont pas une fois laissé entendre que la *portaria* créait une pénurie d'enveloppes aptes au rechapage; dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes n'ont pas du tout mentionné la réglementation.[240] Le Brésil fait valoir que leur invocation tardive de la *portaria*, à la clôture de la procédure, devrait être considérée pour ce qu'elle est – une tentative de dernière minute des Communautés européennes en vue de soutenir leur argument défaillant.

Note technique INMETRO n° 83/2000

4.99 Les **Communautés européennes** font valoir qu'elles ont présenté des éléments de preuve montrant que les pneumatiques brésiliens ne sont pas rechapables après utilisation. D'après la Note technique n° 83/2000 de l'autorité brésilienne en matière de normalisation, INMETRO, les pneumatiques brésiliens ne sont généralement plus aptes au rechapage après utilisation, ce qui explique pourquoi les rechapeurs brésiliens doivent importer des pneumatiques d'origine étrangère comme matière première nécessaire à leur activité[241], et l'utilisation d'enveloppes brésiliennes pour le rechapage n'est pas économiquement viable.[242] Les Communautés européennes notent que le Gouverneur de l'État du Paraná a également exprimé le même point de vue.[243]

4.100 Le **Brésil** fait valoir que les Communautés européennes ont tort de s'appuyer sur la Note technique INMETRO n° 83/2000, et ce pour deux raisons: la note ne rend pas compte de la position d'INMETRO et elle traite de la viabilité *économique*, et non de la disponibilité d'enveloppes appropriées.[244] Spécifiquement, le Brésil explique que la seule fonction de la note était de consigner les communications d'INMETRO avec des représentants des entreprises brésiliennes de rechapage. Les vues exposées dans la note ne sont pas les vues officielles des autorités du Brésil, comme le donnent à entendre les Communautés européennes, mais les vues des entreprises de rechapage nationales.[245]

4.101 Le Brésil indique qu'INMETRO a pris l'initiative inhabituelle de désavouer expressément la note parce que les entreprises de rechapage nationales s'en servaient devant les tribunaux et dans les médias pour appuyer leur argument concernant la faible aptitude des pneumatiques d'origine nationale au rechapage, tout comme le font les Communautés européennes.[246] Selon le Brésil, INMETRO a clairement indiqué que la note "n'[avait] aucune validité" et qu'une note technique n'[était] rien d'autre qu'une "opinion, qui n'[avait] aucun caractère contraignant pour l'Administration ou des parties privées en ce qui concerne son motif ou ses conclusions, à moins qu'elle [n'ait été] approuvée par … la réglementation".[247]

4.102 Enfin, le Brésil fait valoir que la note ne mentionnait pas du tout l'aptitude des pneumatiques au rechapage – elle indiquait seulement que l'obtention de carcasses de fabrication nationale n'était pas *économiquement* viable. Pour le Brésil, la viabilité économique n'est pas la même chose que

[239] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 20 à 22.
[240] Observations du Brésil sur les réponses des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial.
[241] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[242] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[243] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[244] Pour de plus amples renseignements concernant la Note technique INMETRO n° 83/2000, voir la réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial.
[245] Réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial (pièce BRA-163).
[246] Réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial (pièce BRA-96).
[247] Réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial (pièce BRA-97).

l'aptitude effective des enveloppes de fabrication nationale au rechapage – elle fait simplement référence aux coûts plus élevés de l'obtention d'enveloppes de fabrication nationale.[248] Le Brésil note aussi que le Gouverneur du Paraná n'a pas confirmé séparément la faible aptitude au rechapage qui est alléguée, mais a simplement fait référence à la note INMETRO contestée.[249]

4.103 Les **Communautés européennes** notent l'argument du Brésil selon lequel la Note technique n° 83/2000 traite simplement de la "viabilité économique" mais ne constitue pas une déclaration quant à l'aptitude des enveloppes brésiliennes au rechapage. Toutefois, les Communautés européennes estiment que le Brésil n'offre pas d'explication pour ce manque de viabilité économique, en dehors du manque d'enveloppes aptes au rechapage. Elles sont d'avis que, si le prix des enveloppes aptes au rechapage est excessivement élevé, cela doit tenir au fait que de telles enveloppes sont rares. Toutefois, elles soutiennent qu'étant donné le fait que le Brésil lui-même déclare que 40 millions de pneumatiques de rebut sont générés chaque année sur son territoire, cette rareté semblerait indiquer que seule une très petite proportion de ces pneumatiques de rebut paraissent être aptes au rechapage.[250]

4.104 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil a essayé de diminuer l'importance de la Note technique INMETRO. Premièrement, elles notent que le Brésil a allégué que la note "ne [faisait] que consigner la position des parties intéressées de l'industrie" et ne rendait pas compte de la position d'INMETRO. Toutefois, elles expliquent que la note est un document officiel publié par INMETRO et qu'elle a été signée par trois responsables d'INMETRO ès qualité. Pour les Communautés européennes, si la note rend compte également de la position des parties intéressées de la branche de production, il semblerait que cela renforce sa pertinence au lieu de la diminuer.[251]

4.105 Deuxièmement, les Communautés européennes relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle cette note a été par la suite "abrogée" par INMETRO dans une note technique du 9 juin 2005, parce que les entreprises de rechapage nationales s'en étaient servies devant les tribunaux et dans les médias pour étayer leur argument concernant la faible aptitude des pneumatiques d'origine nationale au rechapage, tout comme le faisaient les Communautés européennes. Elles allèguent que le désaveu de la note, qui a pour but d'éviter qu'elle ne soit utilisée dans les actions intentées à l'encontre du gouvernement, manque totalement de crédibilité. En tout état de cause, pour les Communautés européennes, la Note technique contient une déclaration de fait, et son "désaveu" ne signifie pas que la déclaration était erronée.[252]

4.106 Selon le **Brésil**, cette note particulière a été publiée par un comité d'INMETRO, qui était composé de diverses parties prenantes, y compris des représentants de la branche de production. Le Brésil note que le règlement final publié par INMETRO lui-même ne faisait pas mention d'une faible aptitude au rechapage[253] et que, par conséquent, la déclaration d'INMETRO à ce sujet[254] a confirmé l'aptitude des enveloppes d'origine nationale au rechapage.

4.107 Le Brésil précise que le désaveu de la note n'était pas une abrogation – la note n'aurait pas pu être abrogée parce que, pour commencer, elle n'avait pas d'effet juridique. Il utilise le terme "désaveu" pour désigner les efforts déployés par INMETRO afin de faire cesser la déformation ou l'utilisation abusive de la note par les rechapeurs brésiliens. Le Brésil indique qu'il a désavoué la note non pour éviter qu'elle soit utilisée à son encontre dans la procédure de l'OMC en cours – comme les

[248] Réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial.
[249] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 71.
[250] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[251] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[252] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.
[253] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 64 (pièce BRA-164).
[254] Pièce BRA-163.

Communautés européennes l'allèguent[255] – mais parce que les rechapeurs nationaux s'en servaient à mauvais escient dans les procédures d'injonction pour faire valoir que les importations de pneumatiques usagés devraient être autorisées parce qu'il n'y avait pas d'enveloppes d'origine nationale disponibles.[256]

Importations de pneumatiques usagés par suite de décisions des tribunaux nationaux[257]

4.108 Le **Brésil** fait observer qu'il interdit non seulement les importations de pneumatiques rechapés, mais aussi les importations de pneumatiques usagés. Il explique que la raison en est simple: les pneumatiques usagés devront être mis au rebut et éliminés soit à leur arrivée, soit après une seule utilisation. Il fait valoir que la prohibition garantit aussi que les entreprises de rechapage brésiliennes utilisent uniquement des enveloppes récupérées au Brésil et, partant, contribuent à résoudre le problème de l'élimination pour le Brésil, et non le problème de l'élimination pour d'autres pays. Il fait observer que les rechapeurs brésiliens ont essayé d'obtenir et, dans certains cas, ont obtenu des injonctions préliminaires qui autorisaient l'importation de quelques pneumatiques usagés en dépit de l'interdiction. Pour ce qui est de ces rechapeurs, le Brésil explique que les frais de procédure sont un faible prix à payer pour des enveloppes d'origine étrangère qui coûtent nettement moins cher – et cela parce que, dans les Communautés européennes, elles n'ont pas de valeur. Il fait valoir que les pneumatiques usagés constituent une charge dans les Communautés européennes, et non un atout, et qu'il faut généralement payer pour s'en débarrasser.[258] Il note que les Communautés européennes ont fondé leur argument sur des allégations formulées par les rechapeurs brésiliens, qui invoquaient la faible aptitude au rechapage pour convaincre les tribunaux d'autoriser les importations[259] et dépensaient[260] "des ressources [ ] pour obtenir le droit d'importer des enveloppes rechapables".[261] Il fait valoir que la raison pour laquelle ils font cela est simple – les enveloppes importées valent deux à trois fois moins cher.[262]

4.109 Alors que certains pneumatiques rechapés au Brésil ont été fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés grâce à ces injonctions préliminaires, le Brésil fait valoir qu'il a réussi à faire infirmer la grande majorité des injonctions devant les tribunaux et qu'il ne doute pas que les injonctions seront bientôt rejetées *ad portas*.[263] Il explique que ces injonctions préliminaires ont été prononcées dans le cadre de procédures *ex parte*. Il note que, lorsque le gouvernement a eu la possibilité de faire valoir ses arguments, dans les deux tiers des cas les tribunaux ont annulé les injonctions qu'ils avaient accordées initialement. Le Brésil fait observer qu'en appel le gouvernement a eu gain de cause dans 92 pour cent des cas. Avec une jurisprudence aussi impressionnante, il est d'avis que les tribunaux brésiliens sont de moins en moins nombreux à prononcer de telles injonctions. Alors que certaines importations se poursuivent par suite des ordonnances rendues précédemment, le Brésil fait valoir que

[255] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 65 et 66, citant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 39.

[256] Pour une réponse à l'argumentation des Communautés européennes concernant le prix comparatif élevé des enveloppes d'origine nationale qui est indiqué au paragraphe 4.103, voir l'argumentation développée par le Brésil au paragraphe 4.77.

[257] D'autres arguments développés par les parties relativement à cette question sont reproduits aux paragraphes 4.186 à 4.189.

[258] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.

[259] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.

[260] Réponse des Communautés européennes à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 36.

[261] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31.

[262] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 17.

[263] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.

le courant s'est maintenant inversé, que les ambiguïtés en ce qui concerne l'effet juridique de l'interdiction ont pratiquement été levées et que les importations prendront fin bientôt.[264]

4.110 Le Brésil souligne que le contournement de l'interdiction d'importer au moyen d'injonctions préliminaires n'est qu'un phénomène temporaire. Pour le Brésil, une décision guidée par ce qui deviendra bientôt un non-facteur voudrait seulement dire qu'une fois les importations arrêtées, d'ici un an, le gouvernement brésilien devrait revenir à Genève et répéter les mêmes arguments.[265] Le Brésil relève l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les importations de pneumatiques usagés neutralisent la contribution de l'interdiction d'importer.[266] Il fait valoir que les importations d'enveloppes en vertu d'injonctions préliminaires n'enlèvent rien à la contribution de l'interdiction (et qu'elles prendront bientôt fin).[267] Le Brésil est d'avis que, tant qu'il continuera de rechaper les pneumatiques qu'il consomme, moins il y aura de pneumatiques rechapés importés, plus il y aura d'enveloppes aptes au rechapage et moins il y aura de déchets.[268] Après tout, il serait absurde de laisser entendre que la compatibilité avec les règles de l'OMC de l'interdiction des importations d'amiante imposée par la France se trouverait neutralisée si un juge, quelque part en France, devait autoriser une seule importation d'amiante.[269]

4.111 Le Brésil note toutefois qu'il s'est opposé énergiquement aux injonctions parce que la suppression des importations de pneumatiques usagés réduirait encore davantage les déchets. Il fait valoir que, de ce fait, la tendance s'est inversée. Il fait observer qu'à ce stade, en 2006, toutes les décisions rendues par la Haute cour et la grande majorité des décisions rendues par les juridictions inférieures ont été contre les injonctions.[270] Il fait observer ensuite que la Cour suprême fédérale devrait confirmer prochainement l'interdiction d'importer.[271] Il note que le Président de la République a autorisé, et que l'Avocat général a engagé devant la Cour suprême fédérale, une action au titre des dispositions de la Constitution le 21 septembre 2006.[272] Il explique que cette action en justice, intitulée Allégation de violation d'un précepte fondamental, a le pouvoir d'annuler toutes les décisions judiciaires ayant permis l'importation de pneumatiques usagés au Brésil et d'empêcher de futures décisions judiciaires autorisant de nouvelles importations. Le Brésil a indiqué qu'il serait statué d'ici quelques jours sur l'injonction préliminaire demandée par le Président dans le cadre de cette action.[273]

4.112 Le Brésil souligne que le gouvernement brésilien défend sa cause dans chacun des cas sans exception pour garantir pleinement le caractère effectif de l'interdiction d'importer. Il explique que les magistrats ont réussi un très grand nombre de fois à infirmer ces décisions incorrectes. Toutefois, la volonté des autres pays d'exporter sur son territoire leur problème d'élimination des pneumatiques ne lui a pas facilité la tâche.[274]

---

[264] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, pages 2 et 3.

[265] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 3.

[266] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.

[267] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 3 et 33.

[268] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 33; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 21.

[269] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.

[270] Selon le Brésil, ces décisions ont été rendues dans le cadre des procédures suivantes: AI 2005.02.01.001764-6; MS 2003.51.01.020151-7; MS 2001.02.01.033748-9; AI 2005.02.01.008437-4; MS 2004.70.01.010625-6/PR.

[271] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 33.

[272] Observations du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial (pièces BRA-173 et 174).

[273] Pour plus de précisions concernant l'action engagée devant la Cour suprême fédérale, voir les observations du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial.

[274] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 6.

4.113 Le Brésil fait observer que les Communautés européennes s'empressent d'examiner une hypothèse dans le cas du secteur des pneumatiques neufs du Brésil – hypothèse qui ne prouve rien –, mais qu'elles refusent d'envisager cette même hypothèse dans le cas des pneumatiques usagés. En d'autres termes, il soutient que les Communautés européennes font valoir que l'interdiction d'importer n'apporte pas de contribution parce que les pneumatiques usagés continuent d'être importés en vertu d'injonctions judiciaires, mais qu'elles refusent de voir combien de pneumatiques usagés de plus seraient importés en l'absence d'interdiction.[275] Le Brésil rappelle un précepte: "*Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*" – Nul ne peut invoquer sa propre turpitude.[276]

4.114 Les **Communautés européennes** font observer que la Portaria SECEX n° 14/2004 interdit l'importation de pneumatiques usagés au Brésil.[277] Toutefois, elles font observer que l'importation des pneumatiques s'effectue en dépit de l'interdiction, sur la base des injonctions judiciaires obtenues par les rechapeurs brésiliens.[278]

4.115 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'a contesté aucun de ces faits essentiels.[279] Elles notent la confirmation par le Brésil de ce que la principale raison d'être des injonctions est que l'interdiction d'importer "restreint l'accès aux approvisionnements en matières premières dont ont besoin les entreprises de rechapage nationales pour exercer leurs activités".[280] Le moyen de défense invoqué par le Brésil a consisté simplement à indiquer que ces injonctions étaient "entachées d'erreur" et que le gouvernement y était opposé.[281] Les Communautés européennes notent que les rechapeurs brésiliens ont confirmé qu'ils avaient besoin d'importer des enveloppes d'origine étrangère pour pouvoir exercer leurs activités au Brésil. En outre, elles appellent l'attention sur les efforts considérables que les rechapeurs brésiliens ont déployés pour obtenir le droit, au moyen d'injonctions judiciaires, d'importer des enveloppes au Brésil.[282] Toutefois, elles font valoir que le fait qui compte est que les importations ont lieu et sont autorisées par les tribunaux brésiliens, ce dont le Brésil est responsable en vertu du droit international.[283]

4.116 Les Communautés européennes font valoir que, en vertu du droit international, chaque État est responsable des actes de ses organes. Elles font valoir que, comme l'a souligné l'Organe d'appel, tout Membre de l'OMC est donc responsable des actes émanant de l'ensemble des pouvoirs publics, y compris les tribunaux. De plus, elles font valoir que, d'après la pièce BRA-86, il est explicitement reconnu qu'au moment où il est statué sur l'appel, "les importations sont déjà autorisées et ne sont plus *de facto* réversibles".[284]

4.117 Les Communautés européennes font observer que le Brésil a essayé aussi de balayer les importations à grande échelle de pneumatiques usagés comme étant un "phénomène temporaire" et a allégué que les "importations s'arrêter[aient] prochainement". À cet égard, les Communautés européennes rappellent que l'évolution future ne présente pas d'intérêt pour l'évaluation de la mesure en cause dans le présent différend parce que les faits doivent être évalués tels qu'ils se présentaient

[275] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.
[276] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.
[277] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14.
[278] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 51.
[279] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 52.
[280] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 51.
[281] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 52.
[282] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[283] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 52.
[284] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14.

quand le présent Groupe spécial a été établi. De surcroît, il convient de noter que l'importation d'enveloppes usagées se poursuit depuis 2000 et que les chiffres augmentent régulièrement.[285]

4.118 En outre, les Communautés européennes font valoir qu'elles ne voient pas sur quoi le Brésil se fonde pour alléguer qu'il sera mis fin à l'octroi des injonctions. Elles estiment que le Brésil s'est référé à une procédure judiciaire non identifiée actuellement en cours devant la Cour suprême du Brésil et a indiqué que "le gouvernement s'attend[ait] à ce que la Cour suprême fédérale mette fin à l'échappatoire qui [avait] permis d'importer des millions de pneumatiques usagés au Brésil". Les Communautés européennes ne voient pas comment le Brésil peut faire des prédictions quant à la façon dont la Cour suprême statuera à l'avenir. Elles notent que, comme l'Organe d'appel l'a confirmé dans l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, les spéculations quant à l'issue des affaires en cours seraient incompatibles avec le devoir incombant aux groupes spéciaux de procéder à une évaluation objective des faits, comme le prescrit l'article 11 du Mémorandum d'accord.[286]

4.119 De plus, les Communautés européennes font valoir que la question n'est pas seulement de savoir si des injonctions sont prononcées; comme le Brésil lui-même l'a relevé, les importations se poursuivent aussi "parce que certaines des injonctions prononcées précédemment demeurent en vigueur". Elles font valoir que le Brésil n'a pas expliqué en quoi un renversement de la pratique des tribunaux brésiliens à l'avenir aurait un effet sur les injonctions en vigueur et qui ne font plus l'objet d'un appel. Elles font observer que, dans ce contexte, le rechapeur brésilien Pneuback a obtenu une injonction l'autorisant à importer des pneumatiques usagés comme matières premières pour ses activités de rechapage. Les Communautés européennes font observer que cette injonction a été confirmée par la Cour suprême du Brésil et qu'elle n'est maintenant plus susceptible d'appel. Elles font observer par ailleurs que le plus gros rechapeur brésilien, BS Colway, avait obtenu du Président de la Haute Cour de justice, le 12 décembre 2003, une décision qui l'habilitait à importer des enveloppes en tant que matières premières indispensables. Elles notent que la Haute Cour de justice a rejeté par la suite trois appels formés par le gouvernement contre la décision du Président Naves. De surcroît, elles font observer que, dans une décision du 22 mai 2006, le Tribunal fédéral régional de la deuxième région du Brésil a confirmé le droit de Colway à continuer d'importer des pneumatiques usagés.[287]

4.120 Les Communautés européennes estiment que le Brésil a essayé de comparer son interdiction et l'interdiction visant l'amiante qui était en cause dans l'affaire *CE – Amiante* en faisant valoir que cette dernière interdiction n'aurait pas été neutralisée si un "juge, quelque part en France, [avait dû] autoriser une seule importation" d'amiante. Les Communautés européennes allèguent que ce scénario n'a rien à voir avec l'affaire en cours, dans laquelle le Brésil autorise l'importation de millions de pneumatiques usagés et produit en outre lui-même des pneumatiques rechapés. Elles ne pensent pas que l'interdiction visant l'amiante aurait été confirmée dans des conditions semblables.[288]

4.121 Le **Brésil** relève l'argument des Communautés européennes selon lequel certaines injonctions ont rendu impossible une révision judiciaire. Toutefois, il explique que l'affaire Pneuback citée comme exemple par les Communautés européennes est susceptible d'appel et fait effectivement l'objet d'un appel. Cependant, il note que, pour décrire l'affaire BS Colway, les Communautés européennes ont complètement passé sous silence la décision au fond de mars 2006 – en faveur du gouvernement – et n'ont relevé que la suspension ultérieure dans l'attente de l'appel.[289]

---

[285] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 53.
[286] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 54.
[287] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 55.
[288] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[289] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 22.

Question de savoir si la réduction de l'accumulation de pneumatiques de rebut peut réduire les risques pour la santé et la vie des personnes

4.122 Le **Brésil** fait valoir que sa campagne contre la dengue, qui désignait la réduction des déchets de pneumatiques comme cible prioritaire, a été la raison première du recul des épidémies de dengue ces dernières années. Il fait remarquer que, en réduisant les volumes de pneumatiques de rebut, l'interdiction d'importer réduit le nombre de pneumatiques de rebut qui s'entasseront ou seront mis en décharge d'une manière illicite et, par conséquent, réduit le nombre de gîtes larvaires des moustiques.[290]

4.123 Les **Communautés européennes** font valoir que, même si le Brésil avait établi que son interdiction favorisait la réduction des pneumatiques de rebut, cela ne serait toujours pas suffisant au regard de l'article XX b). Elles sont d'avis que le Brésil devrait prouver aussi que cette réduction des pneumatiques de rebut entraîne une réduction des problèmes pour la santé et la vie des personnes.[291] Elles allèguent que, cela non plus, le Brésil ne l'a pas montré.[292] Les Communautés européennes soutiennent que le Brésil ne peut pas simplement évoquer l'existence de tels problèmes de santé actuellement et qu'il n'est pas évident que l'importation de pneumatiques rechapés aurait un effet additionnel sur la santé publique.[293]

4.124 Comme les Communautés européennes allèguent l'avoir démontré, les problèmes pour la santé et la vie des personnes que le Brésil a mentionnés, à savoir le fait que les moustiques vecteurs de la dengue se reproduisent dans les pneumatiques, ne sont tout d'abord pas exclusivement dus aux pneumatiques de rebut et, ensuite, dans la mesure où ils le sont, ils sont liés aux millions de pneumatiques qui, d'après les communications du Brésil, jonchent le paysage rural brésilien malgré l'interdiction.[294] Les Communautés européennes considèrent que seuls les pneumatiques de rebut anciens (c'est-à-dire ceux qui ont été mis au rebut avant l'adoption de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés) pourraient continuer de produire des risques pour la santé au Brésil.[295] Pour les Communautés européennes, les problèmes pour la santé qui pourraient être causés par les pneumatiques de rebut au Brésil ne sont pas imputables à l'importation de pneumatiques rechapés mais aux 100 millions de pneumatiques de rebut disséminés sur tout le territoire, qui constituent l'héritage d'une politique de gestion des déchets insuffisante.[296] Elles soutiennent par conséquent que l'interdiction d'importer n'est pas une mesure nécessaire pour mettre fin aux risques possibles pour la santé.[297]

4.125 Les Communautés européennes allèguent que les problèmes de gestion des pneumatiques de rebut tels que les grandes quantités de pneumatiques disséminés dans tout le pays et les incendies de pneumatiques, ne sont pas imputables à l'importation de pneumatiques rechapés parce que les importations de pneumatiques rechapés ont été interdites en 2000 et que les problèmes pour la santé

[290] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 123.
[291] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 30; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 15.
[292] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[293] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 30.
[294] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[295] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 82.
[296] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 31.
[297] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 82.

demeurent.[298] Elles font remarquer qu'il n'est pas sûr qu'une quantité additionnelle de pneumatiques de rebut qui pourrait résulter de la suppression de l'interdiction entraînerait une augmentation des problèmes pour la santé que le Brésil a mentionnés.[299] Les Communautés européennes notent que le Brésil réagit en alléguant qu'"interdire les importations de pneumatiques rechapés ne permet manifestement pas de supprimer *dans leur intégralité* les dommages pour la santé et l'environnement parce que des déchets de pneumatiques continueront d'être générés". Pour les Communautés européennes, il semble très difficile de concilier cette affirmation avec l'obligation énoncée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* voulant que la contribution de la mesure soit significative, ce terme s'entendant de proche d'indispensable.[300]

4.126 Les Communautés européennes estiment que le système établi par la Résolution CONAMA n° 258/1999 vise à mettre fin à ce problème de longue date, même si la lenteur avec laquelle la résolution instaure la collecte des pneumatiques de rebut et le caractère insuffisant de sa mise en œuvre en réduisent l'efficacité.[301] Elles sont d'avis que cette situation ne dépend pas du nombre de pneumatiques rechapés importés au Brésil. Elles font observer que l'importation d'un plus grand nombre de pneumatiques rechapés n'accroîtra pas les risques décrits par le Brésil, parce que ces risques ne dépendent pas du nombre de pneumatiques mis au rebut mais de leur bonne gestion et d'autres questions liées principalement aux problèmes pour la santé que le Brésil essaie de résoudre.[302]

4.127 Les Communautés européennes allèguent que le Brésil n'a pas démontré que l'interdiction d'importer contribuait notablement à prévenir les problèmes pour la santé et la vie au Brésil. Elles font observer que, pour réaliser cette démonstration, le Brésil devrait prouver qu'une éventuelle augmentation du nombre de pneumatiques de rebut générés à partir des pneumatiques rechapés importés accroîtrait aussi les problèmes pour la santé et la vie des personnes qui sont provoqués par les maladies transmises par les moustiques, les incendies de pneumatiques et la lixiviation toxique provenant des "pneumatiques entassés et mis en décharge d'une manière illicite". Elles estiment en outre que le Brésil ne peut pas simplement évoquer l'existence de tels problèmes pour la santé pour justifier la nécessité d'interdire l'importation des pneumatiques rechapés.[303]

4.128 Le **Brésil** fait valoir que, après avoir donné à entendre que la dengue n'avait rien à voir avec les pneumatiques, les Communautés européennes font volte face et disent que, dans le cas contraire, la faute en incombe non à l'accumulation de pneumatiques neufs mais aux "100 millions de pneumatiques de rebut disséminés sur tout le territoire qui constituent l'héritage d'une politique de gestion des déchets insuffisante".[304] Il fait valoir que l'argument est manifestement erroné. Il explique que l'accumulation de pneumatiques neufs contribue à accroître les volumes de pneumatiques de rebut dans l'environnement et qu'une bonne gestion à elle seule ne supprimera pas les risques dans leur intégralité. Le Brésil indique que même s'il récupérait la totalité de ses pneumatiques de rebut – et il fait de son mieux pour cela – il faudrait malgré tout les transporter vers le site d'élimination et les stocker provisoirement en attendant qu'ils soient éliminés. Selon le Brésil,

[298] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 30; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 22.

[299] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.

[300] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.

[301] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 31.

[302] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32.

[303] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.

[304] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 84, citant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.

le transport comme l'entassement comporteraient des risques de dengue. Le Brésil indique que, de surcroît, la collecte ne supprime pas les risques que comporte l'élimination.[305]

En ce qui concerne la dengue

4.129 Le **Brésil** soutient qu'il y a seulement quelques questions de droit en litige dans la présente affaire. Malheureusement pour les Communautés européennes, cette affaire repose principalement sur des faits, que les Communautés européennes ont choisi obstinément soit de déformer ou de minimiser, soit d'ignorer carrément. Le Brésil fait observer qu'un bon exemple – mais certainement pas le seul – est l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les pneumatiques de rebut ne constituent pas un facteur important dans la propagation de la dengue.[306] Il note que, sur la base de cette hypothèse factuelle manifestement fausse, les Communautés européennes concluent que l'interdiction d'importation appliquée par le Brésil ne contribue pas à la protection de la santé humaine et l'environnement.[307]

4.130 Le Brésil fait observer que, selon les Communautés européennes, la réduction des déchets de pneumatiques ne peut pas aider effectivement à lutter contre la dengue au Brésil. Tout en admettant que l'élimination des pneumatiques de rebut *à elle seule* ne résoudrait pas le problème de la dengue[308], il indique que les pneumatiques de rebut font l'objet d'une attention particulière en raison de leur potentiel élevé pour ce qui est de la reproduction et de la prolifération des moustiques et qu'il serait irresponsable de ne pas en tenir compte.[309] Il fait observer en outre que les pneumatiques de rebut constituent l'un des gîtes larvaires des moustiques les plus courants, mais pas les seuls. Il explique que c'est la raison pour laquelle le Brésil cible la totalité des principaux vecteurs dans sa campagne de lutte contre la dengue. Par le canal de la publicité, il incite sa population à modifier ses habitudes et il procède à une surveillance des moustiques. [310]

4.131 Le Brésil explique aussi que les pneumatiques de rebut font l'objet d'une attention particulière en raison de leur potentiel élevé pour ce qui est de la reproduction et de la prolifération des moustiques: sur plus d'un millier de municipalités brésiliennes étudiées, les pneumatiques de rebut constituaient le gîte larvaire le plus important dans un quart des cas et, soit le deuxième, soit le troisième plus important gîte larvaire dans les municipalités restantes.[311] Pour le Brésil, il serait irresponsable de ne pas tenir compte des pneumatiques de rebut.[312]

4.132 En ce qui concerne le problème de la dengue, les **Communautés européennes** font observer que le Brésil a expliqué que le nombre des cas de dengue était passé d'un seul coup de 107 168 en 2004 à 214 171 en 2005, cinq ans après l'adoption de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Elles font valoir que, à supposer que la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voiture particulière soit de cinq ans, le nombre des cas de dengue aurait dû reculer en 2005 au lieu d'augmenter. De la même façon, pour les Communautés européennes, le sommet atteint en 1998 par les pneumatiques rechapés importés aurait dû produire une augmentation cinq ans plus tard, en

[305] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 84.
[306] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[307] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[308] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 47.
[309] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 124, 125 et 127.
[310] Technical Note No. 25/DIGES/SVS/2006, at Components 1-3 (pièce BRA-148). Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 32.
[311] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 127; Ministre de l'environnement Marina Silva, déclaration initiale du Brésil à la première réunion de fond avec les parties, paragraphe 6.
[312] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 127.

2003/04, par rapport à la situation des années précédentes. Elles font valoir que les chiffres fournis par le Brésil indiquent juste le contraire.[313]

4.133 Les Communautés européennes allèguent que l'incidence des cas de dengue au Brésil n'est donc pas liée aux modifications du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil, encore moins au nombre de pneumatiques rechapés importés. En fait, elles sont d'avis qu'il faut supposer que le nombre des cas de dengue doit être lié à d'autres facteurs tels que les modèles et comportements viraux ou les conditions météorologiques.[314] De surcroît, elles font observer que les pneumatiques de rebut et moins encore, par conséquent, ceux qui proviennent de pneumatiques rechapés importés, ne constituent pas le seul élément de lutte contre la dengue, comme cela découle du Programme national de lutte contre la dengue, adopté le 24 juillet 2002 par le Ministère brésilien de la santé. Les Communautés européennes font observer par ailleurs que, dans son intervention du 14 avril 2002 devant la Commission de protection des consommateurs, de l'environnement et des minorités, un représentant du Ministre de la santé a expliqué ce qui suit: "même si nous éliminions tous les pneumatiques du Brésil, cela n'empêcherait toujours pas la transmission de la [dengue]".[315]

4.134 Les Communautés européennes notent que le Brésil présente un certain nombre de documents scientifiques portant principalement sur le rapport entre les pneumatiques et les gîtes larvaires pour les moustiques qui transmettent la dengue et la fièvre jaune. Toutefois, elles notent que, d'après ces études, les pneumatiques de rebut ne sont pas la seule raison de la situation épidémiologique actuelle concernant ces deux maladies au Brésil. Elles affirment qu'il y a même, annexées aux communications du Brésil, des preuves scientifiques qui démontrent l'importance de plusieurs autres gîtes larvaires. En outre, elles notent que l'Organisation mondiale de la santé a confirmé qu'un nombre relativement faible de "conteneurs clés", qui ne sont pas limités aux pneumatiques de rebut, pouvait produire la grande majorité des moustiques adultes responsables des flambées épidémiques. Pour les Communautés européennes, cela prouve qu'une réduction du nombre de pneumatiques de rebut ne réduirait pas nécessairement l'incidence de la dengue.[316]

4.135 Le **Brésil** fait valoir que les Communautés européennes continuent d'adhérer à un point de vue simpliste selon lequel une diminution des importations de pneumatiques rechapés devrait réduire immédiatement le risque de dengue et les autres risques. Selon le Brésil, il va de soi que la progression des épidémies de dengue dépend de nombreux facteurs, outre les importations de pneumatiques rechapés et l'augmentation des volumes de déchets qui en résulte. Le Brésil indique que ces facteurs englobent la prévalence d'autres conteneurs clés où les moustiques se reproduisent, le transport des moustiques dans de nouvelles zones et l'introduction de nouveaux types du virus. Il soutient qu'interdire les importations de pneumatiques rechapés dont la durée de vie est plus courte ne peut pas, en soi, régler le problème de la dengue, mais que cela joue un rôle important dans la solution.[317]

4.136 Le Brésil fait observer que l'OMS conseille aux pays de cibler les "conteneurs clés" parce qu'"un nombre relativement faible de "conteneurs clés" (par exemple les *vieux pneumatiques*, les réservoirs d'eau) peut produire la grande majorité des moustiques adultes responsables des flambées épidémiques".[318] Il note aussi que le US Center for Disease Control and Prevention (Centre de contrôle et de prévention des maladies des États-Unis) souligne de la même façon que "la prolifération peut être maîtrisée par des programmes de surveillance, la suppression des gîtes larvaires

[313] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33.
[314] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 34.
[315] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 35.
[316] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[317] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 83.
[318] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 128, citant la pièce BRA-149.

(*en particulier les pneumatiques*), l'arrêt de la dispersion des pneumatiques entre les États et l'emploi judicieux d'insecticides".[319]

4.137 Le Brésil ajoute qu'il ne reste pas sans rien faire en attendant que l'interdiction d'importer règle le problème de la dengue sur son territoire. Il indique qu'il collecte activement les pneumatiques qui ont été abandonnés dans l'environnement: il a aidé des entreprises privées à créer des centres de collecte des pneumatiques et a lancé une vaste campagne de lutte contre la dengue, qui encourage les comportements susceptibles de réduire le nombre de tous les conteneurs clés utilisés par les moustiques.[320]

En ce qui concerne les incendies de pneumatiques

4.138 Le **Brésil** explique que les pneumatiques de rebut qui se trouvent dans les tas et les décharges s'enflamment fréquemment, ce qui a des conséquences catastrophiques[321] pour la santé humaine et l'environnement et produit de l'huile pyrolytique et des fumées nocives contenant des produits chimiques dangereux et des métaux lourds.[322] Le Brésil explique aussi que l'accumulation de pneumatiques de rebut dans les tas et les décharges illicites crée un risque d'incendies de pneumatiques et de lixiviation toxique qui ont des effets défavorables considérables sur la santé humaine et l'environnement.[323] Il soutient aussi que les incendies de pneumatiques sont difficiles à éteindre et peuvent durer des semaines, des mois, voire des années – un incendie dans le Powys, au pays de Galles[324] a duré 17 ans.[325] Au Brésil, dans le seul État de Minas Gerais, il y a eu 338 incendies provoqués par des pneumatiques depuis 2000.[326]

4.139 En ce qui concerne les incendies de pneumatiques de rebut sur le territoire du Brésil, les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil reconnaît ne disposer d'aucune statistique[327] et a seulement expliqué que les incendies de pneumatiques constituaient une véritable menace au Brésil comme n'importe où ailleurs dans le monde.[328] Toutefois, les Communautés européennes font valoir que, comme l'Organe d'appel l'a dit dans l'affaire *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, la simple formulation d'une allégation ne peut équivaloir à une preuve. Elles font valoir en outre que les risques découlant des incendies de pneumatiques de rebut dépendent beaucoup du lieu, de l'étendue, de la distribution de l'incendie et de l'existence de mesures de prévention et d'extinction des incendies.[329] Elles considèrent qu'une mention de quelques cas précis d'incendies de pneumatiques de rebut qui se sont produits dans le passé aux États-Unis et au Royaume-Uni, ou une mention générale d'incendies de pneumatiques de rebut au Brésil sans fournir de renseignements sur les lieux des sinistres, leur origine/leur cause, leur étendue et leur durée, et une évaluation de leurs effets négatifs réels sur la santé, ne sont pas suffisantes pour permettre au Brésil de s'acquitter de la charge de la preuve qui lui incombe au titre de l'article XX b).[330] Elles font valoir que le risque de voir se déclarer un incendie

[319] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 85, citant la pièce BRA-20.
[320] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 129 (pièce BRA-148).
[321] Voir Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis, *Air Emissions from Scrap Tyre Combustion (viii)* (1997) (pièce BRA-26).
[322] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.
[323] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 9.
[324] Voir Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), *Chemical Hazard and Poisons Report 8* (2003) (pièce BRA-10).
[325] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 34 (pièce BRA-10).
[326] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 6.
[327] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[328] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[329] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.
[330] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.

devrait être considéré comme faible, étant donné que les pneumatiques s'enflamment très difficilement. Elles expliquent que le fait que, en cas d'incendie, les conséquences négatives sur la santé peuvent être importantes ne signifie pas que le risque d'incendie de pneumatiques de rebut est élevé. Pour les Communautés européennes, d'ailleurs, il ne faudrait pas oublier qu'il existe des moyens de réduire au minimum les conséquences négatives d'un incendie si les mesures préventives auxquelles les CE ont fait référence dans leur première déclaration orale sont prises.[331]

4.140 Les Communautés européennes estiment que les problèmes que les incendies de pneumatiques semblent poser au Brésil traduisent les difficultés qu'il y a à lutter contre les causes de ces incendies. Elles font valoir que, même s'il s'avérait qu'une certaine incidence de ces incendies est inévitable d'un point de vue statistique, il semble que, là encore, les problèmes du Brésil soient avant tout liés au problème persistant des pneumatiques de rebut qui ne sont toujours pas éliminés de façon adéquate. Dans ces circonstances, elles sont d'avis que, là où le Brésil, incidemment, n'a pas pu résoudre ses problèmes d'une manière mesurable six ans après l'imposition de l'interdiction d'importer, il ne devrait pas être autorisé à maintenir une interdiction d'importer qui ne contribue pas notablement à une telle solution.[332]

4.141 S'agissant de la lixiviation des substances dangereuses provenant des pneumatiques, les Communautés européennes notent qu'une étude jointe en annexe par le Brésil présente les résultats du comportement à la lixiviation dans des conditions extrêmes ne correspondant pas aux essais réalisés en plein champ. En tout état de cause, elles font valoir que seules des quantités de traces de cadmium et de plomb ont été trouvées et que le rapport admet que les quantités indiquées pour le zinc pourraient être le résultat de la contamination de surface des pneumatiques. Elles font valoir qu'un deuxième rapport contenant des observations très générales sur les essais en plein champ indique que la qualité des eaux souterraines n'était pas dégradée. En outre, elles notent que le Brésil n'a pas fourni d'explications ni d'éléments de preuve en ce qui concerne le lixiviat provenant des pneumatiques de rebut sur son territoire.[333]

4.142 Le **Brésil** indique qu'il a fourni des renseignements concernant les incendies de pneumatiques dans les États du Paraná, de Minas Gerais et dans le district fédéral.[334] Il explique qu'il n'a pas pu obtenir de renseignements concernant les incendies de pneumatiques dans les autres États parce que les brigades de pompiers de ces États ne conservent pas de registres établissant une distinction entre les incendies de pneumatiques et les autres incendies. Il note toutefois que le fait ne pas disposer de ces registres ne veut pas dire que des incendies de pneumatiques ne se produisent pas dans d'autres États.[335]

4.143 Le Brésil fait valoir qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer l'effet négatif des incendies de pneumatiques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux spécifiquement au Brésil parce qu'il y a de nombreux éléments de preuve montrant les risques qui résultent de ces incendies dans le monde entier. Il indique que les incendies au Brésil ne sont pas différents des incendies ailleurs.[336] Il indique que l'argument des Communautés européennes repose sur ce que l'on appelle le problème de l'induction, à savoir le raisonnement selon lequel, parce que l'expérience montre que l'événement A a toujours suivi l'événement B, cela ne veut pas dire qu'il le suivra encore. Il fait valoir que les gouvernements ne peuvent pas fonder leurs décisions sur ce raisonnement: les gouvernements prudents pensent que si les tas de pneumatiques usagés peuvent

[331] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37.
[332] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 38.
[333] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[334] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial; première communication écrite du Brésil, paragraphe 36.
[335] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.
[336] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

prendre feu ailleurs par suite de la foudre ou d'un acte criminel, la même chose peut se produire sur leur territoire; de même, les gouvernements prudents pensent aussi que si ces incendies ont émis des polluants mortels ailleurs, la même chose se produira sur leur territoire.[337] Le Brésil note qu'il a eu connaissance des incendies de pneumatiques dévastateurs qui se sont produits au pays de Galles, en Californie, dans l'Ontario et dans maints autres endroits, tant au Brésil que dans d'autres pays.[338] Il ajoute qu'il a eu connaissance également d'études montrant les risques toxiques de tels incendies.[339]

4.144 Le Brésil indique qu'aucun gouvernement prudent n'aurait pu faire abstraction ou n'aurait fait abstraction de tels avertissements en tenant le raisonnement douteux selon lequel, simplement parce que des pneumatiques ont pris feu ailleurs, et simplement parce que ces incendies ont émis des toxines mortelles dans l'atmosphère ailleurs, rien ne permet de conclure que la même chose pourrait se produire sur son territoire. Le Brésil conclut qu'il a vu ces signaux d'alerte et a agi en conséquence – de manière responsable et prudente.[340]

Contribution de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et aéronefs

4.145 Le **Brésil** fait valoir que les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires présentent le même type de risque pour la santé et l'environnement que les pneumatiques rechapés pour voitures particulières.[341] Il explique que les pneumatiques rechapés des deux catégories ont moins de cycles de vie restants et deviennent des déchets plus rapidement. Il ajoute que le niveau de risque résultant des pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires est fréquemment plus élevé que celui qui découle des pneumatiques rechapés pour voitures particulières parce que 1) les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires sont beaucoup plus lourds et, par conséquent, produisent plus de déchets, et que 2) il pourrait rester à un pneumatique rechapé pour véhicule utilitaire qui est importé plus près de la fin de sa vie utile moins de 20 pour cent de vie utile, comparé aux 50 pour cent restants dans le cas du pneumatique rechapé pour voiture particulière.[342]

4.146 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil interdit aussi les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et pour aéronefs, qui peuvent être rechapés plus d'une fois[343] suivant leurs conditions d'utilisation spécifiques.[344] En fait, elles font remarquer que l'on ne voit même pas clairement si le Brésil invoque l'article XX b) en ce qui concerne ces pneumatiques.[345] Elles font valoir que le Brésil n'a fait aucun effort pour démontrer l'effet de son interdiction, s'agissant de réduire les déchets générés par les pneumatiques pour camions et aéronefs.[346] Pour les Communautés européennes, toutefois, une démonstration séparée de la contribution apportée par l'interdiction d'importer appliquée aux pneumatiques pour camions et aéronefs serait des plus nécessaires, puisque ces pneumatiques peuvent être rechapés de multiples fois et contribuent donc moins à l'accumulation de pneumatiques de rebut que les pneumatiques pour voitures particulières.[347] En outre, les Communautés européennes notent que le Brésil se réfère simplement au fait que les pneumatiques pour voitures particulières "ont constitué pratiquement la totalité des exportations de

[337] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.
[338] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial (pièces BRA-10, 35, 36 et 139).
[339] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.
[340] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.
[341] Réponse du Brésil à la question n° 5 du Groupe spécial.
[342] Réponse du Brésil à la question n° 5 du Groupe spécial.
[343] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.
[344] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.
[345] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.
[346] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 13.
[347] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.

pneumatiques rechapés des Communautés européennes ces dernières années".[348] Toutefois, elles relèvent qu'elles contestent en tant que telle et dans son ensemble l'interdiction d'importer appliquée par le Brésil. Elles font valoir en outre que la compatibilité avec les règles de l'OMC d'une restriction à l'importation ne dépend pas du point de savoir si, et dans quelle quantité, des importations ont été effectuées, ou pourraient être effectuées si l'interdiction était levée.[349]

4.147 Les Communautés européennes notent qu'il est vrai que le rechapage des pneumatiques pour camions et aussi pour aéronefs semble exister au Brésil. Toutefois, elles estiment que ce fait est plus que neutralisé par le fait que les pneumatiques pour camions et aéronefs peuvent être rechapés plus d'une fois et, dans le cas des pneumatiques pour aéronefs, parfois jusqu'à dix fois ou plus. En outre, elles font remarquer que les pneumatiques rechapés pour camions et aéronefs sont habituellement rechapés sans qu'il y ait aucun changement de propriété.[350] Par conséquent, elles font valoir qu'il n'est pas probable que le commerce de ces pneumatiques se pratique sur une grande échelle et que, dans les cas où il est pratiqué, il n'aurait probablement pas une incidence nette notable sur les quantités de pneumatiques de rebut à éliminer.[351] Enfin, les Communautés européennes font observer qu'il semble que le Brésil ne rechape pas la totalité de ses pneumatiques pour camions et aéronefs.[352]

4.148 Les Communautés européennes font valoir que les arguments du Brésil concernant les pneumatiques pour véhicules utilitaires et aéronefs sont plus faibles que ceux qui concernent les pneumatiques pour voitures particulières.[353] Elles font remarquer qu'on ne voit pas bien pourquoi l'importation de pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et aéronefs devrait accroître la quantité de pneumatiques de rebut devant être éliminés au Brésil. Au contraire, elles estiment que certains pneumatiques neufs de mauvaise qualité pour camions, bien qu'ils soient conformes aux règlements techniques/normes applicables, ne peuvent pas du tout être rechapés après la première utilisation. En ce sens, elles font valoir que l'importation d'un pneumatique rechapé pour camion fabriqué à partir d'une enveloppe de bonne qualité est même préférable, puisque ces pneumatiques rechapés peuvent normalement être rechapés à nouveau.[354]

4.149 Les Communautés européennes notent que le Brésil a essayé de défendre l'interdiction qu'il applique aux pneumatiques rechapés pour camions et aéronefs en faisant valoir que ces pneumatiques "ont malgré tout moins de cycles de vie restants avant d'être, eux aussi, collectés et éliminés". Toutefois, pour les Communautés européennes cette affirmation est en grande partie conjecturale et ne permet pas d'évaluer la contribution précise qu'apporte à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut l'interdiction appliquée par le Brésil. Les Communautés européennes rappellent qu'il n'y a pas de limites juridiques en ce qui concerne le nombre de fois qu'un pneumatique pour camion ou aéronef peut être rechapé à nouveau. Elles font observer que, d'après une estimation prudente fondée sur la pratique des rechapeurs, les pneumatiques pour véhicules utilitaires peuvent être rechapés jusqu'à trois ou quatre fois, alors que les pneumatiques pour aéronefs peuvent être rechapés jusqu'à huit fois. Cependant, elles estiment aussi qu'il n'est pas exclu que, dans des cas particuliers, un pneumatique puisse être rechapé encore plus fréquemment.[355]

[348] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.
[349] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.
[350] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[351] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[352] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[353] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.
[354] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.
[355] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.

4.150 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil interdit donc l'importation de pneumatiques rechapés pour camions et aéronefs qui ont été rechapés une seule fois et peuvent encore être rechapés maintes fois. Elles expliquent qu'une telle interdiction ne contribue pas de manière évidente à réduire la quantité de pneumatiques de rebut générés au Brésil. Elles estiment que cela est d'autant plus vrai que la proportion de pneumatiques brésiliens pour camions effectivement rechapés semble encore se situer considérablement en dessous de 100 pour cent.[356]

4.151 Les Communautés européennes notent que le Brésil a aussi mentionné le fait que les pneumatiques pour véhicules utilitaires sont beaucoup plus lourds que les pneumatiques pour voitures particulières et produisent de ce fait plus de déchets. Elles notent en outre qu'il est peut-être vrai que les pneumatiques pour camions (mais pas nécessairement les pneumatiques pour aéronefs) sont plus lourds que les pneumatiques pour voitures particulières, mais qu'il est vrai aussi que les pneumatiques pour camions atteignent habituellement un kilométrage beaucoup plus élevé que les pneumatiques pour voitures particulières. Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que le nombre de pneumatiques pour camions au Brésil semble être largement inférieur à celui des pneumatiques pour voitures particulières. Par conséquent, elles font valoir que la thèse selon laquelle les pneumatiques pour camions, d'une manière ou d'une autre, créent "plus de déchets" que les pneumatiques pour voitures particulières n'est pas exacte.[357]

4.152 Enfin, les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'importait pratiquement pas de pneumatiques rechapés pour camions ou aéronefs en provenance des Communautés européennes avant l'imposition de l'interdiction. Elles notent que le Brésil a choisi d'imposer une interdiction sur ces produits alors même qu'il n'y avait presque pas d'échanges commerciaux et donc certainement pas de problème de gestion des déchets engendré par de tels échanges commerciaux.[358]

4.153 Le **Brésil** note qu'il est certainement vrai que les pneumatiques pour véhicules utilitaires peuvent être rechapés plus d'une fois mais que, toutes choses étant égales, lorsqu'ils seront importés il leur restera à tout le moins un cycle de vie en moins. En conséquence, ils deviendront aussi des déchets plus rapidement que les pneumatiques neufs et accroîtront le problème des déchets de pneumatiques au Brésil.[359] Le Brésil fait valoir que le dommage est encore plus grand lorsqu'un pneumatique rechapé pour véhicule utilitaire est importé alors qu'il est presque arrivé en fin de vie, parce qu'il faudrait peut-être l'éliminer après une seule utilisation, tandis qu'un pneumatique neuf pourrait servir pendant trois ou quatre cycles de vie. Enfin, le Brésil note que, parce qu'un pneumatique pour véhicule utilitaire est beaucoup plus lourd qu'un pneumatique pour voiture particulière, il produira exponentiellement plus de déchets à chaque cycle de vie inutilisé qu'un pneumatique pour voiture particulière.

Quantification de la contribution

4.154 Les **Communautés européennes** relèvent l'argument du Brésil selon lequel on ne peut pas demander de quantifier la réduction du nombre de pneumatiques de rebut accumulés au Brésil qui est due à l'interdiction d'importer. Elles font observer que, dans l'affaire *CE – Amiante*, l'Organe d'appel faisait référence aux risques pour la santé ou la vie des personnes en tant que tels et notent que, dans les cas où il y a des risques directs pour la santé et la vie des personnes, il n'est peut-être pas possible d'évaluer ces risques en termes purement quantitatifs comme le nombre de personnes décédées ou malades, ou en termes de valeurs de seuil pour le contact avec certaines substances. Elles sont d'avis que cela n'a rien à voir avec la présente affaire dans laquelle, avant même d'aborder la question des risques pour la santé et la vie des personnes, le Brésil doit prouver son affirmation selon laquelle la

[356] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27.
[357] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[358] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29.
[359] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 82.

levée de l'interdiction d'importer aurait pour effet que des "volumes plus importants de pneumatiques de rebut" devraient être éliminés sur son territoire. Elles notent que des "volumes plus importants" est à l'évidence une notion quantitative, qui requiert par conséquent une quantification des volumes de pneumatiques de rebut en cause.[360]

4.155 Les Communautés européennes relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle il y a chaque année 40 millions de pneumatiques qui deviennent des déchets sur son territoire et selon laquelle il y a actuellement "plus de 100 millions de pneumatiques de rebut disséminés dans le pays". Elles pensent que, s'il est possible de fournir ces renseignements, il doit aussi être possible de fournir des renseignements indiquant de combien l'interdiction d'importer réduit le nombre de pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil.[361] Sans ces renseignements, elles ne voient pas comment le Groupe spécial pourrait ne fût-ce que commencer à évaluer la contribution que l'interdiction d'importer pourrait apporter à la prévention des risques résultant de ces pneumatiques de rebut pour la santé et la vie des personnes. Pour les Communautés européennes, il est clair qu'une telle évaluation exige que l'incidence de l'interdiction d'importer soit mise en rapport avec le nombre de pneumatiques de rebut déjà accumulés au Brésil.[362]

4.156 Surtout, les Communautés européennes notent que le Brésil n'a à l'évidence pas quantifié la contribution de son interdiction à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut. Dans ce contexte, elles notent que le Brésil nie toujours devoir procéder à une telle quantification et fait même valoir qu'il est sans importance de savoir s'il y a 500 pneumatiques de rebut en moins ou bien 5 millions. Pour les Communautés européennes, cet argument est manifestement faux. Elles font valoir qu'imposer une interdiction d'importer sur les pneumatiques rechapés simplement à cause de 500 pneumatiques de rebut alors qu'il y en a déjà 100 millions au Brésil serait manifestement disproportionné.[363]

4.157 Les Communautés européennes rappellent que, en réponse à la question n° 40 du Groupe spécial sur le point de savoir combien il y a de déchets qui s'accumulent en moins au Brésil par suite de la restriction à l'importation, le Brésil a répondu en rappelant simplement le nombre des pneumatiques rechapés importés chaque année sur son territoire. Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que le Brésil semble maintenir son point de vue indéfendable selon lequel tout pneumatique rechapé importé entraîne l'élimination d'un pneumatique de rebut additionnel au Brésil. Elles sont d'avis que, par ces déclarations, le Brésil ne s'acquitte pas de la charge de la preuve qui lui incombe au titre de l'article XX, car une justification au regard de l'article XX ne peut pas être fondée simplement sur des conjectures et des suppositions non vérifiées.[364]

4.158 Le **Brésil** note que les Communautés européennes et certaines tierces parties lui ont demandé de quantifier de combien l'interdiction d'importer réduisait les risques liés aux pneumatiques de rebut.[365] Il rejette l'argument des Communautés européennes selon lequel la quantification de la contribution est "une condition préalable nécessaire à l'analyse de la contribution requise par l'article XX b)".[366] Il affirme qu'il tombe sous le sens que, si certains risques peuvent être facilement

[360] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8.
[361] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 9.
[362] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 10.
[363] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 14.
[364] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 8; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 7.
[365] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.
[366] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 75, citant la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 30.

quantifiés, d'autres ne le peuvent pas; c'est la raison pour laquelle l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Amiante* a reconnu qu'"un risque [pouvait] être évalué d'un point de vue quantitatif ou *qualitatif*".[367]

4.159 Dans l'affaire *CE – Amiante*, le Brésil rappelle que l'Organe d'appel a rejeté catégoriquement l'argument selon lequel la "quantification" des risques était nécessaire et a indiqué clairement que "l'article XX b) … ne [prescrivait] *pas* la quantification en tant que telle du risque pour la santé et la vie des personnes".[368] Pour le Brésil, il n'y a absolument rien dans le texte de l'article XX b) qui prescrive une quantification et l'Organe d'appel a considéré explicitement qu'il n'était "pas prescrit" de quantifier le risque.[369] Le Brésil fait valoir que cet avis n'était en aucune manière limité aux notions qui sont difficiles à quantifier. Il explique que plus il y a de pneumatiques de rebut, plus les risques sont élevés. Il fait valoir que ces risques sont réduits chaque fois que la production d'un pneumatique de rebut est évitée, et qu'il est sans importance pour l'analyse de la contribution au titre de l'article XX b) de savoir s'il y a 500 pneumatiques en moins ou bien 5 millions.[370]

4.160 Le Brésil indique que, lorsqu'un pneumatique rechapé importé remplace un pneumatique rechapé brésilien fabriqué à partir d'une enveloppe d'origine nationale, c'est une enveloppe d'origine nationale apte au rechapage en moins qui sera rechapée et, lorsque des pneumatiques rechapés importés remplacent des pneumatiques neufs, ils accroissent d'environ un tiers (le taux de rechapage au Brésil) les volumes de pneumatiques de rebut. Il indique que la réduction des déchets se situe entre ces deux points et que, indépendamment du fait qu'elle soit plus proche de l'un ou de l'autre, elle est importante. Il explique aussi qu'une quantification plus précise de la réduction des déchets requiert un calcul complexe des élasticités-prix qui est impossible en pratique. Selon le Brésil, le calcul des élasticités oblige à collecter des données économiques détaillées qui n'existent simplement pas pour cette branche de production ni pour beaucoup d'autres. Le Brésil indique toutefois qu'il est évident que les pneumatiques rechapés importés dont la durée de vie est plus courte deviennent plus rapidement des déchets que les pneumatiques neufs et, de ce fait, accroissent le volume de déchets.[371]

4.161 Bien qu'il soit impossible de donner le chiffre exact de moustiques, de cas de dengue, d'incendies de pneumatiques ou de dioxines que créerait chaque pneumatique rechapé importé, le Brésil est d'avis qu'il y a un fait qui est évident: des volumes plus importants de pneumatiques de rebut entraînent une augmentation des risques découlant de leur accumulation et de leur élimination. Pour le Brésil, la logique ne saurait être plus simple: si la suppression des tas de pneumatiques aide à lutter contre les moustiques et les incendies de pneumatiques, alors moins de pneumatiques de rebut signifiera moins de cas de dengue et moins d'incendies; si l'élimination des pneumatiques de rebut est dommageable pour la santé publique et l'environnement, alors moins de pneumatiques éliminés signifiera moins de dommage. Dans ce contexte, le Brésil se réfère à la British Environment Agency (Agence britannique de l'environnement), selon laquelle, pour ce qui est des déchets de pneumatiques, ce qu'il y a de mieux à faire est "d'en empêcher ou d'en réduire la production".[372]

4.162 Le Brésil fait valoir que c'est exactement ce que fait l'interdiction d'importer – elle empêche la production inutile d'un déchet dangereux et la question de savoir si les importations portent sur des pneumatiques rechapés pour voitures particulières, pour camions ou pour avions ne change absolument rien à la situation. Pour le Brésil, un pneumatique rechapé, quel que soit son type, aura

[367] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2, citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 167. (pas d'italique dans l'original)

[368] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2, citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 167. (pas d'italique dans l'original)

[369] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 167.

[370] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19.

[371] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 79 à 81 (pièce BRA-146).

[372] Agence de l'environnement (Royaume-Uni), *Tyres in the Environment*, paragraphe 4.4 (1998) ("*UK – Tyres in the Environment*") (pièce BRA-1). Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.

toujours moins de cycles de vie restants et une durée de vie plus courte qu'un pneumatique neuf rechapable[373], et il reste que les importations de pneumatiques rechapés accroissent les volumes de pneumatiques de rebut et, avec eux, les risques connexes. Le Brésil allègue que, sans l'interdiction d'importer, il ne pourrait pas éliminer effectivement ces risques.[374]

Incidence de la mesure sur le commerce international

4.163 Le **Brésil** fait valoir que l'interdiction d'importer, par définition, sera toujours restrictive, mais que cela ne rend pas la mesure non nécessaire.[375] Il fait valoir que ce qui est pertinent c'est que l'incidence sur le commerce de l'interdiction n'est pas déloyale ou inéquitable, parce que le programme du Brésil concernant les pneumatiques de rebut impose aussi des charges substantielles[376] aux fabricants nationaux[377]: il soumet les fabricants et importateurs nationaux de pneumatiques à des obligations coûteuses en matière d'élimination[378] et accroît notablement les coûts de production pour les rechapeurs nationaux en interdisant les importations d'enveloppes d'origine étrangère.[379] En outre, le Brésil soutient que les faits particuliers de la cause justifient ses mesures. Il fait observer que, à la différence des autres flux de déchets, les pneumatiques ne peuvent pas être recyclés en pneumatiques neufs et ne peuvent pas être mis en décharge. Il fait valoir que, puisque leur élimination présente des risques importants, moins il y aura de déchets de pneumatiques générés, mieux ce sera.[380]

4.164 Le Brésil note la remarque des Communautés européennes selon laquelle, même si elles ont un problème d'élimination des pneumatiques, elles n'ont pas jugé nécessaire d'imposer une interdiction d'importer. Il fait valoir que ce que les Communautés européennes oublient – ou passent sous silence – fort à propos est le fait qu'elles n'ont pas un marché important pour les pneumatiques rechapés et n'ont donc pas à faire face à des importations de pneumatiques rechapés. Il fait valoir en outre qu'il est par conséquent malhonnête de leur part de laisser entendre que les conditions existant au Brésil et dans les Communautés européennes sont semblables.[381]

4.165 Le Brésil fait observer également qu'un certain nombre de pays en dehors du Brésil ont restreint les importations de pneumatiques usagés et rechapés. Selon le Brésil, l'Argentine, le Bangladesh, Bahreïn, le Nigéria, le Pakistan, la Thaïlande et le Venezuela prohibent tous à la fois les importations de pneumatiques usagés et les importations de pneumatiques rechapés; le Maroc, la Macédoine, Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Jordanie exigent des licences d'importation antérieures pour les pneumatiques usagés et rechapés.[382]

4.166 Les **Communautés européennes** font valoir que, lorsque l'on évalue la nécessité de la mesure, en termes d'incidence sur le commerce international c'est la mesure la plus rigoureuse qu'un Membre de l'OMC puisse adopter[383], comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire

[373] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.
[374] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 3.
[375] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 30.
[376] Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 110; la première déclaration orale du Brésil, paragraphe 52.
[377] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 24; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.
[378] Voir Resolução CONAMA 258/1999, Art. 6 (pièce BRA-4).
[379] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 24.
[380] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 30.
[381] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 13.
[382] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 67.
[383] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.

États-Unis – Essence.[384] Elles font valoir que, compte tenu de cette caractéristique, il est impossible de considérer comme "nécessaire" la mesure contestée en l'espèce.[385] Elles soutiennent que cet élément est important pour l'analyse consistant à soupeser et à mettre en balance en vue d'évaluer si l'interdiction d'importer peut être considérée comme "nécessaire" pour la protection de la santé et de la vie.[386] Elles rappellent ce que l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, à savoir qu'"[u]ne mesure qui a une incidence relativement faible sur les produits importés pourra plus facilement être considérée comme "nécessaire" qu'une mesure qui a des effets restrictifs profonds ou plus larges".[387] Elles font valoir que non seulement le Brésil ne répond pas clairement à ces arguments, mais aussi que le fait que ses producteurs nationaux peuvent être tenus de se conformer à d'autres obligations coûteuses n'est pas pertinent pour le critère de la "nécessité" établi dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*.[388] En outre, les Communautés européennes font valoir que la Résolution CONAMA n° 258/1999 inclut expressément les pneumatiques rechapés importés dans le programme de revalorisation et impose aux importateurs de pneumatiques rechapés les charges les plus élevées en matière d'élimination. Elles sont également d'avis que quelques frais supplémentaires encourus par les entreprises de rechapage nationales au Brésil ne sont pas l'équivalent d'une interdiction d'importer. Elles expliquent que la protection créée par l'interdiction d'importer appliquée par le Brésil a causé un dommage considérable aux entreprises de rechapage des Communautés européennes.[389]

4.167 Les Communautés européennes notent que la seule réaction du Brésil figurant dans sa première déclaration orale en ce qui concerne l'incidence sur le commerce international est d'indiquer que "dans d'autres affaires, les interdictions d'importer ont été jugées justifiées au regard de l'article XX". Elles font valoir que cette référence à l'affaire *CE – Amiante* est impropre, parce qu'elle ne tient pas compte du fait que la mesure en cause dans cette affaire n'était pas essentiellement une interdiction d'importer, qui est la seule mesure dans la présente affaire, mais que c'était une interdiction générale frappant le produit, y compris une prohibition interne visant la production, la transformation et la commercialisation, associée aux interdictions d'exporter et d'importer. Elles expliquent que le Brésil, par contre, a interdit les importations de pneumatiques rechapés, alors que restent autorisées à la fois la production nationale et la commercialisation ainsi que l'exportation de pneumatiques rechapés.[390]

4.168 Les Communautés européennes estiment que le Brésil a pris la mesure radicale d'interdire l'importation d'un produit qu'il fabrique et exporte lui-même, y compris vers les Communautés européennes. Elles signalent que le Brésil se trouve pratiquement seul à avoir pris cette mesure. Les Communautés européennes et la grande majorité des Membres de l'OMC n'imposent pas de restrictions à l'importation des pneumatiques rechapés, qui font l'objet d'échanges commerciaux sans restrictions entre de nombreux pays. Elles font observer que, à la suite des deux procédures engagées par l'Uruguay, c'est le cas même au sein du MERCOSUR.[391]

4.169 Les Communautés européennes soutiennent que, en raison de l'interdiction d'importer, de nombreux rechapeurs européens ont perdu un marché important pour leurs produits. Elles font observer que, simultanément, le Brésil autorise l'importation de pneumatiques rechapés en provenance des pays du MERCOSUR et la production au Brésil de pneumatiques rechapés, dont la plupart sont fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés des Communautés européennes. Par conséquent,

[384] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40.
[385] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[386] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40.
[387] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.
[388] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.
[389] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 11.
[390] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.
[391] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 2.

les rechapeurs des Communautés européennes ont subi un double dommage. Les Communautés européennes expliquent que les entreprises de rechapage sont généralement de petites et moyennes entreprises qui ne peuvent pas s'ajuster facilement à la perte d'un marché important. Elles estiment en outre que, par voie de conséquence, l'interdiction imposée par le Brésil a conduit plusieurs entreprises à la fermeture ou les a obligées à supprimer des emplois.[392]

iv) Existence de solutions de rechange raisonnablement disponibles

Charge de la preuve

4.170 Les **Communautés européennes** affirment qu'il incombe au Brésil de prouver qu'il n'existe pas de solutions de rechange raisonnablement disponibles pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[393] Elles relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle il incombe aux Communautés européennes en tant que partie plaignante d'identifier une solution de rechange raisonnablement disponible et selon laquelle les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de cette charge de la preuve. Elles soutiennent que cette allégation est sans fondement et repose sur une mauvaise lecture de la jurisprudence de l'OMC. Elles rappellent que, dans le rapport *États-Unis – Jeux*, l'Organe d'appel a attribué la charge de démontrer qu'une solution de rechange n'était pas raisonnablement disponible non pas à la partie plaignante, mais à la partie défenderesse. Elles font valoir que cette dernière est uniquement dégagée de l'obligation d'identifier l'ensemble des mesures de rechange, lesquelles doivent être proposées par la partie plaignante mais peuvent aussi être identifiées par la partie défenderesse.[394]

4.171 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil pourrait prendre d'autres mesures que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour améliorer la gestion des pneumatiques de rebut sur son territoire[395] et qu'elles ont exposé plusieurs solutions de rechange dans leur première communication écrite et dans leur première déclaration orale.[396] Elles expliquent que, outre les mesures visant à assurer et augmenter le rechapage, elles ont concentré leurs arguments sur trois solutions de rechange, dont chacune comporte plusieurs possibilités: le stockage et la mise en décharge contrôlés, la valorisation énergétique et le recyclage des matériaux.[397] De plus, elles font observer que le Brésil a également fait référence à certaines solutions de rechange dans sa première communication écrite.[398]

4.172 Les Communautés européennes contestent l'affirmation du Brésil selon laquelle elles veulent inonder le Brésil de pneumatiques de rebut. Dans la mesure où le Brésil fait référence à l'exportation d'enveloppes rechapables, les Communautés européennes font observer qu'elles ont déjà expliqué que ces enveloppes n'étaient pas des déchets et que leur importation était, précisément pour cette raison, autorisée par les tribunaux brésiliens. Dans la mesure où le Brésil fait référence aux pneumatiques de rebut proprement dits, la législation des Communautés européennes interdit, dans les faits, l'exportation de ces pneumatiques à destination de pays qui n'en autorisent pas l'importation. De plus, les Communautés européennes font observer qu'elles n'ont pas contesté l'interdiction d'importer des pneumatiques imposée par le Brésil.[399]

---

[392] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 6.
[393] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19.
[394] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 42.
[395] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 58.
[396] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 43.
[397] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 58.
[398] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 43.
[399] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 5.

4.173 Par conséquent, les Communautés européennes font valoir qu'en l'espèce l'application de l'interprétation donnée par l'Organe d'appel implique que la charge de prouver que ces solutions de rechange ne sont pas raisonnablement disponibles incombe au Brésil.[400] Elles allèguent que le Brésil ne s'est pas acquitté de cette charge[401] en ce qui concerne aussi bien les mesures destinées à réduire le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil que les mesures destinées à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut.[402] Toutefois, afin d'aider le Groupe spécial à résoudre le différend, les Communautés européennes avancent d'autres arguments à l'appui de l'existence d'activités de gestion des pneumatiques de rebut qui sont des solutions de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer compatibles avec les règles de l'OMC.[403]

4.174 Le **Brésil** est d'avis que le principal point de désaccord entre les parties est la question de savoir si l'interdiction est nécessaire à la protection de la santé des personnes et de l'environnement, et cette question consiste essentiellement à savoir s'il existe une solution de rechange raisonnablement disponible.[404] Le Brésil soutient qu'une mesure de rechange n'est *pas* "raisonnablement disponible" si elle est purement théorique, si elle impose une "charge indue", si elle ne permet pas d'atteindre le "niveau de protection souhaité"[405] ou si son résultat est incertain.[406] Il fait en outre valoir qu'il incombe à la partie plaignante[407], c'est-à-dire aux Communautés européennes, d'identifier une mesure moins restrictive pour le commerce qui soit raisonnablement disponible.[408]

4.175 Le Brésil allègue que les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait parce qu'elles n'ont pas identifié une méthode d'élimination qui soit sûre, adéquate et viable.[409] De plus, il fait observer qu'aucune tierce partie n'a proposé de solution de rechange viable pour remplacer l'interdiction visant les pneumatiques rechapés afin de réduire le nombre de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés, et c'est toujours le cas. Il relève que les Communautés européennes ont reconnu qu'elles n'avaient pas eu le temps de procéder à une évaluation en profondeur des mesures de rechange. Par ailleurs, le Brésil fait observer que certaines tierces parties ont fait des déclarations confuses sur cette question et, dans leurs réponses à des questions, elles ont dit qu'elles prendraient contact avec les autorités de leur pays pour obtenir un complément d'information.[410]

4.176 Le Brésil allègue que l'interdiction d'importer est "nécessaire" parce que aucune mesure de rechange ne peut faire disparaître les risques présentés par la production inutile de pneumatiques de rebut[411] et parce qu'il n'existe aucune mesure de rechange raisonnablement disponible.[412] Il soutient

---

[400] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 43; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27.

[401] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 44.

[402] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27.

[403] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 44.

[404] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphes 3 et 15.

[405] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 308, citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphes 172 à 174. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 180.

[406] Voir le rapport du Groupe spécial *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 8.188.

[407] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 320.

[408] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 39, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 320.

[409] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphes 3 et 15.

[410] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.

[411] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 21 et 25.

[412] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.

que, bien que certaines méthodes d'élimination soient moins nuisibles que d'autres, ces méthodes ne permettent pas de traiter des volumes élevés de pneumatiques de rebut.[413]

Mesures présentées en tant que solutions de rechange

Mesures visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut

4.177 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil n'a pas fait tout ce qu'il pouvait pour réduire le nombre de pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil.[414] Elles font valoir que, fait étonnant, le Brésil n'a même pas de système d'inspection obligatoire des véhicules qui pourrait contribuer à faire en sorte que les pneumatiques usagés demeurent rechapables après utilisation. Fait encore plus étonnant, les Communautés européennes font observer que le Brésil autorise l'importation sur son territoire d'énormes quantités de pneumatiques usagés, dont la plupart servent au rechapage, mais dont certains sont même mis au rebut immédiatement.[415]

4.178 Le **Brésil** fait observer que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés empêche la production inutile de pneumatiques de rebut additionnels et, partant, réduit le volume de pneumatiques de rebut qui doivent être incinérés ou éliminés au moyen de méthodes qui présentent des risques pour la santé et l'environnement.[416] Il fait également valoir qu'il est indéniable que, moins il y a de pneumatiques à éliminer au Brésil, mieux c'est. Il soutient que l'interdiction d'importer est le moyen le plus important d'accroître la rechapabilité des enveloppes d'origine nationale parce que l'importation de pneumatiques rechapés a pour effet de réduire le nombre de pneumatiques rechapables au Brésil.[417] Le Brésil mentionne que les importations de pneumatiques qui ne peuvent pas être rechapés à nouveau "nuisent aux efforts déployés pour régler la question des pneumatiques usagés"[418], ainsi que le Groupe de travail britannique des pneumatiques usagés l'a reconnu.[419] Il relève également qu'il a déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures qui encouragent la non-production[420] et qu'il a un système d'inspection des véhicules.[421]

Mesures visant à faire en sorte que les pneumatiques brésiliens demeurent rechapables après utilisation

4.179 Les **Communautés européennes** font observer que l'un des principaux obstacles au rechapage des pneumatiques d'origine nationale au Brésil demeure la faible aptitude au rechapage des pneumatiques brésiliens pour voitures particulières. Elles estiment donc que des mesures visant à faire en sorte que les pneumatiques brésiliens demeurent rechapables après utilisation constituent une solution de rechange raisonnable pour réduire le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil.[422]

---

[413] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.

[414] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 45; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.

[415] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.

[416] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 6.

[417] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 52.

[418] Groupe de travail des pneumatiques usagés (Royaume-Uni), *Sixth Report of the Used Tyre Working Group*, paragraphe 11.5 (2003) (pièce BRA-55).

[419] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 124, citant la pièce BRA-55.

[420] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 104.

[421] Réponse du Brésil à la question n° 87 du Groupe spécial (pièces BRA-102 et 167).

[422] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 45.

4.180 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil pourrait prendre d'autres mesures pour réduire le nombre de pneumatiques de rebut comme: i) des mesures visant à favoriser l'utilisation de pneumatiques rechapés, par exemple lors de la passation de marchés publics[423]; ii) des mesures visant à réduire l'utilisation de pneumatiques pour le transport des personnes, par exemple en faisant la promotion des transports publics[424] ou en faisant campagne pour de meilleures habitudes de conduite[425]; et iii) des mesures visant à assurer des inspections périodiques des automobiles.[426] Elles soutiennent que le Brésil n'a pas jusqu'ici donné suite à ces solutions de rechange raisonnables.[427]

4.181 Les Communautés européennes estiment que les inspections périodiques des automobiles, y compris leurs pneumatiques, constituent une mesure efficace à prendre dans ce contexte puisque cela permet de garantir le remplacement des pneumatiques avant que leur bande de roulement n'atteigne ou ne dépasse la profondeur minimale des rainures et, de ce fait, à un moment où ils sont en règle générale encore rechapables.[428] Elles font observer que le Brésil a fait référence à un projet de loi (n° 5.979/2001) qui remplacerait les normes de sécurité des véhicules imposées au niveau des États par des normes nationales. Elles sont donc d'avis que le Brésil reconnaît qu'il ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'un système d'inspections périodiques obligatoires des véhicules. Elles estiment qu'il n'existe pas de système qui garantirait le remplacement des pneumatiques avant qu'ils ne deviennent usés au point de ne plus pouvoir être rechapés.[429]

4.182 Les Communautés européennes estiment que le Brésil fait simplement valoir qu'un système d'inspections obligatoires pourrait être mis en place ultérieurement. À la date de l'établissement du Groupe spécial, les Communautés européennes estiment que la mise en place d'un système d'inspections obligatoires des véhicules est une solution de rechange raisonnablement disponible, à laquelle le Brésil n'a pas eu recours. Selon elles, la question de savoir si le Brésil mettra en place un tel système à une date ultérieure est dénuée de pertinence aux fins de la présente analyse.[430] Les Communautés européennes relèvent en outre que rien ne garantit que le Brésil mettra effectivement en place un système d'inspections obligatoires.[431] Elles font observer que le Brésil n'a pas donné d'indication ferme quant à la date à laquelle le projet de loi sera adopté, ni quant à la date à laquelle le système d'inspections obligatoires entrerait finalement en vigueur sur l'ensemble de son territoire.[432]

4.183 Le **Brésil** estime qu'il a mis en place, pour les pneumatiques neufs, des normes de fabrication rigoureuses qui font en sorte qu'un plus grand nombre de pneumatiques demeurent aptes au rechapage après une première utilisation. Il explique que le Code national de la route (Loi n° 9.503/1997) établit un système d'inspections obligatoires des véhicules au Brésil.[433] Il souligne que le Code prescrit l'examen de la sécurité d'un véhicule, y compris les pneumatiques, et sa conformité avec les règles sur les émissions. Il explique qu'en vertu de la loi les États sont compétents pour élaborer et mettre en œuvre des normes de sécurité et des procédures d'inspection sur leur territoire respectif, et c'est ce qui se fait actuellement. Il explique en outre que l'organe législatif examine actuellement un projet de loi

[423] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[424] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[425] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[426] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.
[427] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57.
[428] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 46.
[429] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 47.
[430] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 48.
[431] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 49.
[432] Voir aussi le paragraphe 4.83.
[433] Réponse du Brésil à la question n° 87 du Groupe spécial (pièce BRA-102).

portant création de normes d'inspection fédérales uniformes (projet de loi n° 5.979/2001) (pièce BRA-167).[434]

4.184 Le Brésil relève également que l'absence de règles nationales à l'heure actuelle ne signifie pas que les États et les municipalités du Brésil ne peuvent pas, dans l'intervalle, appliquer des règles locales pour procéder aux inspections périodiques – ils le peuvent et c'est ce qu'ils font. Il relève en outre que les inspections ne se limitent pas aux inspections annuelles: les véhicules sont inspectés lorsqu'ils sont immatriculés pour la première fois, lorsqu'ils changent de propriétaire et aussi lorsque le propriétaire du véhicule déménage dans un autre État. Le Brésil mentionne que, selon le Département national de la circulation, 30 pour cent de la flotte d'automobiles du Brésil est inspectée chaque année lors d'un changement de propriétaire ou d'un déménagement du propriétaire dans un autre État.[435]

4.185 Le Brésil relève en outre qu'il est en train d'élaborer un plan annuel d'inspection des véhicules destiné à accroître la fréquence de remplacement des pneumatiques et, par voie de conséquence, le nombre d'enveloppes aptes au rechapage.[436] Il relève que les Communautés européennes proposent quatre solutions de rechange pour atteindre l'objectif de non-production: un "meilleur entretien des véhicules", des "campagnes de sensibilisation sur de meilleures habitudes de conduite", la promotion des transports publics et des règles de passation de marchés publics qui favorisent l'utilisation des pneumatiques rechapés.[437] Le Brésil estime qu'il a déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures qui encouragent la non-production: i) une campagne de sensibilisation aux transports publics n'est guère nécessaire, cependant, dans des pays en développement comme le Brésil où la plupart des gens n'ont pas de voiture et utilisent déjà les transports publics; et ii) des règles de passation de marchés publics sont également inutiles parce que la demande de pneumatiques rechapés au Brésil est considérable.[438] Toutefois, le Brésil fait valoir que ces "solutions de rechange" ne lui permettront pas d'atteindre le niveau de protection choisi parce que l'objectif est d'empêcher le plus grand nombre de déchets possible et, sans l'interdiction, des déchets qui auraient été empêchés ne le seraient pas.[439] Par conséquent, le Brésil fait valoir que des mesures comme celles-ci complètent l'interdiction d'importer, mais ne peuvent pas la remplacer.[440]

Mesures contre les importations de pneumatiques usagés[441]

4.186 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil n'a pas pris de mesures efficaces pour empêcher le flot constant et croissant de pneumatiques usagés au Brésil.[442] Elles allèguent que le Brésil importe un nombre croissant de pneumatiques usagés.[443] Elles font observer qu'en 2005 seulement, le Brésil a importé au total 10,5 millions de pneumatiques provenant de pays tiers, dont 8,4 millions de pneumatiques provenant des Communautés européennes[444], et qu'au cours des sept

[434] Réponse du Brésil à la question n° 87 du Groupe spécial (pièce BRA-167).
[435] Réponse du Brésil à la question n° 87 du Groupe spécial.
[436] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[437] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 38 du Groupe spécial; voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 57.
[438] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 104.
[439] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29.
[440] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 51.
[441] D'autres arguments avancés par les parties sur cette question sont exposés aux paragraphes 4.108 à 4.121.
[442] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 50; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29.
[443] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[444] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 50; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 30.

premiers mois de 2006, encore 4,5 millions d'enveloppes ont été importés.[445] Elles soutiennent que la plupart de ces pneumatiques servent à fabriquer des pneumatiques rechapés au Brésil. Elles font toutefois valoir que, à la différence de ce qui se passe pour l'importation de pneumatiques rechapés, une faible proportion des pneumatiques usagés importés seront rejetés sur-le-champ parce qu'ils ne sont pas aptes au rechapage ou pour d'autres raisons.[446] Par conséquent, elles estiment que, suivant la logique du Brésil, l'importation de pneumatiques usagés devrait être empêchée de manière encore plus pressante que l'importation de pneumatiques rechapés.[447]

4.187 En réponse aux allégations du Brésil selon lesquelles l'importation de pneumatiques usagés prendra bientôt fin, les Communautés européennes font observer qu'au vu des faits nouveaux sur le plan législatif, le Brésil s'oriente actuellement vers l'autorisation de l'importation d'enveloppes (et de pneumatiques rechapés). Elles soutiennent que deux projets de loi semblables bénéficient d'un soutien considérable, respectivement à la Chambre fédérale et au Sénat fédéral du Brésil. Elles font en outre observer que le projet de loi n° 203/91 a été approuvé par la Commission spéciale chargée de la politique nationale de gestion des déchets par une majorité de 22 voix contre quatre. De plus, elles font observer que le projet de loi n° 216/03 a été mis aux voix et approuvé le 16 décembre 2005 par la Commission des affaires sociales du Sénat fédéral dans une proportion de 18 voix contre une, et une seule abstention.[448] Les Communautés européennes estiment que le Brésil se borne à alléguer que le "gouvernement fédéral s'est employé énergiquement à sauvegarder l'intégrité de l'interdiction" et à expliquer les décisions judiciaires prises en 2006.[449]

4.188 Toutefois, les Communautés européennes soutiennent que concrètement des injonctions sont en vigueur, qui autorisent les rechapeurs brésiliens à continuer d'importer des enveloppes destinées au rechapage au Brésil. À leur avis, les assurances données par le Brésil à propos du fait que les tribunaux brésiliens n'accordent plus d'injonctions, ou ne le feront plus à l'avenir, et du fait que l'importation d'enveloppes cesserait, demeurent contredites par les faits. Les Communautés européennes font observer qu'elles ont déjà présenté des éléments de preuve qui contestent la déclaration du Brésil selon laquelle toutes les décisions rendues par la Haute Cour en 2006 confirmaient le bien-fondé de la position du gouvernement. Elles font valoir que, bien que le Brésil mette en avant les victoires judiciaires qu'il a remportées sur plusieurs importateurs de pneumatiques usagés, les principaux rechapeurs du pays continuent d'exercer leurs activités avec l'autorisation d'importer les enveloppes dont ils ont besoin pour leur production.[450]

4.189 Le **Brésil** fait observer que, pour stimuler davantage le rechapage des pneumatiques qu'il consomme, il interdit les importations de pneumatiques usagés, ce qui oblige les rechapeurs brésiliens à transformer les enveloppes de pneumatiques neufs d'origine nationale et importés qui sont récupérés sur le territoire du Brésil.[451]

Mesures de gestion des déchets

Stockage et mise en décharge contrôlés

4.190 Les **Communautés européennes** croient comprendre que le stockage contrôlé est l'activité qui consiste à entreposer des pneumatiques de rebut dans des installations adéquates, qui sont conçues pour prévenir les incendies et les parasites (y compris les moustiques). Elles font valoir que le

[445] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 30.
[446] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 50.
[447] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 13.
[448] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 56.
[449] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29.
[450] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 30.
[451] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.

stockage est différent de la "mise en décharge", activité qui consiste à déposer de grandes quantités de pneumatiques de rebut directement sur ou dans la terre. Elles expliquent que la mise en décharge consiste normalement à jeter les déchets en tas; cette méthode nécessite peu d'efforts ou de manutention de la part de l'exploitant d'un site, mais c'est aussi celle qui requiert le plus d'espace pour l'entreposage et, puisque les pneumatiques y sont entassés pêle-mêle, les risques d'incendie sont plus importants parce que la surface exposée est plus étendue et les volumes d'air entre les pneumatiques sont plus importants que dans le cas d'autres méthodes d'entassement.[452]

4.191 Les Communautés européennes expliquent par ailleurs que les pneumatiques de rebut sont stockés de plusieurs manières. Elles estiment qu'outre le système d'entassement en vrac, qui est courant dans les décharges, mais rarement utilisé pour le stockage contrôlé en raison de l'espace d'entreposage et de la manutention qu'il nécessite, les autres méthodes d'entreposage des pneumatiques dans les installations pour pneumatiques de rebut sont les suivantes: mise en piles droites, mise en piles avec chevauchement, pressage en ballots et déchiquetage. Selon les Communautés européennes, toutes ces méthodes, à divers degrés, tirent parti de l'espace et réduisent la place entre les pneumatiques, ce qui réduit le nombre d'habitats potentiels pour les insectes et expose une moins grande surface des pneumatiques à un incendie.[453]

4.192 Les Communautés européennes ne souscrivent pas à l'argument du Brésil selon lequel le stockage est une méthode d'élimination dangereuse[454] et peu judicieuse parce qu'elle présente des risques importants[455], crée des aires de reproduction pour les moustiques et contamine le sol en raison de la lixiviation de substances dangereuses. Selon elles, toutefois, il s'agit d'une description des risques que présentent des installations mal gérées, que l'on pourrait éviter en mettant dûment en œuvre les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle et le Code des règlements de la Californie.[456] Les Communautés européennes font observer que le Brésil se réfère en tant qu'élément de preuve à des documents présentés par des rechapeurs du Royaume-Uni, de la France, des États-Unis et de l'Europe. Elles font valoir que ces documents ne font pas référence à des installations bien gérées, mais à des dépotoirs sauvages ou à de vieilles décharges. Elles sont d'avis que ces documents ne peuvent donc pas servir à contredire leur position sur cette question.[457] De plus, les Communautés européennes allèguent qu'il est sans intérêt que les Lignes directrices de Bâle mentionnent que le stockage n'est qu'une méthode d'entreposage temporaire avant le transport d'un pneumatique de rebut dans une installation de valorisation.[458] Elles font valoir que le stockage joue un rôle important en tant qu'étape précédant d'autres opérations d'élimination, et que sa durée et sa capacité peuvent être ajustées en fonction des besoins spécifiques du pays concerné.[459]

4.193 Les Communautés européennes font valoir que le stockage permet de gérer les pneumatiques de rebut d'une manière contrôlée et étudiée, ce qui réduit, voire élimine dans les installations bien conçues et bien gérées, les risques associés aux moustiques et aux incendies. Selon elles, un élément de preuve pertinent du caractère non dangereux du stockage, est le fait que les installations de stockage de pneumatiques de rebut ne sont pas soumises à une évaluation obligatoire des impacts environnementaux au Brésil et en vertu du seul accord international existant sur l'évaluation des

[452] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 63.
[453] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 64.
[454] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 65.
[455] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36.
[456] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[457] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36.
[458] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36.
[459] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36.

impacts environnementaux: la Convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontières (25 février 1991).[460]

4.194 Le **Brésil** allègue que le stockage est une pratique dangereuse qui n'est plus acceptée en tant que solution légitime en matière de gestion de pneumatiques de rebut. Il fait valoir que le stockage n'est absolument pas une méthode d'élimination parce qu'il ne permet pas d'éliminer les déchets de pneumatiques. De plus, il fait observer que le stockage présente des risques pour ce qui est des moustiques, de la lixiviation de substances toxiques et des émissions dangereuses pendant un incendie.[461] Il appelle l'attention du Groupe spécial sur la pièce BRA-25, qui contient des images de tas de pneumatiques et d'incendies de pneumatiques, et montre que le stockage n'est pas vraiment sûr. Il fait valoir que la désinvolture avec laquelle les Communautés européennes traitent ces risques reconnus est un exemple de la manière dont elles traitent toutes les autres méthodes d'élimination.[462]

4.195 Le Brésil relève l'allégation des Communautés européennes selon laquelle ces "risques découle[nt] d'installations *mal gérées*" et renvoie le Groupe spécial aux pratiques de gestion exposées dans les Lignes directrices de Bâle sur les pneumatiques et dans la réglementation californienne.[463] Il fait observer que les Communautés européennes affirment que les Lignes directrices de Bâle sur les pneumatiques approuvent le stockage.[464] Toutefois, dans les faits, le Brésil soutient que ces lignes directrices disent explicitement que, même sous réserve d'un contrôle adéquat, le stockage "ne peut servir qu'à des fins d'entreposage *temporaire* avant l'acheminement de pneumatiques en fin de vie dans une installation de valorisation", et que "la mise en décharge et le stockage sont les solutions *les moins souhaitables*".[465] De plus, il fait observer que la Loi californienne sur le recyclage des pneumatiques[466] mentionne parmi ses principaux objectifs "[l]'assainissement, la réduction ou d'autres mesures correctives ayant trait aux *tas* de pneumatiques de rebut".[467]

4.196 Le Brésil fait observer que les Communautés européennes appellent l'attention sur un certain nombre de documents et de rapports que le Brésil aurait mal interprétés.[468] Il présente quelques renseignements sur le contenu de ces rapports concernant le stockage, méthode d'élimination tout à fait respectueuse de l'environnement selon les Communautés européennes[469]: i) l'Agence britannique de l'environnement, dans une publication intitulée "Tyres in the Environment" (Les pneumatiques dans l'environnement) (pièce BRA-1), dit que "[l]es pneumatiques en tas … présentent un risque d'incendie …" et "[d]ans le passé, les incendies ont été à l'origine d'une grave pollution de l'air et de l'eau, de sorte que nous devons réduire ce risque"[470]; et ii) les Lignes directrice de Bâle sur les pneumatiques.[471]

---

[460] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 65.
[461] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.
[462] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.
[463] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 74 et 75. (pas d'italique dans l'original)
[464] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.
[465] *Basel Convention Technical Guidelines on the Identification and Management of Used Tyres*, page 12 (pièce BRA-40). (pas d'italique dans l'original) Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.
[466] *California Tyre Recycling Act of 1989*, California Public Resource Code, article 42885.5 b) 2). (pas d'italique dans l'original)
[467] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.
[468] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 72.
[469] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.
[470] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.
[471] Voir le paragraphe 4.195. Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.

4.197 Le Brésil fait observer que les agences environnementales des États membres des Communautés européennes reconnaissent les dangers du stockage et travaillent à l'élimination des tas.[472] Il fait en outre observer que le Royaume-Uni, par exemple, a un Groupe de travail du stockage chargé de donner des conseils sur l'élimination des tas.[473] Il relève aussi qu'aux États-Unis la plupart des États interdisent les nouveaux entassements de pneumatiques et obligent les propriétaires et les exploitants de tas à cesser d'accepter de nouveaux pneumatiques et à élaborer des plans en vue de l'élimination des tas.[474]

4.198 Les **Communautés européennes** font observer que la mise en décharge contrôlée constitue aussi une solution de rechange et que le Brésil accepte la mise en décharge de pneumatiques broyés ou déchiquetés, de sorte que cette méthode doit aussi être considérée, au Brésil, comme une solution de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.[475] Elles font observer que l'article premier de la résolution conjointe SMA/SS 1/2002 du 5 mars 2002 subordonne l'élimination définitive des pneumatiques mis en décharge à la destruction préalable par broyage ou déchiquetage du pneumatique et au mélange préalable de ses parties avec des déchets domestiques ou à l'épandage desdites parties sur ces déchets.[476] Les Communautés européennes font observer que l'avant-dernier considérant de cette résolution conjointe rappelle que la Résolution CONAMA n° 258/1999 prescrit que l'élimination définitive des pneumatiques de rebut s'effectue au moyen de mesures respectueuses de l'environnement. Par conséquent, selon les Communautés européennes, force est de conclure que le Brésil estime que la mise en décharge de pneumatiques déchiquetés ne crée pas de risques pour l'environnement. Elles font valoir que la déclaration du Brésil selon laquelle "le déchiquetage de pneumatiques … n'empêche pas la lixiviation potentielle de produits chimiques organiques nocifs" et de métaux lourds contredit sa propre législation et doit être jugée sans fondement.[477]

4.199 En ce qui concerne la mise en décharge, le **Brésil** n'est pas sûr de ce que les Communautés européennes entendent par mise en décharge "contrôlée", mais la mise en décharge de quelque nature que ce soit est interdite dans les Communautés européennes depuis juillet 2006.[478] Le Brésil fait observer que le Brésil comme les Communautés européennes interdisent la mise en décharge de pneumatiques[479] parce que les pneumatiques endommagent la structure de la décharge et peuvent entraîner la lixiviation de contaminants nocifs dans l'environnement.[480] Le Brésil est d'avis qu'il n'a aucune raison valable d'accepter quelque chose que les Communautés européennes ont rejeté. Il relève l'allégation des Communautés européennes selon laquelle le Brésil autorise la mise en décharge, mais la disposition réglementaire citée par ces dernières est une mesure provisoire imposée

---

[472] Voir, par exemple, Ministère de l'écologie et du développement durable (France), *Réglementation de la collecte et de l'élimination des pneumatiques usagés*, 10 novembre 2005 (pièce BRA-135), *UK – Tyres in the Environment*, Avant-propos (1998) (pièce BRA-1); Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), *Chemical Hazard and Poisons Report*, page 8 (2003) (pièce BRA-10). Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 2 et 22; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 10.

[473] Conseil de l'environnement, Groupe de travail du stockage, *Seeking Solutions for Waste Tyres: Informing the Environment Agency's Waste Tyres Program – Tyre Stockpile Paper*, page 23 (2004) (pièce BRA-136).

[474] Voir John Serumgard, *Internalization of Scrap Tyre Management Costs*, page 3 (1998) (pièce BRA-125), page 19. Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 22; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.

[475] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 66. Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37.

[476] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 66.

[477] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 67.

[478] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.

[479] Voir Golder Europe EEIG, *Report on Implementation of the Landfill Directive in the 15 member States of the European Union*, page 122 (2005) (pièce BRA-41).

[480] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

par un État qui n'a aucune application à l'échelle nationale et qui a été adoptée en réponse à une crise aiguë de dengue dans cet État.[481]

Valorisation énergétique et co-incinération des déchets

Activités de valorisation énergétique et de co-incinération des déchets

4.200 Les **Communautés européennes** soutiennent que les deux parties au différend autorisent la valorisation énergétique au moyen de la co-incinération des pneumatiques de rebut.[482] Elles estiment que, au Brésil, la Résolution CONAMA n° 264 du 26 août 1999 est la mesure pertinente.[483] Elles font observer que la valorisation énergétique est l'une des meilleures pratiques de gestion des déchets mentionnées dans le rapport de l'OCDE intitulé "Improving Recycling Materials" (Améliorer les matériaux de recyclage).[484] Elles estiment que le pourcentage de valorisation énergétique provenant des pneumatiques de rebut en Europe a bondi de 11 pour cent en 1994 à 30 pour cent en 2003.[485]

4.201 Les Communautés européennes relèvent que le Brésil a concentré ses arguments sur la co-incinération dans des fours à ciment, bien que la co-incinération puisse également être effectuée dans d'autres installations, comme les papeteries ou les fours pour la fabrication de l'acier.[486] Elles soutiennent que la co-incinération de pneumatiques de rebut ou de combustibles dérivés des pneumatiques dans différentes installations (fours à ciment, usines de pâte à papier et papeteries, fours à arc électrique pour la fabrication de produits en acier à forte teneur en carbone et chaudières à usage utilitaire et industriel) est considérée comme une activité sûre dans le monde entier. Selon les Communautés européennes, cela explique l'essor de la co-incinération dans plusieurs pays, comme les États-Unis, l'Australie, le Japon ou les Communautés européennes.[487]

4.202 Les Communautés européennes relèvent que le Brésil a reconnu qu'il avait accordé des licences autorisant 46 sociétés à traiter des pneumatiques de rebut et, vraisemblablement, plusieurs d'entre elles utilisent des pneumatiques de rebut comme combustible.[488] Selon les Communautés européennes, il est regrettable que le Brésil n'ait pas donné de réponse utile à la deuxième partie de la question n° 43 du Groupe spécial (Quels types de méthodes d'élimination sont utilisés par les sociétés brésiliennes qui sont autorisées à traiter des pneumatiques de rebut au Brésil?) et ait refusé de répondre à la question n° 17 des Communautés européennes (portant sur les 46 sociétés autorisées à traiter des pneumatiques de rebut).[489] Les Communautés européennes estiment que les renseignements demandés sont pertinents pour évaluer la mesure dans laquelle la valorisation énergétique est une solution de rechange raisonnable au Brésil, et c'est ce qu'elles allèguent.[490]

4.203 Les Communautés européennes estiment que les autorités du Brésil semblent encourager la valorisation énergétique en tant que solution de rechange. Dans leur réponse à la question n° 43 du

[481] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.
[482] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37.
[483] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[484] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 68.
[485] Voir la figure 4.3 du rapport de l'OCDE "Improving Recycling Materials" qui est reproduite dans les pièces EC-16 et BRA-58, page 125. Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[486] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37.
[487] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 74.
[488] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 75.
[489] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 75; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.
[490] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 75.

Groupe spécial, elles font observer que le Brésil a reconnu que le cotraitement dans des fours à ciment et le cotraitement avec des schistes bitumineux étaient des méthodes d'élimination généralement approuvées par les autorités environnementales des États dans le cadre de la mise en œuvre de la Résolution CONAMA n° 258/1999.[491] En tout état de cause, selon les Communautés européennes, il est clair que la valorisation énergétique joue déjà un rôle important au Brésil. Les Communautés européennes font observer que le rapport "Panorama dos Resíduos Sólidos no Brasil" (Panorama des déchets solides au Brésil) mentionne que, en 2004, 56,06 pour cent des pneumatiques de rebut au Brésil avaient servi à produire des combustibles de substitution.[492] Elles ont déjà expliqué que, en raison de ses capacités en tant que pays et de sa participation importante dans les secteurs du ciment et du papier et dans le secteur énergétique, le Brésil ne pouvait pas alléguer qu'il avait du mal à mettre en œuvre la valorisation énergétique en tant que mesure de rechange. Les Communautés européennes signalent que, d'après la fiche-pays de la Banque mondiale, le secteur industriel du Brésil représente 40 pour cent de son économie, et que la publication "World Steel in Figures" (L'acier dans le monde en chiffres) de l'Institut international du fer et de l'acier a classé le Brésil au neuvième rang des principaux pays producteurs d'acier en 2005.[493]

4.204 Le **Brésil** fait valoir que, en dehors de la mise en décharge, seule l'incinération permet de traiter les importants volumes existants de pneumatiques de rebut, mais l'incinération produit des émissions nocives qui peuvent causer le cancer, ainsi que divers problèmes au niveau du système respiratoire, du système de reproduction et du système immunitaire.[494] Il souligne, par exemple, que d'après une étude de l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis, un "dispositif de combustion bien conçu, bien exploité et bien entretenu" pourrait atténuer le dommage additionnel causé par les émissions de combustibles dérivés des pneumatiques; toutefois, "il est peu probable qu'un dispositif de combustion à combustible solide [bien conçu] ne possédant pas un mécanisme d'appoint pour le contrôle des particules puisse satisfaire aux prescriptions réglementaires sur les rejets dans l'atmosphère aux États-Unis" et "d'aucuns s'inquiètent de ce que les émissions [provenant de dispositifs de combustion mal conçus ou primitifs] s'apparentent davantage à un incendie de pneumatiques à ciel ouvert qu'à un dispositif de combustion bien conçu".[495]

Sécurité de la valorisation énergétique et de la co-incinération des déchets

4.205 Le **Brésil** fait valoir qu'il est en droit d'opter pour le niveau de protection le plus élevé, et c'est précisément ce qu'il fait.[496] Il explique que le Brésil, les Communautés européennes et d'autres Membres de l'OMC continuent d'incinérer des déchets de pneumatiques non pas parce qu'il s'agit d'une pratique sûre, mais parce que la mise en décharge et le stockage sont encore plus dangereux et parce que les méthodes d'élimination moins risquées ne peuvent pas absorber les volumes générés.[497] Le Brésil fait valoir que l'incinération de pneumatiques de rebut dans des fours à ciment et des installations semblables ne lui permet pas d'atteindre le niveau de protection qu'il a choisi.[498] Il allègue que, bien qu'il existe manifestement un vaste consensus sur les dangers de l'incinération, le Brésil doit simplement montrer qu'il se fonde, de bonne foi, sur des opinions compétentes et respectées, encore que divergentes.[499] Il relève que les Communautés européennes reconnaissent

[491] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 76.
[492] Pièce EC-114.
[493] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 77.
[494] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 21 et 44 (pièce BRA-48).
[495] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 46 (pièce BRA-26).
[496] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 13.
[497] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 42.
[498] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23.
[499] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 178. Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 13.

que[500] "certains pouvoirs publics et certaines communautés scientifiques ont exprimé des inquiétudes quant à l'incinération des pneumatiques de rebut".[501]

4.206 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil dénature leurs arguments afin de donner l'impression que la co-incinération dans des fours à ciment est dangereuse. Elles relèvent que le Brésil affirme ensuite de façon étonnante que le déversement dans des dépotoirs est une méthode d'élimination moins dommageable que l'incinération. Elles soutiennent que, contrairement à ce que le Brésil allègue, la co-incinération continuera d'être utilisée à moyen terme jusqu'à ce que le recyclage soit totalement au point, surtout dans le contexte international actuel des prix du pétrole. Selon les Communautés européennes, cela explique pourquoi, en 2004, 56,06 pour cent des pneumatiques de rebut au Brésil ont servi à produire des combustibles de substitution. De plus, les Communautés européennes relèvent que le Brésil n'a pas allégué que la co-incinération n'était pas un système adéquat pour éliminer les pneumatiques, en tant qu'aires de reproduction des moustiques, ou pour réduire les incendies de pneumatiques à ciel ouvert.[502]

4.207 Les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'a pas démontré que la co-incinération des pneumatiques de rebut augmentait les rejets de substances dangereuses. Elles allèguent que tous les éléments de preuve qu'elle a présentés sont fondés sur des études rendues publiques il y a au moins dix ans, précisément lorsque les discussions sur la réglementation de la co-incinération ont commencé, et les études ont été menées dans des installations qui utilisaient l'ancienne technologie, comme les fours à ciment humides, ou qui brûlaient d'autres combustibles.[503]

4.208 Le **Brésil** dit que l'incinération n'était pas sûre il y a dix ans, et ne l'est toujours pas aujourd'hui. Il fait en outre valoir que les études qu'il a présentées sont les plus récentes à ce sujet. Il dit que les Communautés européennes ont été en mesure de présenter une seule étude plus récente, qui traite spécifiquement de la sécurité de l'incinération des pneumatiques de rebut.[504] Selon le Brésil, cette même étude fait état d'augmentations importantes des rejets de dioxines pendant l'incinération de pneumatiques de rebut. Il relève aussi qu'un rapport britannique datant de 2002, établi avec le concours du gouvernement britannique, indiquait que "les préoccupations d'ordre public et réglementaire au sujet des rejets font en sorte que les consentements [pour l'incinération de pneumatiques] sont difficiles à obtenir".[505]

Émissions de dioxines, furannes et autres polluants organiques persistants (POP)

4.209 Le **Brésil** note que les Communautés européennes concèdent que[506] l'incinération "peut entraîner des émissions de dioxines, de furannes et d'autres polluants organiques persistants".[507] Il fait en outre observer que les Communautés européennes font toutefois valoir i) que le caractère sûr de l'incinération est hors de propos parce que le Brésil l'autorise; et ii) que le contrôle des émissions pourrait rendre l'incinération sûre.[508] Il affirme que les deux arguments sont erronés.[509]

---

[500] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 76.
[501] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 13.
[502] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 38.
[503] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.
[504] Pièce EC-86.
[505] Pièce BRA-56, citée dans la réponse du Brésil à la question n° 123 du Groupe spécial; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 35.
[506] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 76.
[507] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 13.
[508] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 77 à 79.
[509] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 23.

4.210 *Premièrement*, le Brésil et d'autres pays autorisent l'incinération non pas parce qu'elle est sûre mais parce que d'autres méthodes moins risquées ne permettent pas d'absorber les volumes existants de déchets de pneumatiques, même si elles sont utilisées ensemble. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'incinération est appropriée uniquement "si aucune autre solution n'est possible".[510] Le Brésil relève que les Communautés européennes tentent sans conviction de défendre le caractère sûr de l'incinération. Toutefois, les études qu'elles citent étayent les arguments du Brésil.[511] Celui-ci estime que l'étude réalisée pour l'industrie du ciment décrit des tests effectués dans 16 fours allemands depuis 1989 et signale un accroissement de 1 233 pour cent à 3 900 pour cent des émissions de dioxines lorsque des pneumatiques sont brûlés.[512] Il fait observer que l'étude reconnaît également que l'utilisation de combustibles de substitution, comme les pneumatiques, pourrait entraîner la libération de métaux lourds. Il souligne en outre que deux autres études[513] citées par les Communautés européennes ne mesurent pas du tout les émissions de dioxines, et une étude reconnaît que les pneumatiques servant au recyclage produisent des lixiviats de plomb, de nickel, de chrome et de cadmium.[514]

4.211 Le Brésil fait valoir que l'incinération produit des émissions nocives (y compris des dioxines, des furannes et du plomb) qui causent le cancer, affectent le système immunitaire et entraînent des problèmes de reproduction.[515] Il note qu'il a expliqué en détail pourquoi l'incinération de pneumatiques de rebut était nocive, même dans des conditions contrôlées. Il fait observer que la province de l'Ontario a interdit l'incinération jusqu'à ce qu'elle se rende compte qu'il n'y avait pas d'autre façon de réduire l'entassement de ses déchets de pneumatiques. Le Brésil fait valoir qu'aucune étude présentée par les Communautés européennes n'étaye leur allégation ambitieuse selon laquelle l'incinération est totalement sûre – les études présentent plutôt des faits à l'appui d'augmentations des émissions de dioxines et de la lixiviation. Il souligne que, si les pneumatiques de rebut constituaient bel et bien le combustible sûr et précieux que les Communautés européennes prétendent qu'ils sont, il semble qu'ils devraient faire l'objet d'une forte demande; ce n'est toutefois pas le cas.[516] Il fait observer que les fours à ciment perçoivent encore des droits d'entrée pour accepter des pneumatiques et, comme le Groupe de travail britannique des pneumatiques usagés le souligne à juste titre, "[l]e rythme auquel les fours à ciment obtiennent l'approbation réglementaire requise pour utiliser des pneumatiques de rebut comme combustible de remplacement a été très lent jusqu'à ce jour".[517]

4.212 Le Brésil fait observer que, pour minimiser les risques associés aux dioxines, les Communautés européennes expliquent que "[l]es dioxines sont très répandues dans l'environnement et [que] la principale source d'exposition est l'alimentation".[518] Il souligne toutefois que, ainsi que l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis l'explique dans la pièce BRA-31, les dioxines entrent dans la chaîne alimentaire à partir des émissions dans l'atmosphère, s'accumulent dans les tissus animaux et sont ensuite transmises à la personne qui consomme la viande animale. Il fait observer que les Communautés européennes font également valoir qu'il existe un niveau

---

[510] Agence européenne pour l'environnement, *Waste from Road Vehicles*, page 2 (2001) ("*EU – Waste from Road Vehicles*") (pièce BRA-108). Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 2 et 24; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 11.

[511] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 48 du Groupe spécial.

[512] Pièce EC-86. Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 48 du Groupe spécial.

[513] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 48 du Groupe spécial.

[514] Voir IVL Swedish Environmental Research Institute LTD, *LCA Utilization of Used Tyres* (pièce EC-87); Fraunhofer Institute Materialfluss und Logistik, Study on Cost-benefit Scenarios for Recycling in the EU, page 126 (pièce EC-62). Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 25.

[515] Seymour Schwartz *et al.*, *Domestic Markets for California's Used and Waste Tyres*, Attachment A: Environmental and Health Consequences from Using Tyres as Fuel; Health Risk Assessment, page 1 (1998) (pièce BRA-48). Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8.

[516] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 11.

[517] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 42, citant la pièce BRA-55.

[518] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 116.

d'exposition tolérable, ainsi que l'a établi l'OMS.[519] Il fait en outre observer, toutefois, que le rapport du gouvernement des États-Unis qui est cité par les Communautés européennes fait ressortir le fait que l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis n'a pas reconnu l'existence d'un tel seuil et relève que l'OMS a recommandé que "tout … soit fait pour réduire l'exposition au niveau le plus bas possible".[520] Le Brésil fait par ailleurs observer que le même rapport des États-Unis souligne que chaque fois que l'OMS est revenue sur la question, elle a abaissé le niveau d'absorption tolérable pour les dioxines.[521] Enfin, le Brésil fait valoir que les Communautés européennes font manifestement erreur lorsqu'elles affirment que les dioxines ne sont pas l'un des 12 polluants organiques persistants dont l'élimination est ciblée dans la Convention de Stockholm; il suffit de jeter un coup d'œil rapide à l'annexe C et à l'article 5 pour le constater.[522]

4.213 Le Brésil relève que les Communautés européennes ont rejeté avec désinvolture les risques présentés par un produit chimique mortel[523] en disant que les dioxines provenaient des barbecues utilisés par les particuliers.[524] Il fait valoir que le niveau des dioxines rejetées par un four à ciment - même un four à ciment ultramoderne exploité comme il se doit - est beaucoup plus élevé que celui d'un barbecue. Si les Communautés européennes possèdent des renseignements montrant le contraire, le Brésil serait heureux de les obtenir.[525]

4.214 *Deuxièmement*, le Brésil soutient que des normes de rejet plus strictes peuvent réduire le dommage que l'incinération cause à la santé et à l'environnement mais non le faire disparaître.[526] Il fait en outre valoir que de telles normes exigent des améliorations prohibitives au chapitre des coûts.[527] Il estime que des émissions de niveau zéro pourraient en principe faire disparaître les risques associés à l'incinération. Toutefois, il fait valoir que, dans la pratique, si de telles normes étaient exigées, l'incinération cesserait d'être techniquement ou économiquement viable, et les déchets auparavant incinérés devraient être mis en décharge ou entassés, ce qui est encore plus dommageable. Le Brésil estime que, puisque ces risques sont inévitables, la seule façon de les réduire consiste à réduire les volumes de pneumatiques qui doivent être éliminés.[528]

4.215 Le Brésil fait valoir que la décision relative au point de savoir si une aciérie ou une papeterie utilisera des pneumatiques comme combustible est une décision que l'exploitant privé de l'usine prendra en fonction de diverses variables économiques, dont le coût du combustible (dans le cas des pneumatiques, la plupart perçoivent un droit pour accepter les pneumatiques devant être brûlés), et le coût de l'incinération. Le Brésil fait observer que plus les restrictions visant ce processus sont importantes, plus le coût de la mise en conformité est élevé. Selon lui, il s'ensuit que si le Brésil fixe des normes d'émission assez élevées pour atteindre le niveau de protection souhaité, le coût du respect de ces normes serait si élevé que les exploitants choisiraient une autre source de combustible. Le paragraphe 49 de la première communication écrite du Brésil donne l'exemple d'un État membre des Communautés européennes dans lequel l'utilisation de pneumatiques en tant que combustible a chuté après que les normes d'émission ont été rendues plus strictes. Le Brésil relève qu'en Autriche la part

[519] Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 116.

[520] General Accounting Office (US), *Environmental Health Risks: Information on EPA's Draft Reassessment of Dioxins*, pages 27, 28 et 46 (2002) (pièce BRA-33).

[521] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 39.

[522] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 12.

[523] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.

[524] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.

[525] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.

[526] Direction de l'environnement de l'OCDE, *Improving Recycling Markets* (2005) ("*OECD – Improving Recycling Markets*") (pièce BRA-58), page 140. Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 25.

[527] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 8.

[528] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26.

du marché de la valorisation énergétique est tombée de 70 à 40 pour cent en 2000 après la mise en place de règlements environnementaux plus rigoureux.[529]

4.216 Le Brésil estime que la question n'est donc pas de savoir si les incinérateurs du Brésil peuvent se doter de la technologie la plus sûre qui soit pour réduire les émissions, mais de savoir si l'incinération de pneumatiques de rebut continuerait d'être valable sur le plan commercial si des investissements coûteux étaient requis, surtout dans des pays en développement comme le Brésil. Celui-ci souligne que, dans l'état actuel de la technologie, moins il y a de pneumatiques incinérés, plus il y aura de pneumatiques entassés et mis en décharge – à un coût encore plus élevé pour la santé et l'environnement.[530]

4.217 Le Brésil fait valoir que les Communautés européennes ont fondé leur argumentation sur des conclusions erronées et, parfois, des déclarations tout à fait inexactes, par exemple le fait d'avoir décrit une substance chimique mortelle – la dioxine – comme une substance inoffensive. De plus, le Brésil est d'avis qu'en minimisant, à Genève, l'importance des risques associés à l'accumulation et à l'élimination des pneumatiques de rebut, les Communautés européennes ont contredit leurs propres représentants en matière d'environnement à Bruxelles.[531]

4.218 Pour répondre aux arguments du Brésil selon lesquels la valorisation énergétique produit "des émissions dangereuses et nocives, même dans les conditions les plus contrôlées", les **Communautés européennes** relèvent qu'elles ont avancé dans leur première déclaration orale plusieurs raisons à l'appui de cette solution de rechange.[532] Elles relèvent qu'il est vrai que l'incinération de déchets – si elle est mal faite – peut entraîner des émissions de dioxines, de furannes et d'autres polluants organiques persistants; toutefois, l'incinération ou la co-incinération de déchets détruit les polluants organiques persistants dans les déchets. Elles estiment que la pratique de co-incinération des déchets peut aussi être examinée à la lumière de la Convention de Bâle, dans le cadre de laquelle ont été adoptées en 2004 des Lignes directrices techniques générales pour la gestion respectueuse de l'environnement des déchets constitués de polluants organiques persistants ou en contenant. Les Communautés européennes estiment que la co-incinération dans des fours à ciment est incluse dans les lignes directrices en tant que technologie appropriée pour la destruction et la transformation irréversible des polluants organiques persistants contenus dans les déchets.[533] Elles estiment en outre que la technologie et l'équipement requis pour assurer le respect de ces limites d'émissions existent, et les sociétés brésiliennes qui exploitent des cimenteries, des aciéries et des papeteries peuvent sûrement se permettre ces investissements, si elles ne l'ont pas encore fait. Le Brésil n'a pas présenté d'éléments de preuve montrant le contraire.[534]

4.219 Les Communautés européennes font observer que le Brésil a reconnu que des normes d'émission plus rigoureuses entraîneraient une diminution des émissions. Elles estiment que les limites d'émission sont évidemment fixées pour protéger la santé des personnes et l'environnement contre des risques qui sont importants, et non contre des risques qui sont négligeables. Elles soutiennent que nos sociétés sont très éloignées des niveaux technologiques et économiques garantissant un risque nul. Les Communautés européennes ont les normes les plus rigoureuses au monde: leurs limites d'émission de dioxines, par exemple, sont cinq fois plus basses que celles du Brésil.[535] Dans les Communautés européennes, l'incinération de pneumatiques doit satisfaire au

[529] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[530] Réponse du Brésil à la question n° 97 du Groupe spécial.
[531] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1.
[532] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 68.
[533] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[534] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40.
[535] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40.

moins aux normes de la Directive 2000/76/CE sur l'incinération des déchets, qui garantit un niveau élevé de protection de la santé.[536]

4.220 Les Communautés européennes relèvent que le Brésil a répondu à leurs arguments en disant que les Communautés européennes "rejetaient avec désinvolture les risques présentés par un produit chimique mortel" (dioxines). Elles font observer qu'aucun argument n'a été avancé par le Brésil en ce qui concerne l'utilisation accrue de cette solution de rechange dans les Communautés européennes, au Brésil et ailleurs, et le rôle positif que joue la co-incinération dans des fours à ciment de pneumatiques de rebut dans la destruction des polluants organiques persistants contenus dans les déchets.[537]

4.221 Les Communautés européennes expliquent que les dioxines sont formées en très petites quantités lorsque des matières organiques comme l'huile, le bois, la graisse et le plastique sont brûlées. Elles expliquent qu'il ressort de la fiche des CE sur les valeurs des émissions à partir du groupe d'activités dont les fours à ciment font partie que les émissions totales de dioxines dans l'air chaque année dans les Communautés européennes s'élèvent à 0,0322 kg, ce qui représente 4 pour cent des émissions de dioxines dans les Communautés européennes. Elles relèvent que l'OMS est d'avis que la TCDD (la dioxine la plus dangereuse) n'affecte pas le matériel génétique et qu'il existe un niveau d'exposition en deçà duquel le risque de cancer serait négligeable. Les Communautés européennes estiment en outre que l'OMS a recommandé une ingestion mensuelle tolérable de 70 picogrammes par kilogramme de poids corporel.[538]

4.222 En outre, les Communautés européennes soulignent que le Brésil a glissé dans ses communications des inexactitudes sur les dioxines en tant que substance dangereuse, en l'occurrence les affirmations selon lesquelles les dioxines sont nocives, aussi infime que soit la quantité, et que la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants a inscrit les dioxines sur la liste des 12 contaminants dont l'élimination a été ciblée.[539] Les Communautés européennes soulignent que les dioxines ne font pas partie des 12 contaminants dont la production, l'utilisation et le commerce sont interdits ou qui doivent être éliminés conformément à l'article 3 de la Convention sur les polluants organiques persistants. Elles expliquent que les dioxines sont incluses dans l'annexe C de la Convention, avec d'autres produits chimiques dont les rejets totaux provenant de sources anthropogéniques doivent être réduits, selon l'article 5 de la Convention, dans le but de poursuivre leur réduction au minimum et, dans la mesure du possible, leur élimination définitive. Les niveaux de dioxine ont diminué ces dernières années, principalement en raison de la réduction des émissions atmosphériques produites par des installations industrielles. Les Communautés européennes travaillent activement sur d'autres réductions: la Directive 2000/76/CE fixe la limite à 0,1 ng/Nm^3 pour les usines d'incinération et de co-incinération, en comparaison avec la limite de 0,5 ng/Nm^3 fixée dans la Résolution CONAMA n° 316 du 29 octobre 2002 sur les procédures et les critères relatifs à l'exploitation de systèmes thermiques de traitement des déchets.[540]

4.223 Enfin, les Communautés européennes relèvent que les rapports mentionnés par le Brésil dans sa première communication écrite ne sont pas représentatifs de la situation actuelle de la valorisation énergétique en tant que solution de rechange et, dans certains cas, l'utilisation par le Brésil de ces rapports est tendancieuse. Elles font valoir que les preuves scientifiques les plus récentes montrent que l'incinération de pneumatiques de rebut dans des fours à ciment n'influence ni n'affecte les

[536] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[537] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 69.
[538] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 71.
[539] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 70.
[540] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 72.

émissions de dioxines et de furannes, réduit les émissions de SO_2 et n'accroît pas les émissions de plomb, de nickel, de chrome et de cadmium.[541]

Recyclage des matériaux

4.224 Les **Communautés européennes** soutiennent que le recyclage de pneumatiques de rebut à différentes fins est considéré comme une activité sûre dans le monde entier. Selon les Communautés européennes, c'est ce qui explique son essor dans plusieurs pays comme les États-Unis, l'Australie ou le Royaume-Uni. Les Communautés européennes estiment que les autorités brésiliennes semblent également encourager le recyclage en tant que solution de rechange. Elles relèvent que, dans sa réponse à la question n° 43 du Groupe spécial, le Brésil dit que la production d'asphalte-caoutchouc et de produits et appareils en caoutchouc sont des méthodes d'élimination généralement approuvées par les autorités environnementales des États dans le cadre de la mise en œuvre de la Résolution CONAMA n° 258/1999. Elles estiment que, selon un récent article trouvé sur le site Web du Ministère brésilien de l'économie, la société "Ecovias" est en train d'appliquer de l'asphalte-caoutchouc sur une route de 146 kilomètres à São Paulo et la société "Greca", qui est l'un de ses fournisseurs et possède trois installations à Rio Grande do Sul, Paraná et São Paolo, en construit actuellement une autre à Minas Gerais.[542]

4.225 Les Communautés européennes relèvent toutefois que le Brésil estime que le recyclage n'est pas une option acceptable. Toutefois, selon elles, les rapports joints en tant que pièces par le Brésil montrent que le recyclage ou la réutilisation de matériaux est bien développé; c'est ce qui ressort de la figure 4.3 du rapport de l'OCDE, qui montre que le recyclage de pneumatiques de rebut a bondi en Europe de 6 pour cent en 1994 à 28 pour cent en 2003.[543] Les Communautés européennes estiment que le Brésil répète que le recyclage n'est pas toujours économiquement ni techniquement viable, et ne peut absorber qu'une fraction des pneumatiques de rebut générés au Brésil. Elles font valoir que le Brésil insiste pour évaluer cette solution de rechange isolément.[544]

4.226 En tout état de cause, les Communautés européennes sont d'avis que le Brésil doit encore expliquer ses capacités à cet égard et, plus précisément, formuler des observations sur le rapport "Panorama dos Residuos Sólidos no Brasil" (Panorama des déchets solides au Brésil), dans lequel il est dit qu'"[e]n 2004, il y avait 146 000 tonnes de pneumatiques inutilisables ... dont 17,65 pour cent [ont été] roulées en feuilles [et] 19,65 pour cent [ont servi à fabriquer] des marchandises et des matériaux en caoutchouc".[545] Enfin, les Communautés européennes font valoir que, parmi les mesures en matière d'hygiène de l'environnement qui sont prévues au chapitre 5.1, le Programme national de lutte contre la dengue, adopté le 24 juillet 2002 par le Ministère brésilien de la santé, fait référence à 100 000 broyeurs pour le déchiquetage des pneumatiques, qui seront fournis aux municipalités pour soutenir l'utilisation de pneumatiques comme matière première pour la construction de maisons.[546]

4.227 Les Communautés européennes relèvent les allégations du Brésil selon lesquelles le recyclage de caoutchouc demeure "en grande partie expérimental, et son impact sur l'environnement inconnu", selon lesquelles l'asphalte-caoutchouc peut causer des risques professionnels et selon lesquelles les applications dans le domaine du génie civil entraînent des effets défavorables sur l'environnement. Les Communautés européennes allèguent que ces allégations sont inexactes. Elles relèvent que le

[541] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 73.
[542] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 79.
[543] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 18.
[544] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 41.
[545] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphes 80 et 81; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 41.
[546] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 80.

rapport joint par le Brésil à sa première communication écrite conclut qu'"aucun résultat définitif n'a été obtenu quant au fait que des expositions à l'asphalte-caoutchouc sont plus dangereuses que des expositions à l'asphalte classique". Elles estiment que, en ce qui concerne le génie civil, un rapport établi en mars 2005 par HR Wallingford Ltd. pour le Département du commerce et de l'industrie et l'Agence de l'environnement du Royaume-Uni explique les différentes réutilisations de pneumatiques dans des travaux portuaires, maritimes et fluviaux, et conclut que le risque global de dommage causé à l'environnement et à la santé des personnes devrait être faible ou pratiquement inexistant.[547]

4.228 Le **Brésil** fait également valoir que les applications du recyclage – bien qu'elles soient souvent plus sûres – ne constituent pas toujours la meilleure solution. Il fait observer qu'une association industrielle[548] qui est favorable au recyclage reconnaît néanmoins que "chaque utilisation potentielle dans le domaine du génie civil s'accompagne d'un ensemble particulier de contraintes techniques, environnementales et économiques".[549] Il dit, par exemple, que l'asphalte-caoutchouc doit encore faire l'objet d'une acceptation plus large, et qu'il existe des préoccupations au sujet des émissions pendant le pavage et le resurfaçage.[550] Le Brésil explique que le recyclage est préférable au stockage et à l'incinération parce qu'il est généralement plus sûr et permet de tirer le meilleur parti sur le plan environnemental du pneumatique de rebut, après le rechapage. Il explique toutefois que le recyclage n'a pas la capacité d'absorber les volumes existants.[551]

4.229 Le Brésil estime que l'Agence européenne pour l'environnement, par exemple, informe les États membres que "[l]e rechapage et le recyclage des pneumatiques devraient être encouragés et intensifiés, de préférence à l'incinération et à la valorisation énergétique".[552] Toutefois, il explique que le recyclage ne peut pas absorber les volumes existants. Il fait valoir que, dans les Communautés européennes, il contribue à éliminer à peine un peu plus du quart des déchets de pneumatiques.[553] Il fait observer que l'Agence européenne pour l'environnement note ceci[554]: "*Beaucoup trop de pneumatiques sont encore mis en décharge ou brûlés* ... [L]a conformité avec les directives des CE sur la mise en décharge et les émissions produites par l'incinération des déchets exigera des investissements considérables dans de nouvelles installations de rechapage et de recyclage."[555]

4.230 Le Brésil fait en outre observer que puisque le procédé de vulcanisation qui donne à un pneumatique ses propriétés physiques rigides ne peut pas être effectivement inversé, un véritable recyclage est impossible. [556] Il explique que la regénération est très coûteuse, est polluante et produit un caoutchouc de piètre qualité dont la demande et les applications sont limitées – les fabricants de pneumatiques ne peuvent tout simplement pas recycler un vieux pneumatique en un pneumatique neuf.[557] Il explique que la pyrolyse (décomposition du pneumatique dans un environnement sans oxygène) demeure expérimentale et coûteuse.[558] Il soutient que les utilisations dans le domaine du génie civil comme la construction de récifs artificiels et de parois de décharges peuvent contribuer à

[547] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 78.
[548] Serumgard, page 10 (pièce BRA-125).
[549] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 28.
[550] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 55 (pièces BRA-1, 60 et 62).
[551] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 94.
[552] *EU – Waste from Road Vehicles*, page 1 (pièce BRA-108).
[553] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 81.
[554] *EU – Waste from Road Vehicles*, page 3 (pièce BRA-108). (pas d'italique dans l'original)
[555] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 27. Voir aussi les observations du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 125 du Groupe spécial (pièce EC-84).
[556] Voir l'Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), *Integrated Waste Management Board, Increasing the Recycled Content in New Tyres*, page 21 (2004) (citant la société Bridgestone/Firestone) (pièce BRA-59).
[557] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 52 et 53.
[558] Voir *OECD – Improving Recycling Markets*, page 132 (pièce BRA-58).

éliminer une petite partie seulement des volumes existants et leur impact sur l'environnement demeure inconnu. Il note que le fait d'ajouter des pneumatiques de rebut déchiquetés à de l'asphalte doit encore faire l'objet d'une acceptation plus large et qu'il existe des préoccupations au sujet des émissions pendant le pavage et le resurfaçage.[559] Il estime que, dans les Communautés européennes, les applications de l'asphalte-caoutchouc[560] contribuent à éliminer un peu moins de 1 pour cent des pneumatiques de rebut.[561]

4.231 Le Brésil relève l'argument des Communautés européennes selon lequel le rapport "Panorama dos Residuos Sólidos no Brazil" prouverait que le Brésil réussit à éliminer tous ses pneumatiques. Il dit que tout ce que le rapport fait, toutefois, c'est de citer l'étude IPT très controversée qui a été commandée par les fabricants brésiliens de pneumatiques neufs.[562] Il souligne que la méthode utilisée dans l'étude en question était si mauvaise que les fabricants ont demandé que l'étude soit refaite.[563] Le Brésil explique que le problème en ce qui concerne le rapport tient au fait que, bien qu'il ait été rendu compte de l'élimination de 100 pour cent des pneumatiques qui ont effectivement été éliminés par les entreprises commerciales interrogées, la quantité de pneumatiques éliminés par ces entreprises représentait moins de la moitié de tous les pneumatiques de rebut générés cette année-là. De plus, le Brésil dit que, selon le rapport, plus de la moitié des pneumatiques ont été incinérés, et l'incinération, comme le Brésil l'a expliqué, présente des risques pour la santé et l'environnement.[564]

Autres mesures

Résolution CONAMA n° 258/1999 et programmes Rodando Limpo dans divers États du Brésil

4.232 Les **Communautés européennes** estiment que la législation brésilienne elle-même contient une mesure de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés[565]: le système de collecte et d'élimination mis en place par la Résolution CONAMA n° 258/1999 telle que modifiée en 2002[566], qui oblige les producteurs nationaux de pneumatiques neufs et les importateurs de pneumatiques neufs et rechapés à prévoir l'élimination sûre des pneumatiques de rebut dans des proportions spécifiées.[567] Les Communautés européennes sont d'avis que ce système d'élimination, s'il était correctement appliqué, ferait disparaître les risques éventuels pour la santé présentés par les pneumatiques de rebut. Elles font valoir que des régimes comme celui-ci sont encore plus efficaces qu'une interdiction d'importer parce qu'ils visent tous les pneumatiques de rebut. De l'avis des Communautés européennes, cela correspondrait également aux politiques modernes de gestion des déchets adoptées dans le monde, où différents types de régimes de recyclage et de valorisation ont été mis en place pour limiter ou éliminer la mise en décharge ou l'élimination sauvage de certains déchets.[568]

4.233 Les Communautés européennes allèguent que le Brésil n'a pas encore expliqué comment la collecte de pneumatiques de rebut auprès des consommateurs est organisée sur son territoire. Il leur

[559] Voir *UK – Tyres in the Environment* (pièce BRA-1).
[560] Serge Palard, BLIC, *Rubber Recycling Activities in Europe: Trends and Challenges*, Exposé dans le cadre d'une réunion de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc, 20 octobre 2004, diapositive 13 (pièce BRA-60).
[561] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.
[562] Pièce BRA-159.
[563] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 24 (pièce BRA-159).
[564] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 24.
[565] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[566] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[567] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.
[568] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.

semble qu'aucune obligation n'est imposée aux garages et détaillants spécialisés pour qu'ils récupèrent et gèrent correctement les pneumatiques de rebut dans les activités de remplacement. Les Communautés européennes font observer que le Brésil s'est uniquement référé au système mis en place par la Résolution CONAMA n° 258/1999, qui impose une obligation aux producteurs et importateurs de pneumatiques neufs et aux importateurs de pneumatiques rechapés. Toutefois, les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'assure pas la mise en œuvre correcte du régime CONAMA, comme les chiffres très élevés d'incidents de non-conformité permettent de le constater.[569]

4.234 Par ailleurs, les Communautés européennes font observer qu'une mesure de rechange pourrait consister à détruire les pneumatiques de rebut au-delà du programme obligatoire d'élimination contrôlée adopté par la Résolution CONAMA n° 258/1999. Ainsi, dans l'État du Paraná, les Communautés européennes relèvent l'existence d'un programme multisectoriel volontaire appelé "Paraná Rodando Limpo" ("Le Paraná roule propre"), dans le cadre duquel plus de 10 millions de vieux pneumatiques ont été éliminés, ce qui a entraîné la disparition du problème des pneumatiques de rebut dans cet État. Les Communautés européennes estiment que des programmes équivalents sont actuellement mis en œuvre dans les États du Pernambuco et de Paraíba. Elles font valoir que rien n'empêche le Brésil d'appliquer à l'ensemble de l'Union un programme qui a été mis en place dans plusieurs de ses États.[570] Elles relèvent également que le Brésil n'a pas expliqué pourquoi ces programmes ne pourraient pas être appliqués à l'ensemble de l'Union.[571]

4.235 Les Communautés européennes estiment que la collecte, le transport et l'entreposage temporaire de pneumatiques sont des activités nécessaires pour assurer les différentes pratiques de recyclage, de valorisation et autres pratiques d'élimination. Elles font valoir que ces activités devraient être menées d'une manière qui garantit que ces pneumatiques sont exempts de moustiques adultes et de leurs larves et œufs. Elles estiment que les pièces du Brésil dénotent la nécessité de garantir un traitement approprié des pneumatiques, puisqu'il est expliqué que les pneumatiques "devraient être correctement jetés, couverts ou mis en tas dans une remise … afin qu'ils ne puissent pas se remplir d'eau".[572]

4.236 Les Communautés européennes font valoir que la Résolution CONAMA n° 258/1999 et l'interdiction d'importer sont des mesures dont les objectifs sont différents et ne sont pas, contrairement à ce que le Brésil pense, "les fondements complémentaires et indivisibles de la stratégie nationale de gestion des pneumatiques de rebut". En fait, les Communautés européennes sont d'avis que l'interdiction d'importer rend obsolètes certaines obligations explicitement imposées par la Résolution CONAMA quant à la collecte et à l'élimination d'un certain nombre de pneumatiques de rebut, à savoir celles qui concernent les importateurs de pneumatiques rechapés.[573]

4.237 Enfin, les Communautés européennes relèvent l'affirmation de la Corée selon laquelle le Brésil pourrait envisager le rechapage en tant que possibilité de s'acquitter des obligations prévues dans la Résolution CONAMA n° 258/1999.[574] De plus, elles font valoir que l'imposition d'obligations en matière d'élimination aux importateurs de pneumatiques rechapés pourrait être une autre solution de rechange, pourvu que ces obligations en matière d'élimination soient proportionnées à la contribution des pneumatiques rechapés au problème des déchets additionnels au Brésil. Les Communautés européennes font en outre valoir que c'est déjà le cas en vertu de la Résolution CONAMA n° 258/1999, qui impose aux importateurs de pneumatiques rechapés la charge la plus lourde. Elles soutiennent que le Brésil n'a pas expliqué pourquoi des obligations proportionnées en

[569] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 61.
[570] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27.
[571] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[572] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 35.
[573] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4.
[574] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57.

matière d'élimination ne constituent pas un moyen suffisant de faire face aux conséquences que les pneumatiques rechapés importés pourraient avoir pour les déchets.[575]

4.238 Le **Brésil** fait observer d'emblée que la mesure de rechange doit pouvoir permettre d'atteindre les objectifs de la mesure contestée, encore que d'une manière qui soit moins restrictive pour le commerce.[576] Il relève que les Communautés européennes ont mentionné la Résolution CONAMA n° 258/1999 en tant que mesure de rechange. Il explique, toutefois, que la Résolution CONAMA n° 258/1999 impose aux fabricants et aux importateurs de pneumatiques l'obligation de récupérer les pneumatiques inutilisables et de garantir "l'élimination définitive et respectueuse de l'environnement [de ces] pneumatiques au Brésil".[577] Selon le Brésil, la Résolution précise que les fabricants et les importateurs (ou les tierces parties liées par contrat aux fabricants ou aux importateurs) doivent récupérer et éliminer un certain nombre de pneumatiques de rebut, en proportion du nombre de pneumatiques neufs importés ou fabriqués sur le territoire national, ou de pneumatiques reconditionnés importés.[578] Le Brésil relève que la Résolution ne précise pas quelles méthodes d'élimination sont jugées respectueuses de l'environnement; il identifie toutefois les méthodes qui sont interdites (c'est-à-dire le déversement de pneumatiques de rebut dans des décharges, la mer, des fleuves, des lacs ou cours d'eau, des terrains vagues ou des marécages, et l'incinération à ciel ouvert).[579]

4.239 Le Brésil dit que la Résolution CONAMA n° 258/1999 n'est qu'un élément du programme global de gestion des déchets du Brésil, qui complète – mais ne peut pas remplacer – l'interdiction d'importer.[580] Il mentionne que, même lorsque les méthodes de collecte et d'élimination sont conformes à la législation environnementale en vigueur, conformément à la Résolution CONAMA n° 258/1999, elles présentent des risques pour la santé et l'environnement. Il relève que, bien qu'une collecte efficace et en temps utile puisse contribuer à lutter contre les maladies transmises par les moustiques, les pneumatiques récupérés doivent quand même être éliminés – et il n'existe aucune méthode connue et complètement efficace pour le faire en ce qui concerne les volumes en cause. Il explique que, pour cette raison, même si la collecte constitue un élément vital du programme du Brésil, elle ne constitue pas une "solution de rechange" pour remplacer l'élimination ou la non-production de déchets additionnels.[581]

4.240 Le Brésil explique que, parce que la collecte et l'élimination finale de pneumatiques de rebut ont des effets défavorables considérables sur la santé des personnes et l'environnement, le programme de gestion des pneumatiques de rebut du Brésil met l'accent sur la non-production parce que le fait de se fonder uniquement sur la collecte et l'élimination des pneumatiques de rebut ne permettrait pas aussi efficacement d'éviter ou d'atténuer les risques pour la santé et l'environnement. Il dit que, puisque la Résolution se rapporte à la collecte, elle ne permet pas, en soi, d'atteindre le niveau de protection souhaité que l'interdiction d'importer vise et n'est donc pas une mesure de rechange qui est "raisonnablement disponible" pour le Brésil.[582]

4.241 Le Brésil ajoute également que, entre le moment où un pneumatique de rebut est récupéré et celui où il est éliminé, il doit être transporté (ce qui entraîne la propagation de maladies en cours de route) jusqu'à une installation d'élimination, entassé (ce qui peut causer des incendies accidentels, entraîner la contamination des sols et des cours d'eau, etc.) et, seulement alors, éliminé. Par

[575] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 17.
[576] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 112.
[577] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 118 (pièce BRA-4).
[578] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 118 (pièce BRA-4).
[579] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 118 (pièce BRA-4).
[580] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 118 (pièce BRA-4).
[581] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 120.
[582] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 119.

conséquent, même si des progrès technologiques considérables étaient faits de manière à supprimer les effets défavorables des méthodes d'élimination connues, la collecte, le transport et le stockage eux-mêmes présenteraient des risques pour la santé et l'environnement.[583]

4.242 Les **Communautés européennes** relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle des systèmes de collecte comme la Résolution CONAMA n° 258/1999 et Paraná Rodando Limpo ne sont pas des solutions de rechange parce qu'ils ne constituent pas des instruments de non-production. Selon elles, cela montre que le Brésil comprend fondamentalement mal la nature de la prescription relative aux solutions de rechange existantes. Les Communautés européennes soutiennent qu'il ne s'agit pas de solutions de rechange comparables à une hypothétique mesure de non-production de déchets (l'interdiction d'importer), mais de mesures de rechange, même s'il s'agit de gestion de déchets, qui permettraient au Brésil d'atteindre les mêmes objectifs que ceux qu'elle prétend atteindre au moyen de l'interdiction d'importer: la protection de la santé et de la vie contre les maladies transmises par les moustiques, les incendies de pneumatiques et la lixiviation.[584]

Imposition d'amendes

4.243 Les **Communautés européennes** font valoir que l'imposition par le Brésil d'amendes en raison du non-respect du régime CONAMA n'est pas un signe de mise en œuvre sérieuse, mais indique le contraire. Elles estiment qu'un communiqué de presse officiel d'IBAMA, datant de juin 2005, fournit des éléments de preuve de l'imposition d'amendes à huit sociétés. Elles estiment en outre que le montant total des obligations non respectées en matière d'élimination de pneumatiques est de l'ordre de 340 000 tonnes, c'est-à-dire près de 70 millions de pneumatiques de rebut (pour voitures particulières). Par conséquent, elles estiment que ces amendes correspondent à un montant de 0,30 real par pneumatique (60 reais par tonne), ce qui est très bas et beaucoup plus bas que l'économie réalisée, à savoir le coût de l'élimination. Dans ce contexte, les Communautés européennes jugent intéressant de mentionner que le projet n° 216/2003 du Sénat propose de faire passer cette amende à 400 reais par pneumatique non éliminé.[585]

4.244 Le Brésil prend note de la suggestion des Communautés européennes tendant à majorer les amendes imposées pour manquement aux obligations d'élimination parce qu'il en coûterait moins cher aux fabricants de pneumatiques de payer l'amende que d'éliminer le nombre requis de pneumatiques usagés.[586] Il fait valoir que les Communautés européennes comprennent mal le fonctionnement des amendes: premièrement, les amendes sont facultatives et celles qui sont imposées au titre de la deuxième infraction peuvent être plus élevées; deuxièmement, les amendes ne dégagent pas les sociétés de l'obligation de s'acquitter des obligations.[587] Le Brésil soutient que les amendes ne remplacent pas les obligations elles-mêmes parce qu'il s'agit simplement d'une pénalité pour non-respect.[588]

4.245 Pour renforcer l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés, le **Brésil** explique qu'il impose une amende de 400 reais par unité[589] pour l'importation de pneumatiques usagés et rechapés, ainsi que pour la commercialisation, le transport et l'entreposage de ces importations.[590] Pour encourager la collecte et l'élimination de pneumatiques, le Brésil fait observer qu'il a établi des

[583] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 121; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 26 à 31 (pièces BRA-119, 120, 121 et 122).
[584] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32.
[585] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 62.
[586] Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 102.
[587] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.
[588] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 53.
[589] Decreto Presidencial 3.919/2001 (pièce BRA-72), modifiant le Decreto Presidencial 3.179/1999, article 47-A (pièce BRA-73).
[590] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.

obligations rigoureuses en la matière. Il exige des fabricants et des importateurs de pneumatiques neufs qu'ils récupèrent et éliminent cinq pneumatiques de rebut pour chaque lot de quatre pneumatiques neufs ou importés. Il explique que les importateurs doivent également présenter des plans d'élimination appropriés pour obtenir des licences d'importation. [591] Il allègue qu'il a fait respecter ces obligations de manière stricte et a imposé aux contrevenants des amendes totalisant 20,5 millions de reais (environ 8,8 millions de dollars EU).[592]

Combinaison de diverses mesures d'élimination dans le cadre d'un programme de gestion des pneumatiques de rebut

4.246 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil n'a pas fait tout ce qu'il pouvait pour améliorer la gestion des pneumatiques de rebut au Brésil.[593] Elles estiment que des solutions de rechange, comme la collecte, le stockage contrôlé, la mise en décharge de pneumatiques déchiquetés, la valorisation des matériaux et la valorisation énergétique, doivent faire partie d'un régime, plan ou programme général, pour améliorer la gestion des pneumatiques de rebut sur son territoire.[594] Les Communautés européennes allèguent que le stockage, l'incinération et le recyclage, de même que la mise en décharge dans les pays qui l'acceptent, peuvent jouer un rôle important dans la gestion des pneumatiques de rebut sous réserve de l'existence de mesures adéquates de collecte des pneumatiques de rebut auprès des consommateurs, ainsi qu'il a été mentionné dans deux rapports, celui d'Atech Group et celui de l'Agence britannique de protection de l'environnement, et par le Japon dans ses communications en tant que tierce partie dans la présente affaire.[595]

4.247 Les Communautés européennes estiment en outre que ces solutions de rechange ne peuvent pas être organisées isolément ni rejetées l'une après l'autre, comme le Brésil continue de le faire, parce que chaque mesure prise isolément ne permet pas de garantir la bonne gestion de tous les pneumatiques de rebut. Elles font valoir que toutes les options devraient être mises en œuvre dans le cadre d'une politique, et non isolément, pour garantir une bonne gestion des pneumatiques de rebut.[596] Elles prennent note de l'allégation du Brésil selon laquelle il a une politique complète de gestion des pneumatiques de rebut, dans laquelle il inclut l'interdiction d'importer; toutefois, il n'a joint aucun document à l'appui de cette allégation.[597] De plus, les Communautés européennes allèguent que le Brésil n'a pas encore expliqué si un tel régime existait pour l'ensemble de son territoire.[598]

4.248 Le **Brésil** explique qu'il a mis en œuvre un programme complet de gestion pour protéger sa population et son environnement contre les risques que présentent les pneumatiques de rebut. L'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés du Brésil[599] est un élément central de ce programme parce qu'elle empêche la création de déchets de pneumatiques.[600] Le Brésil fait observer qu'il classe les pneumatiques dans la catégorie des déchets "spéciaux" parce qu'ils sont difficiles à récupérer et à éliminer. La politique de gestion des pneumatiques de rebut est régie par les principes de non-production, de réduction, de réutilisation et de recyclage. La Résolution CONAMA

[591] Voir Résolution CONAMA 258/1999 (pièce BRA-4).
[592] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 11.
[593] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 12.
[594] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphes 31 et 33.
[595] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 60.
[596] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 59.
[597] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33.
[598] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 59.
[599] L'interdiction est actuellement mise en œuvre en vertu de la Portaria SECEX n° 14/2004.
[600] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.

n° 258/1999 et l'interdiction visant les pneumatiques usagés et rechapés sont des piliers complémentaires et inséparables de cette politique.[601]

4.249 Le Brésil soutient que les autorités publiques brésiliennes ont aidé des sociétés privées à mettre sur pied des centres de collecte et ont intensifié leurs propres efforts de collecte. Toutefois, la collecte proprement dite ne règle pas le problème de l'élimination. Le Brésil travaille activement à l'élaboration de méthodes viables et sûres: il finance des projets de recherche sur l'asphalte-caoutchouc, il a mis en place des règles sur les émissions pour l'incinération de pneumatiques, il a accordé des licences à 46 sociétés pour le traitement des pneumatiques de rebut et la société d'État Petrobras teste une unité de pyrolyse.[602]

4.250 Le Brésil estime que les autorités environnementales européennes déploient des efforts considérables dans le dossier de l'élimination des pneumatiques de rebut, mais que les représentants des Communautés européennes à Genève semblent penser qu'il existe une réponse facile: une combinaison de stockage, de mise en décharge, de recyclage et de fours à ciment.[603] Le Brésil soutient qu'une telle combinaison ne constitue pas une solution de rechange parce que le recyclage apporte une capacité d'élimination limitée, tandis que le stockage et l'incinération sont dangereux.[604]

4.251 En outre, le Brésil fait valoir que la combinaison des trois solutions de rechange en matière d'élimination proposées par les Communautés européennes ne lui permet pas d'éliminer d'une manière sûre les pneumatiques de rebut: le recyclage – la moins risquée des trois solutions – ne peut pas absorber les volumes existants, ainsi que les Communautés européennes le reconnaissent ouvertement[605]; et le reste doit être incinéré ou stocké, et ces deux activités sont nocives. Le Brésil fait valoir qu'il est donc impossible d'éliminer les pneumatiques de rebut sans qu'il y ait des effets défavorables sur la santé et l'environnement. [606]

Mesures de rechange et niveau de protection choisi

4.252 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil a adopté une mesure qui, malgré l'existence d'autres solutions de rechange disponibles, pénalise de manière inéquitable et disproportionnée les produits importés par rapport aux produits d'origine nationale.[607] Selon elles, la plupart des risques pour la santé auxquels le Brésil se réfère découlent de pneumatiques mal jetés ou gérés. Les Communautés européennes soutiennent toutefois que ces risques peuvent être évités au moyen de l'établissement de programmes appropriés de collecte et d'élimination.[608] Elles font valoir que, dans la mesure où des programmes appropriés de collecte et d'élimination ne sont pas dûment mis en œuvre – ce dont le Brésil est entièrement responsable –, celui-ci ne peut donc pas justifier l'imposition d'une interdiction visant les produits d'autres Membres de l'OMC.[609] De plus, elles estiment que les éléments de preuve montrent que le Brésil exagère beaucoup les difficultés posées par la gestion des pneumatiques de rebut sur son territoire.[610] Ainsi, il est dit dans le rapport "Panorama dos Residuos Sólidos no Brasil" (Panorama des déchets solides au Brésil) que, "[e]n 2004,

[601] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 9.
[602] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 12.
[603] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.
[604] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 2 et 13.
[605] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[606] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[607] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 19; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[608] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[609] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 16.
[610] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 81.

il y avait 146 000 tonnes de pneumatiques inutilisables, dont 56,06 pour cent ont été utilisés pour produire des combustibles de substitution, 17,65 pour cent ont été roulés en feuilles, 19,65 pour cent ont servi à fabriquer des marchandises et des matériaux en caoutchouc et 6,64 pour cent ont été exportés".

4.253 Les Communautés européennes estiment qu'elles ont montré qu'il y avait plusieurs solutions de rechange pour la gestion et l'élimination appropriées des pneumatiques de rebut, y compris le stockage, la mise en décharge des pneumatiques déchiquetés, le recyclage et la valorisation énergétique. Elles soutiennent que la réponse du Brésil à chacune de ces solutions de rechange a consisté à les analyser et les rejeter l'une après l'autre isolément. Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont montré, les solutions de rechange doivent être évaluées et mises en œuvre non pas isolément, mais dans le cadre d'une politique cohérente. Par conséquent, elles soutiennent qu'une seule solution de rechange n'a pas à absorber tous les pneumatiques de rebut générés au Brésil.[611]

4.254 Les Communautés européennes allèguent que les solutions de rechange qu'elles ont présentées permettent d'atteindre les objectifs consistant à protéger la santé et la vie contre les maladies transmises par les moustiques, les incendies de pneumatiques et la lixiviation. À leur avis, la collecte, le stockage contrôlé, la mise en décharge de pneumatiques déchiquetés, la valorisation des matériaux et la valorisation énergétique, qui seront appliqués à tous les pneumatiques de rebut, et pas uniquement à ceux qui sont issus de pneumatiques rechapés importés, contribuent de manière importante à la lutte contre les maladies, les incendies de pneumatiques et la lixiviation.[612]

4.255 Le **Brésil** attend encore que quelqu'un établisse qu'il existe une autre manière de réduire le niveau d'enveloppes de pneumatiques qui doivent être éliminées au Brésil. Tant que cela ne sera pas fait, il soutient que l'interdiction d'importer demeure nécessaire.[613] Il allègue que la mesure qu'il a choisie – l'interdiction d'importer visant les pneumatiques usagés et rechapés ayant une durée de vie plus courte – est la seule option connue en matière de gestion des pneumatiques de rebut qui ne met pas en danger la santé des personnes et l'environnement parce qu'elle empêche la création inutile d'autres pneumatiques de rebut, ce qui supprime les effets défavorables sur la santé et l'environnement de leur collecte et de leur élimination.[614]

4.256 Comme aucune méthode d'élimination connue n'est à la fois sûre, adéquate, rentable et économiquement viable pour faire face à l'important volume de pneumatiques de rebut, le Brésil interdit l'importation des pneumatiques rechapés ayant une durée de vie plus courte pour empêcher la production inutile de déchets de pneumatiques.[615] Il soutient que chaque méthode connue permettant de faire face aux volumes existants comporte des risques graves et des effets défavorables sur la santé des personnes et l'environnement.[616] Il fait valoir que, jusqu'ici, ni lui ni aucun autre pays n'a découvert une méthode d'élimination sûre, efficace et économique. En attendant la découverte d'une telle méthode, le Brésil soutient que le rechapage des pneumatiques qu'il consomme et l'interdiction des importations de pneumatiques qui doivent être éliminés après une seule utilisation demeurent la seule façon de réduire au minimum les risques associés à l'accumulation et à l'élimination de pneumatiques de rebut.[617]

---

[611] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.

[612] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33.

[613] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 1.

[614] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 9.

[615] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 3 et 7; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.

[616] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[617] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 13.

4.257 Le Brésil allègue qu'il ne peut pas atteindre le niveau de protection qu'il a choisi sans interdire l'importation de pneumatiques ayant une durée de vie plus courte parce que, sans cette interdiction, la production de pneumatiques de rebut qui aurait pu être empêchée ne serait pas, en fait, empêchée.[618] Par conséquent, de l'avis du Brésil, seule la non-production de pneumatiques de rebut, qui nécessite une interdiction d'importer des pneumatiques ayant une durée de vie plus courte, permet d'atteindre le niveau de protection choisi par le Brésil.[619]

4.258 Le Brésil fait valoir que les solutions de rechange suggérées par les Communautés européennes ne lui permettront pas d'atteindre le niveau de protection qu'il a choisi, qui consiste à réduire les risques présentés par les pneumatiques de rebut dans *toute la mesure possible*[620] et, pour ce faire, le Brésil doit réduire le plus possible le volume de pneumatiques de rebut qui sont générés.[621] Il fait observer que, puisque la capacité d'élimination du recyclage est limitée, les Communautés européennes conseillent au Brésil de combiner le recyclage avec l'incinération et le stockage.[622] Toutefois, le Brésil est d'avis que l'incinération et le stockage présentent des risques importants.[623] Il fait valoir que, pour limiter ces risques dans toute la mesure possible, il doit empêcher la production inutile de déchets de pneumatiques pour réduire les volumes qui doivent être incinérés.[624]

4.259 Le Brésil fait observer que les obligations en matière de collecte et d'élimination à elles seules ne permettent pas d'atteindre le niveau de protection souhaité et ne sont pas des solutions de rechange disponibles.[625] Ces obligations complètent – mais ne peuvent pas remplacer – l'interdiction d'importer, parce qu'elles ne contribuent pas à éviter la production de pneumatiques de rebut additionnels qui doivent être éliminés au Brésil.[626] Comme le transport, le stockage et l'élimination éventuelle présentent des dangers pour la santé et l'environnement qui sont inévitables, ils ne peuvent pas réduire les risques d'accumulation et d'élimination de pneumatiques de rebut d'une manière aussi efficace que l'interdiction d'importer et, partant, ne permettent pas d'atteindre le niveau de protection souhaité par le Brésil.[627]

4.260 Le Brésil estime qu'il a démontré que l'interdiction d'importer était nécessaire au sens de l'article XX b) pour réduire l'accumulation de déchets de pneumatiques et les risques connexes parce qu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnablement disponible.[628]

Autres questions

Gestion des pneumatiques de rebut dans les Communautés européennes

4.261 Le **Brésil** fait observer que dans les Communautés européennes elles-mêmes: 20 pour cent des déchets de pneumatiques continuent d'être mis en décharge, en dépit d'une interdiction formelle; la décharge sauvage demeure un problème de taille; il est difficile d'assurer le financement des travaux d'assainissement des tas; la demande des consommateurs pour des pneumatiques rechapés

[618] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29. Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[619] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[620] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 2.
[621] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[622] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 72.
[623] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29.
[624] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29.
[625] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26.
[626] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26.
[627] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26.
[628] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.

demeure faible; et le recyclage demeure limité.[629] Le Brésil fait valoir que les positions adoptées par les Communautés européennes devant le présent Groupe spécial contredisent les déclarations qu'elles ont faites à Bruxelles, lesquelles étayent la position du Brésil.[630]

4.262 Le Brésil fait observer que lorsque la directive européenne sur la mise en décharge a interdit la mise en décharge de pneumatiques entiers à partir de 2003 et de pneumatiques déchiquetés à partir de 2006, l'Agence européenne pour l'environnement[631] s'est dite préoccupée par le fait que certains membres de l'UE "[devaient] encore trouver d'autres débouchés pour plus des deux tiers de leurs pneumatiques de rebut de manière à atteindre l'objectif".[632] Il estime qu'en 2004 seulement neuf des 25 pays de l'UE ont valorisé au moins 90 pour cent des déchets générés chaque année: les 16 autres ont valorisé moins de 61 pour cent des déchets, et sept d'entre eux ont eu un taux de valorisation allant de zéro à 25 pour cent.[633] Il estime en outre qu'à l'heure actuelle[634] un cinquième des pneumatiques de rebut dans les Communautés européennes se trouve toujours dans des décharges.[635] Il fait observer que l'Agence pour l'environnement relève que[636] "[b]eaucoup trop de pneumatiques sont encore mis en décharge ou brûlés" et que "la conformité avec les directives des CE … exigera des investissements considérables".[637] Compte tenu de ces données, le Brésil fait valoir qu'il n'est guère surprenant d'entendre le président de l'Agence britannique de l'environnement reconnaître[638] qu'"[e]n tant que nation, nous avons un problème avec l'élimination des pneumatiques".[639]

4.263 Le Brésil estime en outre qu'un rapport présenté par l'Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc prévoit que l'Union européenne élargie fait face à la "difficulté de gérer, d'une manière respectueuse de l'environnement, plus de 3,2 millions de tonnes métriques de pneumatiques usagés"[640], à un coût annuel d'au moins 600 millions d'euros, ce qui représente 1,2 euro par équivalent de pneumatique pour voiture particulière. Le Brésil estime que les difficultés spécifiques sont les suivantes[641]: absence de mise en décharge, garantie d'un traitement écologique, promotion de solutions d'élimination efficaces et durables, assainissement des anciens tas et contrôle des exportations vers des pays à faible revenu.[642]

4.264 Le Brésil estime que les États-Unis connaissent des difficultés semblables. Il relève qu'un représentant de l'industrie du caoutchouc[643] a fait observer que "[les États-Unis] [avaient] une économie pleinement développée, encore qu'au vu de certaines expériences menées avec les

---

[629] Voir la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 94 à 98.

[630] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 25.

[631] Agence européenne pour l'environnement, *Paving the Way for EU Enlargement*, page 27 (2002) (pièce BRA-127).

[632] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 7.

[633] Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, *End-of-life Tyres: A Valuable Resource with a Wealth of Potential* (2006) ("*End-of-life Tyres*") (pièce EC-84) (pièce BRA-126), page 5.

[634] *End-of-life Tyres*, page 6 (pièce EC-84) (pièce BRA-126).

[635] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[636] *EU – Waste from Road Vehicles*, page 3 (pièce BRA-108).

[637] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[638] *UK: Clamping Down on Illegal Tyre Dumping*, Newsletter of the European Environmental Press (Bulletin d'information de la Presse européenne de l'environnement), 4 septembre 2002 (pièce BRA-129).

[639] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

[640] Pièce EC-84. Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[641] *End-of-life Tyres*, page 4 (2006) (pièce EC-84) (pièce BRA-126).

[642] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15; deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 7.

[643] Voir Serumgard, page 19 (pièce BRA-125).

pneumatiques mis au rebut, on pourrait penser le contraire".[644] Le Brésil fait observer que cette donnée contredit complètement l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les options disponibles en matière d'élimination, lorsqu'elles sont "mises en œuvre dans un cadre général, et non isolément, [peuvent] garantir une saine gestion des vieux pneumatiques".[645] Il fait valoir que si cette capacité d'élimination était effectivement disponible, rien n'empêcherait les membres des Communautés européennes de parvenir à une valorisation complète.[646]

4.265 Le Brésil estime que les Communautés européennes sont apparemment d'avis que les exportations constituent une solution de rechange légitime pour remplacer l'élimination. Il relève qu'il est mentionné dans la pièce EC-92 que "[d]ans les faits, il n'est pas encore économiquement viable de réduire le déversement de pneumatiques usagés … Par conséquent, la solution la moins coûteuse en Europe a consisté à tenter de les exporter vers des pays en développement".[647] Le Brésil relève que les Communautés européennes considèrent[648] les exportations comme un moyen légitime de réduire leur problème de pneumatiques de rebut.[649] Il estime que dans les Communautés européennes, toutefois, le Groupe de travail britannique des pneumatiques usagés[650] s'est dit consterné par l'importation de pneumatiques au Royaume-Uni, "ce qui rendait le Royaume-Uni responsable en définitive de leur élimination", et s'est dit préoccupé par le fait que "le Royaume-Uni continu[ait] d'être le dépotoir de pneumatiques de l'Europe".[651] Le Brésil fait valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés qu'il a mise en place est fondée sur cette même préoccupation: le Brésil ne veut pas recevoir de pneumatiques ayant une courte durée de vie ni "[être] responsable en définitive de leur élimination", et il ne veut pas être "le dépotoir de pneumatiques de l'Europe".[652]

4.266 Enfin, le Brésil mentionne que les Communautés européennes ont rejeté le principe environnemental bien fondé de la non-production au motif qu'il n'était rien de plus qu'une déclaration politique.[653] De la même manière, il estime que les Communautés européennes ont écarté les risques reconnus de la gestion et de l'élimination des déchets.[654]

4.267 Les **Communautés européennes** font observer que le Brésil allègue qu'un bon exemple du fait qu'il n'existe pas de solutions de rechange est celui des difficultés constantes auxquelles se heurtent les Communautés européennes pour gérer leurs volumes grandissants de déchets de pneumatiques. Elles font valoir que le Brésil ne tient pas compte du fait que six États membres des Communautés européennes recyclent et valorisent déjà 100 pour cent de leurs pneumatiques de rebut. De plus, elles allèguent qu'il n'est pas vrai que 20 pour cent des pneumatiques de rebut sont toujours mis en décharge. Telle était la situation en 2004, deux ans avant l'entrée en vigueur de l'interdiction complète de la mise en décharge. En outre, les Communautés européennes mentionnent qu'elles n'ont

[644] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.
[645] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 72. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 46 du Groupe spécial.
[646] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18.
[647] Pièce EC-92, page 10.
[648] Voir Valerie L. Shulman, Ph.D., Secrétaire général de l'Association européenne de recyclage des pneus, pages 29 et 30 (pièce BRA-9).
[649] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19.
[650] Groupe de travail des pneumatiques usagés (Royaume-Uni), *Sixth Report of the Used Tyre Working Group*, page 6 (2001) (pièce BRA-55).
[651] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 19 et 20.
[652] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 20; deuxième déclaration orale, résumé analytique, paragraphe 9.
[653] Pour des exemples des propres politiques communautaires sur la non-production de déchets, voir la réponse du Brésil à la question n° 37 du Groupe spécial. Voir aussi les observations du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 125 du Groupe spécial (pièce EC-84) et la réponse du Brésil à la question n° 124 du Groupe spécial.
[654] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 2.

pas adopté une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Par conséquent, elles ne sont pas tenues d'expliquer leur politique de gestion des pneumatiques de rebut ni la politique de leurs 25 États membres, qui ne sont pas en cause dans le présent différend.[655]

4.268 Les Communautés européennes contestent la déclaration du Brésil selon laquelle elles veulent inonder le Brésil de pneumatiques de rebut. Dans la mesure où le Brésil fait référence à l'exportation d'enveloppes rechapables, les Communautés européennes relèvent qu'elles ont déjà expliqué que ces enveloppes n'étaient pas des déchets, et que leur importation était, précisément pour cette raison, autorisée par les tribunaux brésiliens. Dans la mesure où le Brésil se réfère aux pneumatiques de rebut proprement dits, la législation des Communautés européennes interdit en fait l'exportation de ces pneumatiques vers des pays qui n'en autorisent pas l'importation. De plus, elles soulignent qu'elles n'ont pas contesté l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés.[656]

4.269 Le Brésil estime que les Communautés européennes font valoir que, bien qu'elles aient un problème d'élimination des pneumatiques, elles n'ont pas jugé utile d'imposer une interdiction d'importer. Il répond que, ce que les Communautés européennes laissent de côté – ou omettent – de façon fort opportune, c'est qu'elles n'ont pas un marché important pour les pneumatiques rechapés et, partant, ne sont pas aux prises avec des importations de pneumatiques rechapés.[657]

4.270 Le Brésil mentionne qu'en Europe la plupart des consommateurs ont refusé d'acheter des pneumatiques rechapés, principalement parce qu'ils les considèrent comme un produit de moindre qualité. Il fait observer que cette idée existe encore même si les pneumatiques rechapés doivent satisfaire à des contrôles de qualité rigoureux comparables aux normes applicables aux pneumatiques neufs.[658]

Coûts économiques et environnementaux de l'élimination des pneumatiques de rebut

4.271 Par ailleurs, le **Brésil** fait valoir que l'élimination des pneumatiques de rebut entraîne des coûts économiques et environnementaux élevés. Il fait observer qu'il reste fondamentalement que les pneumatiques de rebut constituent un problème[659]:

> "À l'heure actuelle, dans la plupart des pays, c'est un fait que les pneumatiques mis en rebut sont des déchets ...; autrement dit, il faut payer pour les faire enlever du lieu de production … Outre ces coûts de gestion directs, les pneumatiques mis au rebut peuvent aussi engendrer des coûts sociaux indirects ..."[660]

4.272 Le Brésil explique qu'il autorise certaines méthodes d'élimination mais chaque méthode crée une nouvelle série de problèmes environnementaux. Il fait valoir que l'incinération permet de traiter de gros volumes de pneumatiques de rebut, mais elle produit des émissions plus importantes de dioxines, de furannes et de métaux lourds que les combustibles classiques. Il fait observer que le cotraitement avec les schistes bitumineux, qui est une forme de pyrolyse, est encore expérimental, et que son impact environnemental est inconnu tandis que sa capacité est limitée. Il explique que les applications de l'asphalte-caoutchouc demeurent limitées au Brésil, comme dans d'autres pays, et que le recyclage implique des coûts élevés et donne du matériel de moindre qualité pour lequel la demande est limitée. Il estime que ces méthodes d'élimination sont toutes utilisées au Brésil, mais ne constituent d'aucune façon des mesures de rechange à la non-production obtenue au moyen de

[655] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 34.
[656] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 5.
[657] Deuxième déclaration finale du Brésil, paragraphe 13.
[658] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 62 (pièces BRA-2, 3 et 58).
[659] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 14.
[660] Serumgard, page 3 (pièce BRA-125).

l'interdiction d'importer. Par ailleurs, il estime qu'en dehors de l'élimination, la collecte et le transport des pneumatiques usagés posent aussi un défi à cause des caractéristiques géographiques du Brésil.[661]

4.273 Le Brésil estime que les Communautés européennes font valoir que les pneumatiques de rebut sont une ressource précieuse. Il relève toutefois que, pour citer l'industrie européenne du pneumatique, ils constituent, en réalité, "des déchets ayant une valeur négative (frais de collecte et de valorisation/élimination)".[662] Il allègue que les Communautés européennes, dans leur argumentation devant le Groupe spécial, ont construit une réalité de remplacement dans laquelle les pneumatiques de rebut sont une ressource précieuse, dans laquelle l'accumulation de pneumatiques de rebut n'a rien à voir avec la maladie, dans laquelle les dioxines sont bénignes, et dans laquelle un pays en développement comme le Brésil pourrait éliminer de manière sûre l'ensemble de ses pneumatiques de rebut s'il était aussi efficace et compétent que les Communautés européennes. Selon le Brésil, l'autre réalité que les Communautés européennes décrivent est complètement dissociée du monde réel.[663]

4.274 Selon les **Communautés européennes**, le fait que toutes les solutions de rechange comportent des inconvénients sur le plan environnemental est inévitable, et n'est pas spécifique aux pneumatiques rechapés. Les Communautés européennes sont d'avis qu'il n'existe presque pas de déchets pouvant être éliminés d'une manière totalement neutre sur le plan environnemental. De plus, elles font observer qu'aucun des inconvénients ou coûts auxquels le Brésil a fait référence n'est important au point qu'il faille écarter des solutions de rechange, comme le montre le fait que toutes les solutions de rechange considérées sont utilisées dans de nombreux pays, y compris le Brésil. Enfin, à leur avis, ces inconvénients ou coûts semblent quand même moins importants que les risques pour la santé et la vie des personnes résultant de la mauvaise gestion des pneumatiques.[664]

4.275 Les Communautés européennes font valoir que les pays en développement peuvent aussi avoir recours à différentes options, ainsi qu'il est expliqué dans le rapport de l'OCDE sur l'amélioration des marchés du recyclage, dans les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés, dans le rapport de l'Agence de l'environnement du Royaume-Uni sur le transport et la gestion des pneumatiques de rebut et dans le rapport sur les incendies de tas de pneumatiques, établi par l'entreprise Environmental Engineering and Contracting, Inc.[665] Par ailleurs, les Communautés européennes relèvent que le rapport de l'OCDE "Improving Recycling Materials" (Améliorer les matériaux de recyclage) explique que l'incinération, la valorisation énergétique, le recyclage du caoutchouc et le rechapage sont les meilleures pratiques de gestion des déchets pour les pneumatiques de rebut.[666]

4.276 En outre, les Communautés européennes allèguent que toute mesure établissant un système visant à faire en sorte que les pneumatiques de rebut soient éliminés correctement serait compatible avec le principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement. De fait, les systèmes d'élimination des pneumatiques de rebut permettent d'imputer les coûts environnementaux aux exploitants/consommateurs concernés tout en garantissant, en même temps, un niveau de protection environnementale qui ne crée pas une distorsion des échanges internationaux.[667]

---

[661] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 10.
[662] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 18, citant G. Paolo Giuliani, BLIC, *Management of End-of-Life Tyres: The Point of View of Tyre Manufacturers*, page 8 (2000) (pièce BRA-138).
[663] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 25.
[664] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[665] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 15.
[666] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.
[667] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 138 et 139.

v) Conclusion concernant l'article XX b)

4.277 Les **Communautés européennes** sont d'avis que la décision du présent Groupe spécial aura des répercussions considérables sur la manière dont les pneumatiques rechapés seront considérés à l'avenir. Selon elles, si le Brésil devait avoir gain de cause avec l'argument selon lequel il est nécessaire d'interdire les pneumatiques rechapés pour protéger la santé et la vie des personnes, d'autres pays pourraient aussi se sentir encouragés à imposer des interdictions semblables. Les Communautés européennes allèguent que cela voudrait dire que les pneumatiques rechapés deviendraient un produit qui pourrait être de plus en plus exclu des échanges internationaux, et pareille situation serait extrêmement nuisible quant à la perception qu'a le public des pneumatiques rechapés. Elles estiment qu'un tel résultat irait directement à l'encontre des intérêts de la protection de l'environnement et de la gestion responsable des déchets.[668]

4.278 Les Communautés européennes relèvent aussi que les arguments du Brésil concernant l'article XX b) ont des répercussions qui vont au-delà des pneumatiques. Elles soutiennent que, contrairement aux affirmations du Brésil, les pneumatiques rechapés ne sont pas les seuls produits qui ont des répercussions du point de vue de la gestion des déchets. Elles font observer que tous les produits deviennent un jour des déchets, et de nombreux produits qui font habituellement l'objet d'échanges à l'heure actuelle deviennent des déchets qui posent autant de problèmes, sinon plus, que les pneumatiques de rebut. Elles font valoir que, s'il était possible d'interdire l'importation de produits simplement parce qu'ils deviendront un jour des déchets dont l'élimination pourrait être difficile, de nombreux produits pourraient à l'avenir être affectés par des interdictions commerciales similaires.[669]

4.279 Les Communautés européennes relèvent que le Brésil reconnaît que les exceptions générales prévues à l'article XX ne devraient pas faire l'objet d'une utilisation abusive et que "l'interdiction d'importer ne restreint pas les échanges d'une manière injuste ou inéquitable". Elles font en outre observer que la raison donnée par le Brésil à l'appui de cette affirmation est que les faits en l'espèce sont uniques parce que "les pneumatiques sont différents de la plupart des autres filières de déchets".[670] Les Communautés européennes ne souscrivent pas à cette conclusion. Elles mentionnent que la raison donnée par le Brésil pour justifier l'interdiction pourrait très bien être invoquée par d'autres Membres de l'OMC pour interdire l'importation de produits ayant une durée de vie plus courte que d'autres produits concurrents qui sont également produits dans le pays.

4.280 Les Communautés européennes font valoir que le commerce international des automobiles, des appareils électriques et électroniques, des jouets, des meubles, des vêtements et d'autres produits pourrait ainsi être limité par une application élargie de l'article XX b).[671] De plus, elles relèvent que des arguments semblables à ceux qui ont été avancés par le Brésil en ce qui concerne les pneumatiques rechapés pour voitures particulières pourraient aussi être avancés en ce qui concerne d'autres produits qui ont une durée de vie tout à fait prévisible: les Membres de l'OMC pourraient décider d'interdire l'importation de boissons embouteillées dans des bouteilles de plastique plutôt que dans des bouteilles en verre réutilisables parce que les bouteilles de plastique servent aussi de gîtes larvaires pour les moustiques et, si elles sont brûlées, le panache de fumée contient aussi des substances dangereuses.[672]

4.281 En ce qui concerne les pneumatiques pour véhicules commerciaux et aéronefs, les Communautés européennes estiment que ces produits n'ont pas une durée de vie prévisible. Par conséquent, elles font valoir que, si le Brésil est autorisé à interdire les importations de pneumatiques

[668] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 3.
[669] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 4.
[670] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.
[671] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.
[672] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.

pour camions et aéronefs, il n'y a pas de raison pour que d'autres Membres ne puissent pas interdire les appareils électroniques de qualité inférieure au motif qu'ils auront probablement une durée de vie plus courte que les appareils de qualité supérieure.[673]

4.282 Le **Brésil** relève l'argument des Communautés européennes selon lequel les pneumatiques de rebut ne sont pas différents d'autres produits et que, partant, constater que l'interdiction d'importer imposée par le Brésil est justifiée permettrait à d'autres Membres de l'OMC d'avoir recours de manière abusive aux exceptions prévues à l'article XX. Le Brésil soutient que tous les produits mentionnés par les Communautés européennes sont bien différents des pneumatiques de rebut – c'est-à-dire le caractère unique du produit – parce que aucun des produits mentionnés par les Communautés européennes ne présente une série similaire de problèmes de collecte et d'élimination. Le Brésil relève que, par exemple, à la différence des pneumatiques de rebut, les bouteilles de plastique peuvent facilement être recyclées. Il relève également que les Communautés européennes ont une directive de fin de vie pour les automobiles; toutefois, même les Communautés européennes n'ont pas de directive de fin de vie en ce qui concerne les pneumatiques de rebut. Le Brésil explique que de nombreuses discussions internes ont lieu au Brésil sur cette question pour essayer de trouver un produit qui présente des difficultés de gestion des déchets semblables à celles des pneumatiques de rebut, mais aucun produit semblable n'a pu être trouvé. Il fait observer que les Communautés européennes n'y sont pas parvenues non plus.[674]

4.283 Le Brésil soutient que le problème des pneumatiques de rebut n'est pas dépourvu de toute nuance. Selon lui, chaque solution comporte son propre ensemble de risques. Le dilemme auquel le Brésil fait face est essentiellement le suivant: prend-il le risque d'exposer sa population à la dengue ou au cancer? Il estime que la meilleure façon d'éviter de faire des choix comme celui-ci, autant que faire se peut, consiste à éviter autant que possible de produire des déchets de pneumatiques. Selon le Brésil, l'interdiction d'importer lui permet d'atteindre cet objectif. Il fait valoir que le Groupe spécial devrait donc rejeter toutes les allégations formulées par les Communautés européennes.[675]

4.284 Par conséquent, le Brésil allègue que les observations qui précèdent montrent clairement que les mesures à l'importation qu'il a prises sont "nécessaires" au sens de l'article XX b).[676]

b) Paragraphe g) de l'article XX

4.285 Le **Brésil** n'invoque pas l'article XX g) en tant que moyen de défense possible en ce qui concerne l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

4.286 Selon les **Communautés européennes**, l'interdiction d'importer ne satisfait pas aux conditions énoncées à l'article XX g). Elles font valoir que la première condition veut que l'interdiction se rapporte à la protection des "ressources naturelles épuisables". Elles font en outre valoir qu'il incombe au Brésil, en tant que partie défenderesse, de démontrer que les pneumatiques de rebut, qui sont considérés comme des déchets inertes en vertu de l'article 4 de la Résolution CONAMA n° 23, polluent des ressources naturelles épuisables spécifiques.[677]

4.287 Les Communautés européennes font observer que, dans son rapport, le Groupe spécial du GATT *Canada – Harengs et saumons* s'est dit d'avis qu'une mesure devait "vise[r] principalement à" la conservation des ressources naturelles épuisables pour relever de l'article XX g). Elles font en outre observer que ce libellé a été suivi dans trois rapports (non adoptés) du GATT (*États-Unis – Thon I* et

[673] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.
[674] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 12.
[675] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 26.
[676] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.
[677] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29.

Thon II, et *États-Unis – Taxes sur les automobiles*) et par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Essence*, dans laquelle celui-ci a également accepté une mesure parce qu'elle présentait une "relation substantielle", qui "ne [pouvait] pas être considéré[e] comme ne visant qu'incidemment ou qu'accidentellement à la conservation de l'air pur". Elles relèvent en dernier lieu que, dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'Organe d'appel a accepté une mesure parce qu'il existait une relation "étroite et réelle" entres les moyens et la fin et parce que la mesure "correspond[ait] raisonnablement" à la protection et à la conservation des tortues marines.[678]

4.288 Les Communautés européennes allèguent qu'il est donc clair qu'une mesure qui n'apporte pas une contribution à la réalisation de l'objectif déclaré, à savoir la protection des ressources naturelles épuisables, ne peut pas être considérée comme "correspondant" à la protection des ressources naturelles épuisables. De plus, elles soutiennent que la question de savoir si une mesure correspond à la protection des ressources naturelles épuisables doit être tranchée en fonction de critères objectifs et vérifiables, comme l'effet réel de la mesure, ainsi qu'il a été confirmé dans le rapport du Groupe spécial du GATT dans la deuxième affaire *États-Unis – Thon*.[679]

4.289 Les Communautés européennes font valoir que l'application de ces interprétations de l'article XX g) à l'affaire dont le Groupe spécial est saisi ne peut que mener à la conclusion que la justification n'est pas applicable en l'espèce. Elles font observer que les pneumatiques rechapés ont la même durée de vie que les pneumatiques neufs, dont ils constituent effectivement des produits de remplacement. Par conséquent, elles font observer également que les pneumatiques rechapés ne sont ni des pneumatiques usagés ni des pneumatiques de rebut et, partant, une interdiction à l'importation les visant ne peut pas être considérée comme ayant une relation substantielle, étroite, réelle ou raisonnable avec la protection de l'air, du sol ou de l'eau. Elles font valoir que les pneumatiques rechapés sont des produits neufs et, si une interdiction d'importer comme celle qui est contestée en l'espèce devait être considérée comme justifiée au regard de l'article XX g), cela impliquerait de donner à tous les Membres de l'OMC l'autorisation d'adopter des interdictions d'importer pour toutes sortes de produits, parce que tous les produits deviennent au bout du compte des déchets.[680]

4.290 Les Communautés européennes soutiennent que l'absence de relation entre l'interdiction d'importer et la protection de l'environnement est également évidente parce que l'interdiction n'a pas pour effet de protéger l'environnement, dans la mesure où celui-ci est menacé par l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil. Elles font valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques de rebut ne réduit pas le rythme de cette accumulation pour les deux raisons suivantes: i) les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques neufs d'origine nationale contribuent également à l'accumulation de déchets de pneumatiques, étant donné que la plupart des pneumatiques neufs pour voitures particulières ne sont même pas aptes au rechapage après un premier cycle de vie sur les routes brésiliennes et que tous les pneumatiques rechapables pour voitures particulières ne sont pas effectivement rechapés au Brésil; et ii) il peut être présumé que pratiquement chaque vente potentielle d'un pneumatique rechapé importé est actuellement, en raison de l'interdiction d'importer, remplacée par la vente au Brésil d'un pneumatique neuf (d'origine nationale ou importé) ou d'un pneumatique rechapé d'origine nationale, fort probablement fabriqué à partir d'un pneumatique usagé importé, dont ni l'un ni l'autre ne pourra, dans le cas d'un pneumatique pour voiture particulière, être rechapé à nouveau. Par conséquent, les Communautés européennes sont d'avis que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne modifie pas la consommation totale de pneumatiques, ni le rythme de l'accumulation subséquente de pneumatiques de rebut.[681]

[678] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 30.
[679] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 31.
[680] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32.
[681] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33.

4.291 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que cette absence de relation entre l'interdiction d'importer et la protection des ressources épuisables est encore plus flagrante en ce qui concerne les pneumatiques qui peuvent être rechapés plusieurs fois (les pneumatiques pour véhicules utilitaires, autobus, camions, véhicules tout terrain, aéronefs …). Elles expliquent que, dans ces cas, les pneumatiques rechapés ont une durée de vie qui n'est pas principalement subordonnée au nombre de rechapages qu'ils subissent, mais aux conditions et aux circonstances réelles de leur utilisation. De l'avis des Communautés européennes, toutefois, quelles que soient les différences, l'interdiction d'importer adoptée par le Brésil s'applique à tous les types de pneumatiques rechapés.[682]

4.292 Enfin, les Communautés européennes font valoir qu'on peut également trouver confirmation du fait que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'est pas liée à la protection de l'environnement dans des décisions, des sentences et des communications des autorités du Brésil et du MERCOSUR.[683] Ainsi, les Communautés européennes expliquent qu'il est dit dans le jugement de première instance rendu le 22 juillet 2003 par l'appareil judiciaire fédéral de Porto Alegre dans l'affaire concernant l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du MERCOSUR que l'importation de ces pneumatiques n'est pas plus néfaste pour l'environnement que la commercialisation de pneumatiques neufs, que ceux-ci soient importés ou de fabrication locale, et que cette importation n'a pas entraîné une consommation plus forte de pneumatiques ni été notable en ce qui concerne les risques environnementaux, en particulier l'augmentation du nombre de pneumatiques de rebut. Les Communautés européennes font en outre observer que, dans la décision rendue en appel en août 2003 dans la même affaire par le juge en chef du Tribunal régional fédéral de la 4ème région, le jugement de première instance a été confirmé. De plus, elles relèvent que, dans cette affaire, l'Avocat général de l'Union a plaidé en faveur de la levée de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par d'autres pays du MERCOSUR en faisant notamment valoir que l'importation de pneumatiques rechapés ne causait pas de dommages à l'environnement.[684]

4.293 Les Communautés européennes font observer que la Haute Cour de justice ("Superior Tribunal de Justiça") a rejeté, dans une décision rendue le 12 décembre 2003 qui autorisait l'importation de pneumatiques usagés dans une procédure relative à des mesures correctives provisoires, les allégations du Ministère de l'environnement voulant que l'importation de pneumatiques usagés ait causé des dommages à la santé publique et à l'environnement, étant donné que l'importation de pneumatiques rechapés provenant d'autres pays du MERCOSUR était autorisée.[685]

4.294 Par ailleurs, les Communautés européennes font observer que le Brésil n'a pas invoqué de moyen de défense fondé sur des justifications environnementales dans l'action engagée par l'Uruguay dans le cadre du MERCOSUR et sur laquelle le tribunal arbitral du MERCOSUR s'est prononcé dans un arrêt rendu le 9 janvier 2002. Enfin, elles font observer qu'il est dit au paragraphe 17 de la décision rendue en janvier 2005 par le Tribunal permanent d'appel du MERCOSUR dans le différend entre l'Uruguay et l'Argentine que "l'interdiction adoptée n'a pas affaibli, objectivement parlant, le concept d'atteintes à l'environnement applicable en l'espèce".[686]

4.295 Les Communautés européennes allèguent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne satisfait pas non plus à la deuxième condition énoncée à l'article XX g), à savoir que l'interdiction doit être appliquée conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales.[687] Elles font valoir que le Brésil n'a pas appliqué de restrictions à la

[682] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 34.
[683] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 35.
[684] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36.
[685] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37.
[686] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 38.
[687] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.

production au Brésil de pneumatiques neufs ou rechapés, ni même en ce qui concerne les pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés. Elles font également valoir que les tribunaux brésiliens ont accordé à des rechapeurs nationaux des mesures correctives provisoires les autorisant à importer des pneumatiques usagés pour continuer de fabriquer des pneumatiques rechapés au Brésil. Dans ces conditions, les Communautés européennes soutiennent que les producteurs nationaux peuvent continuer de fabriquer des pneumatiques rechapés en utilisant des pneumatiques usagés importés alors que les pneumatiques rechapés en dehors du MERCOSUR ne peuvent pas être importés au Brésil.[688]

4.296 Les Communautés européennes allèguent que le Brésil n'a pas adopté d'obligation de rechaper des pneumatiques neufs fabriqués sur son territoire une fois qu'ils sont devenus usagés, en dépit du fait que les pneumatiques neufs qui ne seront pas rechapés produisent les mêmes externalités en matière de santé publique et d'environnement que les pneumatiques rechapés. De plus, elles font valoir qu'il semble également que le Brésil ne prend pas de mesures pour faire en sorte que les pneumatiques neufs utilisés au Brésil demeurent aptes au rechapage après utilisation.[689]

4.297 D'autre part, les Communautés européennes allèguent que, en ce qui concerne la justification relative à la "santé des personnes", des systèmes d'élimination comme la Résolution CONAMA n° 258/1999 constitueraient une mesure de rechange destinée à remplacer l'interdiction d'importer, pourvu qu'ils soient mis en œuvre correctement.[690]

c) Texte introductif de l'article XX

4.298 Le **Brésil** allègue que la manière dont il applique l'interdiction d'importer ne constitue pas une "discrimination arbitraire ou injustifiable" ni une "restriction déguisée au commerce international" et, partant, l'interdiction est conforme au texte introductif de l'article XX.[691] Il allègue en outre que la question pertinente n'est pas de savoir si la mesure contestée établit, entre des produits similaires, une discrimination fondée sur l'origine ou si elle accorde un traitement moins favorable aux importations, mais celle de savoir si elle est appliquée raisonnablement. [692]

4.299 Les **Communautés européennes** font valoir que l'interdiction ne satisfait pas aux deux prescriptions du texte introductif de l'article XX.[693] En d'autres termes, elles allèguent que l'interdiction en cause constitue une discrimination arbitraire et injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent et équivaut à une restriction déguisée au commerce international.[694] Elles font observer que, dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a dit que "le but et l'objet des clauses introductives de l'article XX [étaient] généralement de prévenir l'abus des exceptions énumérées à [l'article XX]", et dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, il a ajouté que le texte introductif était: 1) un principe permettant de mettre en balance le droit d'un Membre d'invoquer une dérogation prévue à l'article XX et l'obligation lui incombant de respecter les droits des autres Membres; 2) une

[688] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40.
[689] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 41.
[690] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 42.
[691] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16; première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 27.
[692] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24. Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 27.
[693] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 44; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 83; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[694] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20.

réserve conférant aux exemptions prévues à l'article XX un caractère limité et conditionnel; et 3) une expression du principe de bonne foi en droit international.[695]

i) Moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent

4.300 Le **Brésil** est d'avis que la question pertinente est de savoir comment l'interdiction est appliquée.[696] Il fait en outre valoir que l'application de l'interdiction est raisonnable, cohérente et prévisible.[697] Il relève l'allégation des Communautés européennes selon laquelle l'interdiction n'est pas conforme au texte introductif de l'article XX en raison de l'exemption concernant le MERCOSUR, des importations de pneumatiques usagés au moyen d'injonctions et de l'avantage allégué accordé à la branche de production du Brésil.[698] Il allègue que cela n'est pas vrai car l'interdiction d'importer n'est pas appliquée d'une manière qui constitue une "discrimination arbitraire ou injustifiable".[699]

4.301 Les **Communautés européennes** font valoir qu'au moins deux éléments permettent d'expliquer l'incompatibilité de l'interdiction adoptée par le Brésil avec la première prescription du texte introductif: premièrement, le Brésil importe des pneumatiques rechapés des autres pays du MERCOSUR; deuxièmement, des pneumatiques usagés continuent d'être importés au Brésil. Elles font valoir que ces deux moyens de discrimination ne peuvent pas être considérés comme raisonnables puisque les déchets provenant de ces pneumatiques importés au Brésil peuvent causer les mêmes dangers pour la santé que les déchets provenant de pneumatiques rechapés importés des Communautés européennes et d'autres Membres de l'OMC.[700]

Exemption concernant le MERCOSUR

4.302 Le **Brésil** fait valoir que l'exemption des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer ne constitue pas une discrimination arbitraire ou injustifiable parce que le Brésil a mis en place l'exemption pour se conformer à une décision rendue par un tribunal indépendant du MERCOSUR et que le droit international comme le droit interne prescrivaient cette mise en conformité.[701] Il fait valoir que les Communautés européennes affirment à tort que le respect par le Brésil de ses engagements dans le cadre du MERCOSUR est entaché de mauvaise foi ou que le Brésil a contracté des obligations dans le cadre du MERCOSUR dans le but de contourner ses obligations dans le cadre de l'OMC.[702]

4.303 Le Brésil allègue que l'exemption limitée de l'interdiction d'importer dont bénéficient ses partenaires de l'union douanière du MERCOSUR est également compatible avec le texte introductif parce que le règlement, tel qu'il est libellé, établit l'exemption. Selon le Brésil, si le texte introductif portait effectivement sur la conception de la mesure, il ne serait certainement pas arbitraire de se conformer à une obligation dans le cadre d'une union douanière au titre de l'article XXIV.[703] Le Brésil dit qu'il ne s'agit pas d'une situation où il interdit en théorie *toutes* les importations mais où, dans la pratique, il autorise les importations en provenance des partenaires du MERCOSUR. Selon le Brésil, le libellé même du règlement que les Communautés européennes contestent prévoit explicitement l'exemption concernant le MERCOSUR, qui est elle-même autorisée par les articles XXIV et XX d). Le Brésil fait valoir qu'il n'y a rien d'arbitraire dans l'application du droit compatible avec les règles de

[695] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 44.
[696] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.
[697] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.
[698] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 160.
[699] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 34.
[700] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21.
[701] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 28.
[702] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 34.
[703] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

l'OMC tel qu'il est écrit. Il fait également valoir que, même si le texte introductif portait effectivement sur la conception de la mesure, il ne serait certainement pas arbitraire de se conformer à une obligation dans le cadre d'une union douanière au titre de l'article XXIV.[704]

4.304 Le Brésil relève que l'Organe d'appel a expliqué que le critère de discrimination prévu dans le texte introductif de l'article XX était différent du critère de discrimination relatif au traitement des produits dans le cadre d'autres obligations de fond du GATT. Selon le Brésil, l'application du critère prévu dans d'autres dispositions de fond – comme les articles I[er], III, XI ou XIII du GATT – au texte introductif reviendrait, selon les mots de l'Organe d'appel:

> "[À] vider le texte introductif de son sens et à enlever toute signification aux exceptions énoncées aux paragraphes a) à j). Cette approche conduirait aussi à faire une confusion entre la question de savoir s'il existait une incompatibilité avec une règle de fond et l'autre question, distincte, soulevée au titre du texte introductif de l'article XX, qui était de savoir si cette incompatibilité était néanmoins justifiée."[705]

4.305 Le Brésil fait valoir que, pour déterminer si l'interdiction d'importer est discriminatoire au sens du texte introductif, la question juridique pertinente ne consiste pas à savoir si l'interdiction établit, entre des produits similaires, une discrimination fondée sur l'origine, ou si elle accorde un traitement moins favorable aux produits importés que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale. Il fait valoir que ces questions ne seraient pertinentes qu'au titre des articles I:1 et III:4, respectivement. Selon le Brésil, la question juridique pertinente consiste à savoir si la mesure contestée est appliquée d'une manière *raisonnable*.[706] Le Brésil fait valoir que la manière dont il applique l'interdiction d'importer est raisonnable et n'est nullement arbitraire ni excessive. L'interdiction est appliquée dans le strict respect de ses termes exprès, tels qu'ils figurent dans la Portaria SECEX n° 14/2004.

4.306 Les **Communautés européennes** font valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés adoptée par le Brésil est appliquée non seulement d'une manière discriminatoire mais aussi d'une manière qui est arbitraire et injustifiable. Elles soutiennent que l'application arbitraire et injustifiable de l'interdiction découle du fait que l'importation au Brésil de pneumatiques rechapés provenant de pays qui ne font pas partie du MERCOSUR est interdite, alors qu'elle est acceptée pour les pneumatiques rechapés fabriqués dans les autres pays du MERCOSUR. Selon les Communautés européennes, cette discrimination n'est pas raisonnable et est donc arbitraire parce que tous les pneumatiques rechapés, indépendamment de leur pays d'origine, produisent les mêmes externalités environnementales.[707]

4.307 Les Communautés européennes font valoir que l'interdiction établit également une discrimination "entre les pays où les mêmes conditions existent" étant donné que la législation brésilienne traite différemment les pneumatiques rechapés fabriqués dans les autres pays du MERCOSUR, qui peuvent être importés au Brésil, et ceux qui sont fabriqués dans les Communautés européennes (ou dans le reste des Membres de l'OMC), auxquels l'interdiction d'importer s'applique.[708] Par ailleurs, elles estiment que les pneumatiques rechapés provenant de pays du MERCOSUR sont en grande partie fabriqués à partir d'enveloppes importées des Communautés européennes ou d'autres pays qui ne font pas partie du MERCOSUR. Par conséquent, du point de vue

---

[704] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 64.

[705] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25, cité dans la première communication écrite du Brésil, paragraphe 133.

[706] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 134, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

[707] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphes 45 et 47.

[708] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 45.

de la gestion des déchets, les Communautés sont d'avis que ces pneumatiques sont exactement identiques aux pneumatiques rechapés fabriqués dans les Communautés européennes.[709]

4.308 Les Communautés européennes font valoir que ce qui constitue une discrimination arbitraire et injustifiable doit être établi en relation avec les objectifs de la mesure en cause, en l'espèce la protection de la santé et de la vie des personnes. Elles relèvent que l'objectif déclaré de la mesure consiste à empêcher les conséquences négatives sur la santé et la vie des personnes résultant de pneumatiques de rebut additionnels. Toutefois, elles estiment que les pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes et d'autres pays du MERCOSUR devraient présenter des risques identiques du point de vue de la gestion des déchets. En outre, elles soutiennent que les pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes et ceux qui proviennent d'autres pays du MERCOSUR sont dans les deux cas fabriqués à partir d'enveloppes ne provenant pas de pays du MERCOSUR. Par conséquent, elles allèguent que la discrimination créée par le Brésil entre les pneumatiques rechapés provenant de pays du MERCOSUR et les pneumatiques rechapés provenant de pays ne faisant pas partie du MERCOSUR est, à tous points de vue, arbitraire et injustifiable.[710]

4.309 Les Communautés européennes relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle, avec cet argument, les Communautés européennes ne font pas de distinction entre la "conception de la mesure et son application". Elles relèvent en outre que, de l'avis du Brésil, puisque l'exemption des exportations provenant du MERCOSUR figure à l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004, son "application" ne peut pas être considérée comme discriminatoire. Elles estiment que le Brésil semble croire que le texte introductif de l'article XX interdit l'application discriminatoire de mesures par le pouvoir exécutif d'un Membre de l'OMC, mais autorise le législateur à obliger le pouvoir exécutif à appliquer une telle discrimination.[711]

4.310 Les Communautés européennes font valoir que ce point de vue n'est pas étayé par la jurisprudence et est incompatible avec l'objet et le but du texte introductif de l'article XX. Elles soutiennent que, même dans les cas où l'application d'une mesure est prescrite par la loi, elle ne cesse pas d'être une application. Elles sont donc d'avis que, si la loi prescrit une application qui établit une discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent, cette application va à l'encontre du texte introductif de l'article XX. Elles font valoir que n'importe quelle autre disposition permettrait très facilement à un Membre de l'OMC de contourner les prescriptions du texte introductif en prévoyant simplement une application discriminatoire dans la loi elle-même.[712] Elles soutiennent que cela est encore renforcé par le fait que l'"application" des lois est déjà régie par l'article X:3 a), qui prescrit que l'application des lois doit être uniforme, impartiale et raisonnable. Elles font valoir que cette disposition devrait normalement exclure la discrimination arbitraire et injustifiable. Par conséquent, elles allèguent que le texte introductif de l'article XX ne peut pas être interprété comme faisant simplement référence à une discrimination administrative, par opposition à une discrimination législative.[713]

4.311 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que l'exemption des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer n'est pas une justification raisonnable, même si, comme le Brésil l'allègue, elle a été établie en conformité avec ses obligations internationales dans le cadre du Traité d'Asunción ainsi qu'avec une décision arbitrale rendue par un tribunal international. De fait, les

[709] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 45; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 21; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 84; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[710] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 85.
[711] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 86.
[712] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 87.
[713] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 88.

Communautés européennes allèguent en outre que ce qui constitue une discrimination arbitraire et injustifiable doit être établi en relation avec les objectifs de la mesure en cause, en l'occurrence la protection de la santé et de la vie des personnes. Selon les Communautés européennes, l'existence d'un accord régional, auquel le Brésil est partie, ne peut pas modifier le sens du texte introductif de l'article XX.[714]

4.312 Les Communautés européennes estiment que l'existence d'un accord international, comme le Traité d'Asunción, ne peut pas justifier l'établissement d'une discrimination injustifiable et arbitraire qui va à l'encontre du texte introductif de l'article XX. Elles font valoir que, si le raisonnement du Brésil était accepté, les Membres de l'OMC pourraient établir une discrimination dans l'application de mesures prises au titre de l'article XX simplement en concluant avec d'autres Membres de l'OMC des accords prévoyant l'application discriminatoire de telles mesures.[715]

4.313 Le **Brésil** fait valoir que, contrairement à ce que donnent à penser les Communautés européennes, les Membres de l'OMC ne peuvent pas justifier des mesures par ailleurs incompatibles simplement en concluant avec d'autres Membres des accords qui prévoient un traitement discriminatoire. Il dit que, premièrement, les Communautés européennes partent du principe que les Membres agiraient de mauvaise foi s'ils essayaient de contourner leurs obligations au titre du GATT en invoquant une exception. Il note toutefois que les Membres sont censés agir de bonne foi.[716] Il ajoute que l'accord hypothétique entre les Membres auquel les Communautés européennes font référence devrait quand même satisfaire aux prescriptions de l'article XXIV pour justifier un traitement discriminatoire qui va à l'encontre de l'article I:1. Il relève que l'article XXIV contient des sauvegardes garantissant que seules les parties à une union douanière qui sont de bonne foi pourraient invoquer cette disposition pour justifier un traitement *prima facie* discriminatoire. Il explique que, en d'autres termes, suivant l'hypothèse des Communautés européennes, les pays qui tentent d'établir une discrimination à l'égard d'autres Membres de l'OMC devraient prouver qu'ils ont libéralisé dans une large mesure tous les échanges commerciaux entre eux et harmonisé dans une large mesure les droits de douane et les règlements commerciaux applicables aux non-parties – tout cela sans ériger des obstacles extérieurs aux échanges commerciaux. Il fait valoir que, en imposant une charge aussi lourde, l'article XXIV prévient toute possibilité d'abus.[717]

4.314 Le Brésil dit aussi que les Communautés européennes ne peuvent absolument pas affirmer que le MERCOSUR, qui est la deuxième union douanière en importance au monde, a été conçu et mis en œuvre dans le seul but d'établir une discrimination en faveur des rechapeurs du MERCOSUR. Il dit que l'argument des Communautés européennes est fantaisiste et désobligeant.[718]

4.315 Les **Communautés européennes** relèvent que le Brésil a contesté cette affirmation en faisant valoir que les Membres de l'OMC étaient "censés agir de bonne foi" et qu'on ne pouvait pas présumer qu'ils voulaient contourner leurs obligations dans le cadre de l'OMC. Elles sont d'avis que cet argument n'est pas du tout convaincant. Elles estiment que, d'après l'interprétation du Brésil, le texte introductif de l'article XX autorise l'établissement d'une discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent, pourvu que cette discrimination soit fondée sur un accord international. Elles soutiennent que cette interprétation affaiblit sérieusement les sauvegardes imposées par le texte introductif, et elles ne voient pas comment une exigence de "bonne foi" pourrait corriger ce résultat.[719]

---

[714] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[715] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 89.
[716] Réponse du Brésil à la question n° 50 du Groupe spécial, citant la décision des arbitres dans l'affaire *CE – Hormones (États-Unis) (article 22:6 - CE)*, paragraphe 9.
[717] Réponse du Brésil à la question n° 50 du Groupe spécial.
[718] Réponse du Brésil à la question n° 50 du Groupe spécial.
[719] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 90.

4.316 Les Communautés européennes font observer que le Brésil a également fait valoir que, pour autoriser la discrimination, l'accord sur lequel la discrimination est fondée "devrait quand même satisfaire aux prescriptions de l'article XXIV pour justifier un traitement discriminatoire qui va à l'encontre de l'article I:1". Selon les Communautés européennes, cet argument n'est pas convaincant non plus. Elles font valoir que l'interdiction d'importer va à l'encontre de l'article XI:1 et doit être justifié au regard de l'article XX. Selon elles, la question de savoir si une exemption de l'interdiction est incompatible avec l'article I:1, et justifiée au regard de l'article XXIV, est une question tout à fait différente.[720]

4.317 Les Communautés européennes font valoir que, pour limiter les conséquences excessives de son propre argument, le Brésil tente visiblement d'introduire les conditions de l'article XXIV dans l'article XX. Toutefois, elles font en outre valoir que, comme le Brésil l'a lui-même confirmé, les articles XX et XXIV sont des exceptions distinctes, et la réalisation des conditions énoncées dans l'une des dispositions est indépendante de la réalisation des conditions énoncées dans l'autre. De plus, elles soutiennent que, en ce qui concerne la référence qu'elles ont faite à l'article XX, l'article XXIV:8 autorise précisément les Membres de l'OMC à créer une union douanière ou un accord de libre-échange sans avoir à établir une discrimination à l'égard de pays tiers qui n'appartiennent pas à l'union douanière ou qui ne sont pas parties à l'accord de libre-échange.[721] Elles font aussi valoir que, si le Brésil avait raison et que la conformité avec un accord international était suffisante pour rendre une discrimination justifiable, cela devrait s'appliquer à tous les accords internationaux, pas seulement aux accords justifiés au regard de l'article XXIV.[722]

4.318 Le **Brésil** admet que la conformité d'une mesure avec le texte introductif ne dépend pas de la justification de la mesure au regard de l'article XXIV, c'est-à-dire qu'une mesure qui ne satisfait pas aux prescriptions de l'article XXIV peut quand même satisfaire aux prescriptions du texte introductif si elle n'est pas "arbitraire ou injustifiable" ni ne constitue une "restriction déguisée au commerce international". Toutefois, le Brésil dit, que lorsqu'une mesure ne satisfait pas aux prescriptions de l'article XXIV, toutes choses égales par ailleurs, elle est nécessairement compatible avec le texte introductif parce qu'une mesure expressément autorisée au titre des Accords de l'OMC ne peut pas être "arbitraire ou injustifiable" ni constituer une "restriction déguisée".[723]

4.319 Les Communautés européennes font valoir que le caractère arbitraire et injustifiable de la discrimination appliquée par le Brésil devient encore plus évident quand on considère qu'à aucun moment pendant la procédure devant le tribunal arbitral du MERCOSUR le Brésil n'a allégué que sa mesure était justifiée en tant que mesure ayant trait à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux. Selon les Communautés européennes, cela est frappant car l'article 50 d) du Traité de Montevideo autorise spécifiquement l'imposition ou le maintien de mesures ayant trait à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux dans le contexte du MERCOSUR.[724]

4.320 Le **Brésil** explique qu'il a invoqué des motifs techniques et non des motifs liés à l'environnement ou à la santé publique pour défendre l'interdiction devant le tribunal du MERCOSUR parce que le champ de la procédure du MERCOSUR se limitait à la question de savoir si la Portaria SECEX n° 8/2000 était, dans les faits, une nouvelle restriction ou simplement la continuation d'une mesure antérieure, et si une décision antérieure dans le cadre du MERCOSUR autorisait les Membres

[720] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 91.
[721] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 92.
[722] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 93.
[723] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 107; réponse du Brésil à la question n° 126 du Groupe spécial; réponse du Brésil à la question n° 54 du Groupe spécial.
[724] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 94.

à adopter une telle interdiction de toute façon.[725] Il dit que la décision de défendre l'interdiction sur la base de motifs techniques avait été une décision tactique prise par les avocats ayant plaidé cette cause. Il dit qu'il s'était peut-être agi d'une erreur tactique, mais que cela ne veut pas dire que les intentions étaient répréhensibles.[726] Il note que la pièce EC-92 décrit ce qui s'est produit:

> "L'Argentine avait réussi à obtenir une interdiction d'importer des pneumatiques usagés ... en alléguant que le libre-échange ne pouvait pas être placé au-dessus de "valeurs supérieures" comme la santé et l'environnement. Le Brésil avait invoqué des arguments techniques ... et été débouté pour cette raison."[727]

4.321 Les **Communautés européennes** estiment que le Brésil a tenté d'expliquer cette situation en admettant qu'il avait peut-être commis une "erreur tactique" en n'invoquant pas des motifs de santé publique pour défendre son interdiction d'importer contre l'Uruguay au titre de l'article 50 d) du Traité de Montevideo.[728] Elles relèvent que, dans sa réponse à une question des Communautés européennes, le Brésil a expliqué que le "recours à cette disposition ne semblait pas nécessaire à ce moment parce qu'il s'agissait d'une question classique d'historique législatif". Selon elles, le fait que le premier moyen de défense du Brésil n'était pas un moyen de défense classique est illustré non seulement par l'issue du différend, mais aussi par le fait que l'Uruguay et le Brésil se sont engagés dans une sérieuse controverse sur la question soumise au tribunal *ad hoc*.[729]

4.322 Dans une telle situation, les Communautés européennes soutiennent que, si le Brésil pensait réellement que sa mesure était justifiée pour des raisons liées à la santé et à la vie des personnes, il aurait été normal dans le cadre d'une poursuite d'invoquer l'article 50 d) du Traité de Montevideo du moins en tant que moyen de défense subsidiaire, alors qu'il invoque maintenant ce moyen de défense contre les Communautés européennes. Selon elles, ce comportement en lui-même constitue déjà une discrimination arbitraire et injustifiable entre des pays où les mêmes conditions existent.[730] De plus, à leur avis, on ne voit pas bien pourquoi les Communautés européennes, ou d'autres Membres de l'OMC, auraient dû supporter les conséquences commerciales de cette "erreur tactique" commise par le Brésil.[731]

Pneumatiques rechapés sur le territoire national

4.323 Le **Brésil** fait valoir que l'application de l'interdiction d'importer aux pneumatiques rechapés importés, mais non aux pneumatiques rechapés de fabrication locale, ne constitue pas une discrimination arbitraire ou injustifiable. Il explique que le rechapage des pneumatiques usagés récupérés au Brésil contribue à prolonger leur durée de vie et évite la production de déchets de pneumatiques additionnels. Il soutient que le fait d'autoriser l'importation de pneumatiques rechapés ayant une durée de vie plus courte aurait en revanche pour effet d'aggraver le problème d'élimination des pneumatiques de rebut.[732] Il fait valoir qu'il interdit ces importations pour empêcher la production inutile de déchets dangereux.[733]

---

[725] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 164 (pièce BRA-74).
[726] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 108.
[727] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 108, citant la pièce EC-92.
[728] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[729] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 95.
[730] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 95.
[731] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[732] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.
[733] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 29.

4.324 Les **Communautés européennes** allèguent que l'interdiction d'importer constitue aussi une discrimination arbitraire et injustifiable entre les Communautés européennes et le Brésil.[734] Elles rappellent que l'Organe d'appel a admis dans l'affaire *États-Unis – Essence* que la discrimination au sens du texte introductif pouvait se produire non seulement entre différents pays exportateurs, mais aussi entre des Membres exportateurs et le Membre importateur concerné.[735] De plus, elles relèvent que, dans la même affaire, l'Organe d'appel a confirmé que "si aucune restriction n'[était] imposée sur les produits similaires d'origine nationale et que toutes les limitations frapp[aient] les produits importés uniquement, on ne [pouvait] admettre que la mesure [était] destinée principalement ou même de manière substantielle à la réalisation d'objectifs de conservation" et qu'"il s'agirait simplement d'une discrimination manifeste destinée à protéger les produits d'origine locale".[736] Selon les Communautés européennes, le fait que le Brésil n'a pas adopté de mesure pour assurer le rechapage des pneumatiques neufs consommés sur son territoire lorsqu'ils deviennent usagés dénote une discrimination à l'égard des pneumatiques rechapés importés, qui produisent les mêmes externalités en matière de santé publique et d'environnement que les pneumatiques neufs qui ne sont pas rechapés.[737]

4.325 De plus, les Communautés européennes allèguent que le Brésil autorise sur son territoire la production de pneumatiques rechapés qui, comme les pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes, sont fabriqués à partir d'enveloppes importées d'autres pays que ceux du MERCOSUR, y compris les Communautés européennes.[738] Elles font valoir que, en raison des mesures correctives provisoires adoptées par les tribunaux brésiliens, les pneumatiques rechapés continuent d'être importés au Brésil par des rechapeurs nationaux.[739] Selon elles, la discrimination est arbitraire parce que tous les pneumatiques rechapés qui sont fabriqués à partir de pneumatiques usagés non originaires du Brésil produisent les mêmes externalités environnementales au Brésil, indépendamment du pays d'origine.[740] Les Communautés européennes expliquent qu'il est évident qu'une enveloppe originaire des Communautés européennes n'est pas plus problématique du point de vue de la gestion des déchets simplement parce qu'elle est rechapée dans les Communautés européennes plutôt qu'au Brésil. Elles estiment qu'au contraire le rechapage au Brésil devrait être plus problématique parce qu'en l'espèce celui-ci doit aussi faire face à certaines pertes industrielles inévitables.[741]

4.326 Le **Brésil** relève l'argument des Communautés européennes selon lequel il établit une discrimination arbitraire entre les pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes et les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil, parce que les pneumatiques rechapés d'origine nationale seraient fabriqués à partir d'enveloppes étrangères et ne réduisent pas les déchets au Brésil. Il répond que l'argument des Communautés européennes pourrait être vrai seulement si tous les pneumatiques rechapés du Brésil étaient effectivement fabriqués à partir d'enveloppes étrangères. Toutefois, il dit qu'il a abondamment démontré que la grande majorité des pneumatiques rechapés d'origine nationale étaient fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.[742]

---

[734] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 96.
[735] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 46.
[736] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 43.
[737] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 46.
[738] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 96.
[739] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 48; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.
[740] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 48.
[741] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 96.
[742] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 109 (pièce BRA-162).

ii) Restriction déguisée au commerce international

Objectif de l'interdiction d'importer

4.327 Le **Brésil** relève que les Communautés européennes insistent pour dire que le but véritable de l'interdiction d'importer n'est pas la protection de la santé et de la vie mais la protection de la branche de production nationale du Brésil (voir le paragraphe 10 de la deuxième déclaration orale des Communautés européennes). Il fait toutefois valoir qu'il a démontré que l'imposition et la mise en œuvre de l'interdiction d'importer avaient entraîné des coûts considérables pour les entreprises nationales de rechapage du Brésil aussi, car celles-ci préféreraient de beaucoup affronter la concurrence des entreprises de rechapage des Communautés européennes (dont bon nombre ont des investissements au Brésil, soit dit en passant) que d'être coupées de leur source d'enveloppes bon marché.[743]

4.328 Le Brésil soutient aussi qu'il ne cherche pas à protéger sa branche de production de pneumatiques pour les raisons suivantes: il n'a pas restreint les importations de pneumatiques neufs; parallèlement, il a assujetti ses fabricants de pneumatiques à de coûteuses obligations en matière d'élimination et a interdit les importations d'enveloppes étrangères bon marché, que les fabricants nationaux de pneumatiques préféraient.[744] Par ailleurs, il fait valoir que les obligations rigoureuses en matière de responsabilité du producteur fournissent d'autres éléments de preuve indiquant que la mesure du Brésil vise à protéger la santé et la vie des personnes, et non des intérêts commerciaux.[745]

4.329 Les **Communautés européennes** rappellent que l'Organe d'appel a reconnu dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques* que le but d'une mesure pouvait ne pas être facile à identifier, même s'il a donné à entendre que l'application de cette mesure à des fins de protection pouvait être déterminée, le plus souvent, d'après sa conception, ses principes de base et sa structure révélatrice.[746] Elles font valoir que le but véritable de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'est pas la protection de la santé et de la vie mais la protection de la branche de production nationale du Brésil. Elles mentionnent que les décisions, les sentences et les communications des autorités du Brésil et du MERCOSUR confirment cette affirmation et qu'elles n'ont pas été contestées par le Brésil dans aucune de ses communications.[747]

4.330 Les Communautés européennes relèvent que l'application à des fins de protection de l'interdiction d'importer ressort de la législation brésilienne sur les pneumatiques. Elles font observer que l'interdiction d'importer émane du Ministère responsable du développement, de l'industrie et du commerce extérieur, qui a pris les mesures contestées en l'espèce, dont aucune n'établit un lien avec la législation adoptée par le Ministère chargé de l'environnement.[748] Elles estiment que la Portaria n° 8 du 25 septembre 2000, qui est la première mesure interdisant l'importation de pneumatiques rechapés, ne contient aucune référence à l'objectif poursuivi par l'interdiction. Elles font valoir qu'il en est ainsi précisément parce que les autorités brésiliennes ne considèrent pas l'interdiction comme une mesure de santé publique. Selon les Communautés européennes, cela peut être déduit du fait que le Programme national de lutte contre la dengue adopté en juillet 2002 inclut uniquement la surveillance de l'application effective de la Résolution CONAMA n° 258/1999. À leur avis, le fait que la Portaria n° 8 n'est pas mentionnée est un silence qui confirme que la mesure n'est pas destinée à protéger la

[743] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 4.
[744] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.
[745] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31.
[746] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 50.
[747] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 2.
[748] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 51.

santé et la vie.[749] De plus, elles estiment que la Résolution CONAMA n° 258/1999 inclut expressément les pneumatiques rechapés importés dans le programme de valorisation.[750]

4.331 Les Communautés européennes font valoir que plusieurs déclarations faites par les autorités brésiliennes fournissent aussi des éléments qui confirment l'objectif protectionniste de l'interdiction d'importer. Elles estiment que, dans l'action engagée au Brésil contre la levée de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour le MERCOSUR, l'Avocat général de l'Union a dit que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'avait pas été adoptée dans le but de défendre la santé publique et l'environnement, mais dans le but de protéger le commerce et la branche de production nationaux[751]: "… la Portaria SECEX n° 08/2000 interdit l'importation de "pneumatiques rechapés" non pas dans le but de défendre la santé publique et l'environnement, mais dans le but de protéger le commerce et la branche de production nationaux".[752]

4.332 Les Communautés européennes estiment en outre que, dans cette action, le SECEX a dit que l'importation de pneumatiques usagés et rechapés nuisait au niveau de l'emploi au Brésil parce qu'elle créait une concurrence déloyale envers les fabricants nationaux de pneumatiques et réduisait les incitations à investir au Brésil.[753] De plus, selon les Communautés européennes, il ressort clairement de la déclaration faite par un représentant du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur lors d'une audience parlementaire publique le 10 avril 2002 que l'interdiction initiale d'importer des produits usagés visait de la même façon à protéger la branche de production du Brésil.[754]

4.333 Les Communautés européennes soutiennent également que le projet de décret-loi n° 243/00 déposé en 2000 par trois sénateurs brésiliens pour abroger la Portaria SECEX n° 8/2000 laisse entendre que cette Portaria était le fruit de pressions exercées par des fabricants de pneumatiques neufs établis au Brésil qui voulaient réduire les ventes de pneumatiques rechapés en tant que produit concurrent.[755] Enfin, les Communautés européennes font valoir que la référence dans le Décret présidentiel n° 3.919, qui fixe l'amende pour violation de l'interdiction d'importer, à une loi environnementale ne peut pas être interprétée, en l'absence d'une référence équivalente dans les mesures établissant l'interdiction d'importer, comme voulant dire que l'interdiction a été établie expressément pour protéger l'environnement.[756]

4.334 Les Communautés européennes soutiennent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'est pas conçue pour protéger la santé ou la vie en raison des trois défauts que comporte sa conception: premièrement, ce ne sont pas tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil qui sont rechapables ou rechapés; deuxièmement, les pneumatiques autres que les pneumatiques pour voitures particulières, dont l'importation au Brésil est également interdite, peuvent subir plusieurs rechapages; et, troisièmement, l'interdiction d'importer n'est pas appliquée aux pneumatiques rechapés provenant de pays du MERCOSUR.[757]

---

[749] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 3.
[750] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 51.
[751] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 52.
[752] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 102.
[753] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 52.
[754] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 102.
[755] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 53.
[756] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 101.
[757] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 5.

4.335 Le **Brésil** mentionne que la Ministre Marina Silva a dit au Groupe spécial:

> "Les questions fondamentales qui sont en jeu dans le présent différend sont la santé publique et l'environnement. On ne saurait trop insister sur l'impact qu'aura l'issue de ce différend sur la capacité du Brésil de préserver ces valeurs fondamentales.
>
> [N]otre propre pays génère un nombre considérable de pneumatiques permettant d'approvisionner les entreprises de rechapage. Cela donne un deuxième cycle de vie au produit et diminue les problèmes environnementaux. Il n'en va pas de même pour les pneumatiques rechapés importés, parce qu'ils en sont déjà à leur dernier cycle de vie.
>
> L'importation de pneumatiques usagés et rechapés aggrave les difficultés que pose la gestion des déchets de caoutchouc. C'est la raison pour laquelle l'interdiction d'importer est une mesure environnementale légitime et nécessaire."[758]

4.336 Le Brésil fait également observer que la déclaration faite par un fonctionnaire responsable du commerce – dont les Communautés européennes ont cité les propos selon lesquels l'interdiction d'importer avait été adoptée pour protéger la branche de production nationale – portait exclusivement sur l'interdiction de 1991 visant *tous* les produits usagés et ne faisait pas spécifiquement référence aux pneumatiques usagés ou rechapés. Il ajoute que, indépendamment des déclarations qui peuvent avoir été faites par un fonctionnaire s'occupant du commerce et utilisées à mauvais escient par les Communautés européennes dans le présent différend, ce qui est pertinent en l'espèce c'est que le Brésil a clairement démontré que l'interdiction d'importer reposait sur une justification légitime en matière d'environnement et de santé.[759]

Effets de l'interdiction d'importer

4.337 Le **Brésil** fait valoir que les restrictions imposées par l'interdiction ne sont pas "déguisées" parce qu'il n'y a rien de déguisé, de trompeur ni de caché dans l'application de l'interdiction.[760] Il soutient en outre que l'interdiction d'importer n'est pas appliquée non plus d'une manière qui constitue une "restriction déguisée au commerce international".[761] Il rappelle la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle[762] "la "restriction déguisée" … peut être interprétée correctement comme englobant les restrictions qui équivalent à une discrimination arbitraire ou injustifiable … et prennent l'apparence d'une mesure répondant dans sa forme aux conditions prescrites dans l'une des exceptions énumérées à l'article XX".[763]

4.338 Les **Communautés européennes** soutiennent que, pour évaluer le point de savoir s'il existe une restriction déguisée au commerce international, l'important n'est pas seulement l'objectif de l'interdiction d'importer, mais aussi ses effets. En l'espèce, les Communautés européennes font valoir que l'interdiction a eu pour effet d'exclure les rechapeurs des Communautés européennes du marché

---

[758] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 110, citant la Ministre de l'environnement Marina Silva, déclaration initiale du Brésil à la première réunion de fond des parties, paragraphes 2, 7 et 8.

[759] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 110; réponse du Brésil à la question n° 129 du Groupe spécial. Voir aussi la réponse du Brésil à la question n° 112 du Groupe spécial.

[760] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 30; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

[761] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 30; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 36.

[762] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 28.

[763] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 30; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

brésilien à l'avantage de leurs concurrents directs, les rechapeurs se trouvant au Brésil. Elles allèguent que ce résultat est manifestement une restriction déguisée au commerce international.[764]

En ce qui concerne les pneumatiques neufs

4.339 Le **Brésil** soutient qu'il a démontré – et cela n'a pas été contesté par les Communautés européennes – que la branche de production de pneumatiques neufs au Brésil n'a pas été avantagée par l'interdiction d'importer.[765] Il fait valoir qu'il ne protège pas sa branche de production de pneumatiques neufs. Pour ce faire, il explique qu'il aurait fallu qu'il restreigne les importations de pneumatiques neufs, mais il n'a rien fait de semblable. Il fait valoir que, dans les faits, les importations de pneumatiques neufs ont augmenté depuis l'interdiction[766] et, entre-temps, les ventes de pneumatiques neufs par des fabricants nationaux[767] sont demeurées stables.[768]

4.340 Le Brésil est d'avis que la réponse des Communautés européennes à ce fait a tout simplement consisté à dire – sans que le moindre élément de preuve ne soit invoqué à l'appui – qu'en l'absence de l'interdiction d'importer la branche de production de pneumatiques neufs aurait eu une croissance négative au lieu de demeurer stable. Il relève que les Communautés européennes tentent ainsi de réfuter les éléments de preuve selon lesquels la branche de production de pneumatiques neufs n'a pas connu une croissance exceptionnelle ni même importante à la suite de l'imposition de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Il explique que la branche de production de pneumatiques neufs, d'une part, et la branche de production de pneumatiques rechapés, d'autre part, ne se disputent pas le même marché.[769]

4.341 Les **Communautés européennes** estiment que la mesure par laquelle l'interdiction d'importer a été adoptée ainsi que ses modifications ultérieures constituent une restriction déguisée au commerce international étant donné qu'elle a exclu les rechapeurs des Communautés européennes du marché brésilien et qu'elle protège la branche de production de pneumatiques neufs et de pneumatiques rechapés au Brésil.[770] Elles allèguent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés a comme principal objectif la protection de la branche de production de pneumatiques du Brésil contre la concurrence exercée par les entreprises étrangères au moyen de la restriction du commerce international.[771] Les Communautés européennes soutiennent que le commerce des pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes (et d'autres Membres de l'OMC) a cessé à l'avantage des manufactures de pneumatiques neufs situées au Brésil, qui n'ont pas à affronter la concurrence exercée par un produit qui a des caractéristiques similaires et la même utilisation finale qu'un pneumatique neuf, mais coûte moins cher.[772] En fait, elles estiment que la branche de

[764] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.
[765] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31; deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5.
[766] Voir la pièce BRA-66 pour des renseignements détaillés sur les importations de pneumatiques du Brésil.
[767] Voir la pièce BRA-66 pour des renseignements détaillés sur les importations de pneumatiques du Brésil.
[768] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31.
[769] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 5.
[770] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23; première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 49; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 22.
[771] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 49.
[772] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 97.

production de pneumatiques neufs a exercé des pressions en faveur de l'interdiction et s'est réjouie de l'entrée en vigueur de celle-ci.[773]

4.342 Les Communautés européennes relèvent que le Brésil a allégué que les ventes totales de pneumatiques neufs pour voitures particulières fabriqués au Brésil n'avaient pas évolué, que les ventes totales pour tous les types de pneumatiques neufs étaient demeurées stables, et que leur part de marché, par rapport à celle des pneumatiques neufs importés, avait chuté.[774] Elles font observer que l'évaluation effectuée par le Brésil n'inclut pas une estimation de ce qui se serait produit si l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'avait pas été en vigueur. Elles estiment que le Brésil n'a pas encore répondu directement à cet argument et son analyse des parts de marché, dans laquelle les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés sont traités comme des marchés séparés, montre qu'il n'est pas disposé à répondre.[775]

4.343 Les Communautés européennes font valoir que la position de Brésil dissimule le fait que les fabricants de pneumatiques neufs situés au Brésil ont exercé des pressions en vue de l'adoption de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, ainsi que la société Pirelli le reconnaît clairement dans une circulaire en date du 4 octobre 2000 dans laquelle elle informait ses détaillants au Brésil de l'entrée en vigueur le 25 septembre 2000 de la Portaria n° 8 interdisant l'importation de pneumatiques rechapés dans les termes suivants: "Il ne fait pas de doute que cette ordonnance, qui est le résultat des travaux d'envergure réalisés conjointement avec les autorités, rendra l'importation de ces produits encore plus difficile." Les Communautés européennes soutiennent en outre que le projet de décret-loi n° 243/00 présenté par trois sénateurs brésiliens en vue de l'abrogation de la Portaria SECEX n° 8/2000 laisse entendre que cette Portaria était le fruit des pressions exercées par les fabricants de pneumatiques neufs installés au Brésil qui voulaient réduire les ventes de pneumatiques rechapés en tant que produit concurrent.[776]

4.344 Le **Brésil** relève l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'interdiction d'importer a entraîné une hausse des ventes de pneumatiques neufs fabriqués au Brésil. Il répond que la hausse des ventes de pneumatiques neufs au Brésil a été causée non pas par l'interdiction d'importer mais par le fait qu'il y a tout simplement plus de voitures sur les routes brésiliennes. Il fait observer que, de 2001 à 2005, le parc brésilien est passé de 32 millions à 42 millions de véhicules automobiles immatriculés, selon le Département national de la circulation. Il souligne que, pendant cette période, le marché du remplacement a augmenté de 9,4 millions, soit 22 pour cent, passant d'environ 42,7 millions à 52,1 millions; toutefois, les ventes de pneumatiques neufs fabriqués au Brésil ont augmenté de 900 000 seulement, soit à peine 5 pour cent. Le Brésil dit que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle ces ventes ont augmenté de "quelques millions" dans la note de bas de page 151 est fausse et trompeuse. Il ajoute que même en comptant 1999 et 2000 - années pour lesquelles le Brésil ne dispose pas de renseignements sur la production de pneumatiques rechapés pour calculer la taille du marché - les ventes de pneumatiques d'origine nationale ont augmenté d'à peine 1,6 million, soit 9 pour cent. Par ailleurs, il fait observer que les importations de pneumatiques neufs ont plus que doublé de 1999 à 2005.[777]

---

[773] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 22.

[774] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 98.

[775] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 99.

[776] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 100.

[777] Réponse du Brésil à la question n° 26 du Groupe spécial.

En relation avec les pneumatiques usagés

4.345 Le **Brésil** relève l'argument[778] des Communautés européennes selon lequel les injonctions protègent la branche de production du Brésil en assurant l'approvisionnement.[779] Il fait valoir qu'il s'oppose activement aux injonctions qui ont donné lieu aux importations de pneumatiques usagés et que, dans la grande majorité des cas, il l'a emporté. Il est d'avis qu'il s'agit d'une affirmation manifestement erronée que de dire – comme le font les Communautés européennes – que l'interdiction "a été suspendue par les tribunaux brésiliens".[780] Il estime que l'interdiction n'a été "suspendue" d'aucune manière et est en vigueur et mise en œuvre.[781] En outre, il fait valoir que son interdiction visant les importations de pneumatiques usagés – qui accroît considérablement les coûts de production pour les rechapeurs nationaux – et sa vive opposition aux injonctions visant les importations de pneumatiques usagés coupent court à toute affirmation selon laquelle le Brésil cherche à protéger ses entreprises de rechapage.[782]

4.346 Les **Communautés européennes** estiment qu'en raison de l'exemption concernant le MERCOSUR et de l'importation au Brésil de pneumatiques usagés devant être rechapés, le flux d'exportation de pneumatiques en provenance des Communautés européennes a été radicalement modifié.[783] Premièrement, elles font observer que le commerce des pneumatiques rechapés provenant des Communautés européennes (et d'autres Membres de l'OMC) a été remplacé par des exportations vers le Brésil et les autres pays du MERCOSUR de pneumatiques usagés, ceux-ci servant à fabriquer des pneumatiques rechapés.[784] Deuxièmement, elles soutiennent que le commerce des pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes (et d'autres Membres de l'OMC) a cessé à l'avantage des manufactures de pneumatiques rechapés situées au Brésil et dans d'autres pays du MERCOSUR, qui n'ont pas à affronter la concurrence exercée par un produit possédant les mêmes caractéristiques.[785]

4.347 S'agissant de cette question, les Communautés européennes font observer que le Brésil s'appuie sur le fait que l'interdiction d'importer couvre aussi les enveloppes importées au Brésil pour y être rechapées et que cette interdiction accroît considérablement les coûts de production supportés par les rechapeurs puisqu'elle interdit les importations d'enveloppes étrangères bon marché.[786] Elles font observer qu'elles ont maintes fois expliqué dans leurs communications que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés n'était pas mise en œuvre parce que les tribunaux brésiliens avaient accordé des injonctions autorisant l'importation d'un grand nombre de pneumatiques usagés. Elles relèvent également que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés au Brésil n'affecte pas les entreprises de rechapage situées dans d'autres pays du MERCOSUR qui exportent à destination du Brésil. Enfin, elles sont d'avis que le Brésil n'a pas démontré que les enveloppes importées étaient meilleur marché que celles qui étaient collectées sur son territoire. Au contraire, elles font observer qu'elles ont prouvé

[778] Réponse des Communautés européennes à la question n° 51 du Groupe spécial.
[779] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 36.
[780] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.
[781] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 35.
[782] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 31; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 36.
[783] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.
[784] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.
[785] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 103.
[786] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 104.

que si des enveloppes étaient importées au Brésil, c'était parce que les rechapeurs brésiliens n'arrivaient pas à trouver au Brésil des enveloppes aptes au rechapage.[787]

B. AMENDES AU TITRE DE L'IMPORTATION, DE LA COMMERCIALISATION, DU TRANSPORT, DU STOCKAGE, DE LA CONSERVATION OU DE L'ENTREPOSAGE DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS

4.348 Les **Communautés européennes** allèguent que les amendes imposées par le Brésil au titre de l'importation, de même que du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés, constituent une restriction aux importations qui est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994. De l'avis des Communautés européennes, les amendes au titre de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage doivent être considérées comme constituant une restriction à l'importation de marchandises. Dans ce contexte, il convient de noter que les disciplines prévues à l'article XI:1 s'appliquent également aux mesures qui sont *de facto* par nature.[788] En imposant une amende – qui sera normalement supérieure à la valeur des marchandises – au titre de toute action nécessaire à la commercialisation sur le marché intérieur des pneumatiques rechapés importés, le Brésil rend fondamentalement la commercialisation de ces pneumatiques impossible. Ces restrictions s'appliquent uniquement aux marchandises importées affectées par l'interdiction et non aux marchandises d'origine nationale. De plus, ces amendes sont accessoires à l'interdiction d'importer, qu'elles complètent et renforcent. Par conséquent, elles constituent aussi une violation de l'article XI:1.

4.349 À titre subsidiaire, les Communautés européennes soutiennent que, si le Groupe spécial devait considérer que les amendes en question ne constituent pas une restriction à l'importation de produits, celles-ci devraient être considérées comme incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994, qui oblige le Brésil à ne pas établir de discrimination à l'égard des produits importés en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur.[789] Elles allèguent que dans un cas comme dans l'autre la violation des obligations du Brésil dans le cadre de l'OMC ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX du GATT de 1994.[790]

4.350 Les Communautés européennes estiment que, même si le Brésil affirme que la justification de l'interdiction d'importer au regard de l'article XX b) s'applique, *mutatis mutandis*, aux amendes, aucun autre argument n'a été avancé pour justifier cette dernière mesure. De plus, elles relèvent qu'au vu de l'article XX d) le Brésil allègue que les amendes sont "nécessaires pour assurer la conformité" avec les dispositions de l'interdiction d'importer. Selon elles, cet argument est également voué à l'échec parce que l'article XX d) s'applique uniquement aux mesures nécessaires pour assurer le respect des lois ou règlements "qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent accord", alors que l'interdiction d'importer est incompatible avec l'article XI:1 et n'est pas justifiée au regard de l'article XX b).[791]

4.351 Les Communautés européennes soutiennent en outre que, puisque les deux parties conviennent qu'il existe une incompatibilité *prima facie* avec l'article XI:1, le Groupe spécial n'a pas besoin d'examiner la question de savoir s'il y a aussi violation de l'article III:4. Elles font valoir qu'à

---

[787] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 105.

[788] Rapport du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.17.

[789] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 54; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 106.

[790] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 54.

[791] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.

l'instar de l'interdiction d'importer les amendes ne peuvent pas être justifiées au regard des alinéas b) ou d) de l'article XX. Par conséquent, de l'avis des Communautés européennes, les amendes sont de la même façon incompatibles avec les règles de l'OMC.[792]

4.352 Le **Brésil** fait valoir qu'il impose des amendes anticontournement pour préserver l'intégrité de l'interdiction d'importer en pénalisant les négociants qui contournent les contrôles à l'importation.[793] Pour cette raison, il fait valoir que les amendes sont des mesures visant à mettre en application l'interdiction d'importer.[794] Il soutient que, puisque l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b), les amendes qui mettent en application l'interdiction sont de la même façon justifiées au regard de l'article XX b).[795] Il soutient que les amendes anticontournement sont justifiées au regard de l'article XX b) parce qu'elles constituent des mesures nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et de l'environnement.[796]

4.353 Par ailleurs, le Brésil est d'avis que l'article XX d) justifie aussi les amendes parce qu'elles sont "nécessaires pour assurer le respect" de l'interdiction d'importer, qui n'est pas incompatible avec le GATT de 1994.[797] Selon lui, les amendes sont "nécessaires" parce qu'elles accroissent considérablement l'efficacité de l'interdiction.[798] Il allègue que les amendes satisfont aux critères du texte introductif pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer elle-même satisfait à ces critères et parce qu'elles soumettent principalement à discipline des entreprises brésiliennes.[799]

4.354 Le Brésil fait observer que les deux parties[800] conviennent que les amendes anticontournement constituent une mesure d'application accessoire qui doit être admise ou rejetée avec l'interdiction.[801] En dehors de ces points, il fait observer que les parties sont fondamentalement en désaccord.[802]

C. RESTRICTIONS À LA COMMERCIALISATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS IMPOSÉES AU NIVEAU D'UN ÉTAT

4.355 Les **Communautés européennes** allèguent que la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004 de l'État brésilien du Rio Grande do Sul interdit la commercialisation de pneumatiques rechapés fabriqués à l'extérieur du Brésil. Elles soutiennent que cette interdiction ne s'applique pas à la commercialisation de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir de carcasses d'origine nationale. À leur avis,

---

[792] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 107.

[793] Decreto Presidencial 3.919.2001 (pièce BRA-72), modifiant le Decreto Presidencial 3.179/1999, art. 47-A (pièce BRA-73).

[794] Le Brésil fait valoir que les Communautés européennes reconnaissent que les amendes constituent une mesure de mise en œuvre de l'interdiction d'importer; voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 172 à 174 et 179.

[795] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 32; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 37.

[796] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.

[797] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 17 et 32.

[798] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 32; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.

[799] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 32.

[800] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 65 du Groupe spécial. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 172 à 174 et 179.

[801] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 1 et 37.

[802] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 1.

cette mesure constitue une discrimination à l'égard des produits importés qui est incompatible avec l'article III:4[803], et le Brésil n'a pas contesté cette incompatibilité.[804]

4.356 Les Communautés européennes estiment que le paragraphe 1 de l'article premier de la Loi n° 12.114, *telle qu'elle a été adoptée initialement*, interdit la commercialisation sur le marché intérieur, dans l'État du Rio Grande do Sul, de pneumatiques usagés importés, qu'elle définit comme incluant les pneumatiques rechapés importés.[805] Elles estiment que la Loi n° 12.114, *telle qu'elle a récemment été modifiée* (au moyen de la Loi d'État n° 12.381 du 28 novembre 2005), contient également des éléments de discrimination qui n'apparaissent pas dans les mesures fédérales du Brésil.[806] Elles soutiennent que le paragraphe 2 de l'article premier de la loi modifiée autorise désormais spécifiquement l'importation de pneumatiques usagés ou rechapés. Elles estiment que l'importation de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir de pneumatiques usagés importés serait autorisée, à condition que l'importateur prouve qu'il a détruit un pneumatique usagé au Brésil pour chaque pneumatique rechapé. Par contre, elles relèvent que l'importation et la commercialisation de pneumatiques rechapés importés sont autorisées uniquement si l'importateur prouve qu'il a détruit dix pneumatiques usagés au Brésil pour chaque pneumatique rechapé.[807]

4.357 Les Communautés européennes font en outre valoir en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article premier qu'une mesure qui prescrit l'élimination de dix pneumatiques usagés pour chaque pneumatique rechapé importé est manifestement disproportionnée, ainsi que le Brésil l'a, en fait, lui-même reconnu. Elles estiment que même d'après les arguments du Brésil lui-même, qui affirme que chaque pneumatique rechapé importé entraîne l'élimination d'un pneumatique usagé de plus au Brésil, on ne peut pas faire valoir que chaque pneumatique rechapé importé débouche sur dix pneumatiques de rebut de plus.[808] Elles relèvent l'argument du Brésil selon lequel l'obligation d'élimination constitue une "amende de non-contournement" en ce qui concerne l'interdiction d'importer qui, en tant que "pénalité", n'a pas à être proportionnée. Selon les Communautés européennes, cet argument ne reflète pas correctement la teneur de la loi d'État. Elles font valoir que, aux termes du paragraphe 2 de l'article premier de la loi modifiée, les importations de pneumatiques rechapés sont explicitement autorisées, à condition que l'importateur élimine dix pneumatiques usagés pour chaque pneumatique rechapé importé. Elles soutiennent que cette disposition n'est pas une "sanction" en cas de violation d'une interdiction d'importer. En fait, à leur avis, il s'agit d'une mesure qui restreint la vente de pneumatiques rechapés sur le marché intérieur au détriment des pneumatiques rechapés importés.[809]

4.358 Les Communautés européennes font valoir que la prescription imposant d'éliminer dix pneumatiques usagés, plutôt qu'un seul, constitue manifestement un traitement moins favorable accordé aux pneumatiques rechapés importés. En d'autres termes, selon les Communautés

---

[803] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 55 et 57; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 108.

[804] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 108.

[805] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 109.

[806] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 56; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27.

[807] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 56; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 109.

[808] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 117.

[809] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 27; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 118.

européennes, la loi modifiée établit une discrimination additionnelle entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir de carcasses importées et les pneumatiques rechapés importés au Brésil.[810]

4.359 Par ailleurs, les Communautés européennes estiment qu'on ne sait pas très bien quel est le rapport entre les paragraphes 1 et 2 de la Loi n° 12.114. Elles relèvent que, lorsqu'il a été interrogé par le Groupe spécial sur cette question, le Brésil a répondu que les modifications apportées par la Loi n° 12.381, qui autorisent les importations à certaines conditions, semblent contredire l'article premier de la Loi n° 12.114, qui interdit les importations de pneumatiques usagés, et qu'on ne voit pas très bien si les modifications étaient censées lever l'interdiction d'importer.[811] Les Communautés européennes présument que, dans l'ordre juridique brésilien, les règles de conflit *lex posterior derogat priori* et *lex specialis derogat generali* s'appliquent. Elles présument que, puisque le paragraphe 2 de l'article premier de la Loi n° 12.114 est à la fois postérieur au paragraphe 1 et plus spécifique que celui-ci, il s'ensuit que les pneumatiques qui ont été importés conformément aux conditions prévues au paragraphe 2 peuvent aussi être commercialisés en toute légalité dans l'État du Rio Grande do Sul.[812]

4.360 À cet égard, les Communautés européennes font valoir que le paragraphe 2 constituerait une exception au paragraphe 1. Elles soutiennent que les effets combinés de la Loi n° 12.114, avec sa combinaison d'interdictions et d'autorisations conditionnelles mais discriminatoires, suscitent beaucoup d'incertitude quant à la légalité de la vente de pneumatiques rechapés importés dans l'État du Rio Grande do Sul. Elles estiment en outre que la loi décourage les importations de pneumatiques rechapés et, en tant que telle, a un effet dissuasif considérable sur le commerce extérieur.[813]

4.361 En ce qui concerne l'effet juridique de la Loi du Rio Grande do Sul, les Communautés européennes relèvent l'argument du Brésil selon lequel cette loi "ne justifie pas un examen indépendant parce qu'elle ne restreint pas plus les importations de pneumatiques rechapés que ne le fait une autre interdiction d'importer fédérale". Elles ne souscrivent pas à ces arguments.[814] Elles font valoir que, contrairement à ce que le Brésil a allégué, la Loi n° 12.114 est une mesure qui est indépendante des mesures adoptées au niveau fédéral au Brésil et, partant, ne justifie pas un examen indépendant dans le contexte du présent différend.[815]

4.362 Les Communautés européennes relèvent l'allégation du Brésil selon laquelle la mesure imposée par l'État est incompatible avec le droit constitutionnel du Brésil et, partant, n'a pas d'effet juridique.[816] Elles font toutefois valoir que le Brésil n'a pas établi que la mesure dans son intégralité était effectivement anticonstitutionnelle, ni que cette inconstitutionnalité en tant que telle priverait la mesure de ses effets juridiques.[817] Elles font observer que le Brésil a également allégué que "dans la mesure où la mesure imposée par l'État entre en conflit avec la mesure fédérale … la mesure fédérale l'emportera et éclipsera la mesure imposée par l'État". Elles font en outre observer que, à l'appui de

---

[810] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 56.
[811] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 110.
[812] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 111.
[813] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 112.
[814] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 113.
[815] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 113.
[816] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.
[817] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.

cette allégation, le Brésil a fait référence au fait que le gouvernement fédéral avait le pouvoir exclusif de régir le commerce extérieur et le commerce entres les États.[818]

4.363 Selon les Communautés européennes, ces explications ne sont pas convaincantes. Premièrement, elles font valoir qu'on ne voit pas bien si et dans quelle mesure la Loi n° 12.114 relève de la compétence exclusive du gouvernement fédéral en matière de commerce extérieur et de commerce entre les États. Elles sont d'avis que cela est particulièrement douteux en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article premier de cette loi, qui énonce fondamentalement les obligations d'élimination imposées aux importateurs de pneumatiques rechapés et usagés. Elles relèvent que, ainsi que le Brésil l'a expliqué, les États et le gouvernement fédéral ont une compétence conjointe en matière de protection de l'environnement. Pour cette raison, elles font valoir, ainsi que le Brésil l'a également confirmé, que l'État du Rio Grande do Sul peut légiférer sur des questions ayant trait à l'élimination des déchets. Elles soutiennent toutefois qu'on peut faire valoir que c'est précisément ce que le Rio Grande do Sul a fait au paragraphe 2 de l'article premier de la Loi n° 12.114. Elles font valoir que le fait que les obligations d'élimination établissent une forte discrimination à l'égard des pneumatiques rechapés importés, et visent manifestement à décourager ces importations, n'est pas suffisant pour présumer que ces mesures en soi constituent une réglementation du commerce extérieur.[819]

4.364 Deuxièmement, selon les Communautés européennes, même dans la mesure où la Loi n° 12.114 est en conflit avec le droit constitutionnel brésilien, le Brésil n'a pas montré que la loi n'avait pas pour cette raison d'effets juridiques dans l'ordre juridique interne. Au contraire, les Communautés européennes font valoir que le Brésil a confirmé que "[p]our que les mesures en cause imposées par un État soient déclarées nulles et non avenues, une décision judiciaire spécifique, c'est-à-dire une décision rendue par la Cour suprême fédérale dans une action en inconstitutionnalité (cf. article 102 I) a) de la Constitution), est nécessaire". En l'absence d'une telle décision, les Communautés européennes font valoir qu'il semblerait que rien ne permette de présumer que les tribunaux et les administrateurs du Rio Grande do Sul n'appliqueraient pas le droit du Rio Grande do Sul.[820]

4.365 Les Communautés européennes soutiennent en outre que, si l'interdiction au niveau fédéral était levée à l'issue du présent différend, mais que la loi de l'État était maintenue, cela continuerait de restreindre la commercialisation de pneumatiques rechapés importés dans l'État du Rio Grande do Sul.[821]

4.366 Les Communautés européennes allèguent que ces restrictions ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b).[822] Elles soutiennent que le Brésil n'a pas présenté d'arguments en ce qui concerne la possibilité d'une justification de la mesure du Rio Grande do Sul au regard de l'article XX b). Selon elles, toute tentative visant à justifier cette mesure comme étant "nécessaire" au regard de l'article XX b) est vouée à l'échec.[823] Elles allèguent que le Brésil n'est pas parvenu non plus à démontrer que la mesure, et en particulier les obligations discriminatoires en matière

[818] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 114.
[819] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 115.
[820] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 116.
[821] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 113.
[822] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 117.
[823] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 28.

d'élimination qu'elle impose, peut être justifiée au regard de l'article XX b).[824] Selon elles, pareil régime discriminatoire, dont le seul but semble en fait consister à décourager les importations, ne peut pas être justifié au regard de l'article XX b).[825] De plus, elles font valoir que le Brésil, en tant que Membre de l'OMC, est responsable du respect des obligations lui incombant dans le cadre de l'OMC par les États fédéraux conformément à l'article XXIV:12.[826]

4.367 Le **Brésil** fait valoir que l'État du Rio Grande do Sul impose une interdiction des ventes de pneumatiques rechapés importés[827] qui produit des effets uniquement dans la mesure où elle est compatible avec le droit fédéral.[828] Il soutient qu'il a démontré que la mesure contestée imposée par l'État n'était pas compatible avec l'article III:4 parce que les dispositions relatives aux importations figurant dans cette mesure étaient supplantées par la loi fédérale et ne produisaient pas d'effets. Il fait également observer qu'en juillet 2006 le Bureau du chef de cabinet du Président a publié un avis juridique[829] dans lequel il faisait savoir à l'Avocat général que la mesure imposée par l'État contrevenait aux dispositions de la Constitution brésilienne et recommandait que ce dernier intente une action directe en inconstitutionnalité.[830] Il signale que le Procureur général de la République a par la suite présenté à la Cour suprême fédérale l'action en inconstitutionnalité recommandée par le Ministre chef de cabinet.[831]

4.368 Le Brésil relève qu'il a également expliqué que la loi ne produisait pas d'effets juridiques parce que les États brésiliens n'avaient pas le pouvoir de réglementer le commerce entre États ni le commerce extérieur en vertu de la Constitution brésilienne. Selon lui, les autorités des États ne peuvent tout simplement pas autoriser ou interdire des importations parce que les licences d'importation sont délivrées par le gouvernement fédéral et non par les États, et elles ne peuvent pas non plus entraver les ventes de produits importés.[832]

4.369 Le Brésil allègue que la mesure imposée par l'État du Rio Grande do Sul est justifiée au regard de l'article XX b) parce qu'il s'agit d'une mesure nécessaire pour protéger la santé et la vie des personnes et l'environnement.[833] De plus, le Brésil soutient que la mesure imposée par l'État ne justifie pas un examen indépendant parce qu'elle ne restreint pas plus les importations de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes que ne le fait l'interdiction d'importer fédérale. En cas de conflit, le Brésil estime que la mesure fédérale l'emporte.[834]

---

[824] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 23.

[825] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 117.

[826] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 57.

[827] Loi n° 12.114 du Rio Grande do Sul (pièce BRA-80), modifiée par la Loi n° 12.381 (pièce BRA-81).

[828] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.

[829] Bureau du chef de cabinet du Président, Lettre officielle SAJ n° /05-, 26 juin 2006 (pièce BRA-156).

[830] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 46.

[831] Observation du Brésil sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial (pièce BRA-169).

[832] Réponses du Brésil à la question n° 111.

[833] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 17 et 36.

[834] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 36; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 21.

D. EXEMPTION CONCERNANT LE MERCOSUR

1. Articles XIII:1 et I:1 du GATT de 1994

4.370 Les **Communautés européennes** allèguent que l'exemption des pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et l'exemption des amendes qui leur sont associées sont incompatibles avec les articles XIII:1 et I:1 du GATT de 1994.[835] Elles soutiennent que le Brésil n'a pas nié cette incompatibilité et a fait valoir que l'exemption concernant le MERCOSUR était justifiée au regard des articles XXIV et XX d) du GATT de 1994.[836]

4.371 Les Communautés européennes estiment que, en ce qui concerne la portée de l'exemption concernant le MERCOSUR, le Brésil a fait valoir que l'exemption prévue à l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 pour les exportations en provenance des pays du MERCOSUR ne s'appliquait pas à tous les pneumatiques rechapés mais seulement aux "pneumatiques remoulés", c'est-à-dire aux pneumatiques dont la bande de roulement et le flanc ont été rénovés de talon à talon.[837] Elles font valoir que cette explication n'est pas compatible avec le libellé et le contexte des mesures brésiliennes. Pour les Communautés européennes, si le terme "remoldagem" qui figure à l'article 40 devait s'appliquer uniquement aux pneumatiques rechapés fabriqués au moyen d'un procédé spécifique, le même raisonnement devrait donc s'appliquer aussi au terme "recauchutados", qui devrait s'appliquer uniquement aux pneumatiques rechapés au moyen du procédé du rechapage de sommet, avec chevauchement. Toutefois, les Communautés européennes font observer que le Brésil soutient que le terme "recauchutagem" doit être interprété et appliqué au sens large comme incluant tous les pneumatiques rechapés. Pour les Communautés européennes, on comprend mal, par conséquent, pourquoi seul un terme doit être interprété au sens large, alors que l'autre terme doit être interprété au sens étroit.[838]

4.372 Les Communautés européennes soutiennent que l'interprétation donnée par le Brésil est aussi contredite par le Décret présidentiel n° 4.592, qui exempte des amendes imposées au titre de l'importation de pneumatiques rechapés tous les pneumatiques rechapés originaires des pays du MERCOSUR. Par conséquent, pour les Communautés européennes, il semblerait que l'importation de tous les pneumatiques rechapés en provenance de ces pays soit licite, et non pas simplement l'importation de pneumatiques remoulés.[839]

4.373 Les Communautés européennes font valoir aussi que l'allégation du Brésil ne cadre pas non plus avec sa réponse à la question n° 30 du Groupe spécial, dans laquelle il explique que "[c]omme la Portaria SECEX n° 14/2004 est un règlement concernant le commerce extérieur, elle emploie la terminologie du SH" et conclut que "les termes "usagés" et "pneumatiques rechapés" renvoient, respectivement, aux lignes tarifaires du SH portant les numéros 4012.20 et 4012.11, 4012.12, 4012.13, et 4012.19". Les Communautés européennes soutiennent que la terminologie du SH n'établit pas de distinction entre les pneumatiques rechapés en fonction du procédé suivant lequel ils ont été fabriqués.[840]

---

[835] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29; première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 58.

[836] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 29.

[837] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 119.

[838] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 120.

[839] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 121.

[840] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 122.

4.374 Toutefois, les Communautés européennes font valoir que, même si le Groupe spécial devait conclure que l'exemption couvre seulement le type spécifique de pneumatiques rechapés fabriqués par "remoulage", il y aurait malgré tout une violation des articles XIII:1 et XI:1 dans la mesure où le Brésil accorde à ces produits spécifiques en provenance des pays du MERCOSUR un avantage qu'il n'étend pas aux produits des autres États Membres de l'OMC.[841]

4.375 En outre, s'agissant de l'allégation du Brésil selon laquelle il s'emploie avec ses partenaires du MERCOSUR à supprimer l'exemption concernant le MERCOSUR, les Communautés européennes considèrent que ces remarques ne présentent pas d'intérêt aux fins du règlement du présent différend. Elles font observer que la mesure en cause est l'exemption concernant le MERCOSUR telle qu'elle était en vigueur à la date d'établissement du Groupe spécial. Elles soutiennent que la question de savoir si cette exemption pourrait être levée à une date ultérieure est non seulement pure spéculation, mais est aussi dénuée de pertinence aux fins des constatations et des conclusions que le présent Groupe spécial doit formuler.[842]

4.376 Les Communautés européennes estiment que, de surcroît, l'allégation du Brésil selon laquelle il serait "bientôt autorisé à prohiber les importations de pneumatiques rechapés en provenance d'autres pays du MERCOSUR" n'est pas du tout étayée non plus. Elles notent que le Brésil a présenté un projet d'accord MERCOSUR concernant la politique en matière de déchets. Toutefois, elles font valoir que, hormis le fait que cet accord n'est pas encore en vigueur, il ne s'appliquerait qu'aux pneumatiques usagés et non aux pneumatiques rechapés. Pour les Communautés européennes, rien ne permet au Brésil de déclarer qu'"il serait bientôt autorisé à prohiber les importations de pneumatiques rechapés en provenance d'autres pays du MERCOSUR". De plus, de l'avis des Communautés européennes, il ne paraît pas probable que l'Uruguay, après avoir obtenu le droit d'exporter des pneumatiques rechapés vers le Brésil et l'Argentine à l'issue de deux procédures de règlement des différends dans le cadre du MERCOSUR, accepterait une prohibition de ces mêmes exportations.[843]

4.377 Selon le **Brésil**, l'exemption concernant le MERCOSUR est justifiée au regard des articles XX d) et XXIV.[844]

2. Article XXIV

4.378 Le **Brésil** fait observer qu'il a exempté les pays du MERCOSUR de l'interdiction et des amendes anticontournement pour se conformer à une décision du tribunal du MERCOSUR. Il indique que, parce que l'Uruguay a contesté uniquement l'application de l'interdiction aux pneumatiques remoulés, les procédures n'ont pas affecté les importations d'autres types de pneumatiques rechapés et le Brésil a limité l'exemption aux pneumatiques remoulés.[845] Il soutient que l'article XXIV autorise les Membres d'une union douanière à adopter des mesures qui autrement seraient contraires à leurs obligations dans le cadre de l'OMC, sous réserve que ces mesures n'opposent pas des obstacles au commerce avec les non-parties.[846] Il fait valoir en outre que l'exemption limitée n'a pas élevé le niveau de protection choisi par le Brésil mais a assoupli la restriction commerciale à l'égard des partenaires du MERCOSUR.[847] Il fait valoir que l'exemption concernant le MERCOSUR est autorisée au titre de l'article XXIV[848] et que les Communautés européennes n'ont pas réfuté le moyen

[841] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 123.
[842] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 79.
[843] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 79.
[844] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.
[845] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 77 (pièce BRA-74).
[846] Voir GATT de 1994, article XXIV:5, 8.
[847] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 33.
[848] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 33, première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphes 11 et 18.

de défense du Brésil pour l'exemption limitée des pays concernant le MERCOSUR au titre de l'article XXIV.[849]

4.379 Le Brésil fait observer que, en ce qui concerne l'article XXIV, les deux principaux arguments avancés par les Communautés européennes et certaines tierces parties sont les suivants: premièrement, les membres du MERCOSUR n'ont pas notifié cette union douanière au titre de l'article XXIV; deuxièmement, ils font valoir que le Brésil n'a pas démontré que l'exemption limitée avait été adoptée au moment de l'établissement de l'union douanière et qu'il aurait été fait obstacle à cet établissement si l'exemption n'avait pas été adoptée.[850]

4.380 Les **Communautés européennes** font valoir que l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas être justifiée au regard de l'article XXIV.[851] Elles estiment que le Brésil semble faire valoir que l'interdiction d'importer et les amendes au titre de l'importation de pneumatiques rechapés sont justifiées au regard de l'article XX. Toutefois, de l'avis des Communautés européennes, les mesures qui sont autorisées au titre de l'article XX sont explicitement exclues par l'article XXIV:8 a) i) de la prescription imposant d'éliminer les réglementations commerciales restrictives pour l'essentiel des échanges commerciaux. Par conséquent, pour les Communautés européennes, une exemption qui est justifiée au regard de l'article XX ne peut pas être "nécessaire" au sens de l'article XXIV:5.[852] De surcroît, les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'a pas démontré que l'exemption concernant le MERCOSUR était nécessaire pour permettre l'établissement du MERCOSUR. En particulier, le Brésil n'a pas expliqué pourquoi il pourrait être nécessaire d'exempter ses partenaires du MERCOSUR de l'application d'une mesure dont il allègue qu'elle est nécessaire pour protéger la santé et la vie des personnes et que l'article XXIV:8 exempte explicitement de la nécessité de libéraliser le commerce interne.[853]

4.381 Les Communautés européennes font valoir qu'il y a donc une contradiction logique fondamentale dans les mesures adoptées par le Brésil en ce qui concerne les pneumatiques rechapés. Elles soutiennent que, si le Brésil a eu raison de faire valoir que l'interdiction et les amendes au titre de l'importation de pneumatiques rechapés étaient justifiées au regard de l'article XX, donc l'interdiction et les amendes devraient viser les importations en provenance de tous les pays, y compris les autres membres du MERCOSUR. D'un autre côté, si l'interdiction et les amendes ne sont pas justifiées au regard de l'article XX, les Communautés européennes font valoir que non seulement les membres du MERCOSUR devraient en être exemptés mais encore tous les Membres de l'OMC.[854]

4.382 Les Communautés européennes font valoir que la seule exception applicable qui pourrait être invoquée paraît être l'article XXIV:5. Elles sont d'avis qu'il incomberait au Brésil d'invoquer cette disposition et d'établir que les conditions de son application sont réunies.[855] Elles font valoir que, pour qu'une mesure soit justifiée au regard de l'article XXIV:5, la partie défenderesse doit remplir deux conditions énoncées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*: 1) elle doit démontrer que la mesure est présentée au moment de l'établissement d'une union douanière qui satisfait pleinement aux prescriptions de l'article XXIV:8 a) et 5 a); et 2) elle doit établir qu'il aurait été fait obstacle à l'établissement de ladite union douanière si elle n'avait pas été autorisée à adopter la mesure

[849] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4.
[850] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4.
[851] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 124.
[852] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 61.
[853] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 25.
[854] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 62.
[855] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 59.

en cause.[856] En l'espèce, les Communautés européennes soutiennent que le Brésil ne pourrait pas invoquer avec succès l'article XXIV:5.[857]

a) Question de savoir si le MERCOSUR satisfait aux prescriptions de l'article XXIV

4.383 Le **Brésil** fait observer que le MERCOSUR remplit pleinement les conditions énoncées à l'article XXIV parce qu'il est une union douanière, dont les Membres ont libéralisé pour l'essentiel les échanges commerciaux entre leurs territoires, harmonisé pour l'essentiel les droits de douane et les réglementations commerciales applicables aux non-parties, et n'ont pas opposé d'obstacles au commerce avec l'extérieur.[858] Le Brésil note qu'il a fourni des éléments de preuve établissant *prima facie* que le MERCOSUR est une union douanière qui remplit les conditions énoncées aux paragraphes 5 et 8 de l'article XXIV. Il soutient que les Communautés européennes n'ont rien fait pour réfuter cette allégation *prima facie*.[859]

4.384 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil doit établir que le MERCOSUR est une union douanière qui satisfait pleinement aux prescriptions de l'article XXIV:8 a) et 5 a). Toutefois, elles allèguent que le Brésil a simplement affirmé, sans offrir d'autre preuve ou argument, que les conditions énoncées à l'article XXIV:8 a) étaient remplies par le MERCOSUR.[860] Elles soutiennent que le Brésil n'a pas pris position en ce qui concerne la condition énoncée à l'article XXIV:5 a). Elles font valoir que les communications du Brésil ne semblent pas suffisantes pour permettre au Groupe spécial de déterminer si les conditions énoncées à l'article XXIV:8 a) et 5 a) sont remplies.[861] Elles allèguent en outre que le Brésil n'a pas démontré que le MERCOSUR était une union douanière qui était pleinement conforme aux prescriptions de l'article XXIV:5 et 8. Cependant, elles soutiennent que le Brésil paraît croire qu'il peut établir ces prescriptions par la simple force de l'affirmation. Toutefois, comme elles l'ont montré, nombre de questions restent posées s'agissant de savoir si le MERCOSUR satisfait aux prescriptions de l'article XXIV.[862]

i) Obligation de notification au titre de l'article XXIV:7

4.385 Le **Brésil** fait observer que les Communautés européennes et certaines tierces parties ont fait valoir que le MERCOSUR n'avait pas été notifié conformément à l'article XXIV:7[863] et que, par voie de conséquence, le Brésil ne pouvait pas invoquer l'article XXIV pour justifier l'exemption.[864] Il note tout d'abord que l'article XXIV:7 ne prévoit pas de prescriptions formelles concernant l'obligation de notifier l'établissement d'une union douanière aux PARTIES CONTRACTANTES.[865] Il fait valoir en outre qu'il n'y a rien dans l'article XXIV:7 qui dise que la notification doit indiquer explicitement que les renseignements seront fournis conformément à l'article.

---

[856] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 30; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 124.

[857] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.

[858] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18, première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 33.

[859] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 38.

[860] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 31; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 125.

[861] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 31.

[862] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.

[863] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 41.

[864] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 41.

[865] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4.

4.386 En tout état de cause, d'un point de vue factuel et juridique, le Brésil estime que le MERCOSUR a été notifié aux PARTIES CONTRACTANTES d'une manière qui satisfait à l'obligation de notification figurant à l'article XXIV:7.[866] Il fait observer que l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay ont notifié aux PARTIES CONTRACTANTES en mars 1992 le fait qu'ils avaient conclu le Traité d'Asunción, dans l'objectif de faciliter l'instauration des conditions nécessaires pour l'établissement d'un marché commun entre les quatre pays.[867] Il fait valoir que l'efficacité de cette notification pour informer les parties contractantes de la création de l'union douanière, conformément à l'article XXIV:7, est attestée par le fait qu'un groupe de travail a été établi pour examiner le MERCOSUR "à la lumière des dispositions pertinentes de la Clause d'habilitation et du GATT, y compris l'article XXIV".[868]

ii) Prescriptions de l'article XXIV:8 a) et 5 a)

4.387 Le **Brésil** fait valoir que les Communautés européennes ont reconnu explicitement que le MERCOSUR était une union douanière[869] et que le MERCOSUR[870] "[avait] un tarif extérieur commun et une politique de commerce extérieur commune".[871] Le Brésil soutient en outre que l'article XXIV:8 a) prescrit une libéralisation intérieure pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs, et l'application aux non-parties de droits de douane et autres réglementations extérieures identiques en substance. Il fait valoir que le MERCOSUR satisfait à ces prescriptions, comme le démontrent les documents présentés au Comité des accords commerciaux régionaux (CACR). Il fait observer que le calcul des droits moyens pondérés constituait le dernier grand obstacle dans l'examen du MERCOSUR par le CACR et que le Président du Comité a noté que ce dernier[872] semblait maintenant disposer de tous les renseignements nécessaires et que l'examen serait bientôt achevé.[873]

4.388 Le Brésil explique que le MERCOSUR est examiné actuellement par le CACR[874] au titre de l'article XXIV.[875] Il note qu'en 2005 le Secrétariat a achevé les calculs des droits de douane moyens pondérés, qui montraient que les droits n'étaient pas "dans leur ensemble" plus élevés qu'ils ne l'étaient avant l'établissement de la zone douanière (de fait, ils sont tombés de 12,5 pour cent à 10,4 pour cent).[876] Le Brésil fait donc valoir que le MERCOSUR remplit les conditions énoncées à l'article XXIV:5 a).[877]

4.389 Le Brésil note que le MERCOSUR est examiné par le CACR au titre de l'article XXIV et que les Membres de l'OMC, y compris les Communautés européennes, ont participé activement à ce processus. Il note que le Comité n'a pas achevé son examen mais que l'on peut en dire autant de toute

[866] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4.
[867] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4.
[868] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 41.
[869] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 4; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 38.
[870] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 76 du Groupe spécial.
[871] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 40.
[872] Voir la Note relative à la réunion du 3 avril 2006, WT/COMTD/1/Add.16, paragraphe 14.
[873] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 40.
[874] Voir le document COM.TD/133.
[875] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 39.
[876] Voir Comité des accords commerciaux régionaux, WT/COMTD/1/Add.15, 24 mai 2005, page 3.
[877] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 39.

autre union douanière ou tout autre accord de libre-échange qui est examiné par le Comité, y compris les Communautés européennes.[878]

4.390 Le Brésil fait valoir qu'il a démontré que le MERCOSUR satisfaisait aux prescriptions de l'article XXIV:5 et 8. Il fait tout d'abord remarquer que le Comité des accords commerciaux régionaux a achevé son examen factuel concernant le MERCOSUR et que, lors de la réunion d'avril 2006, le Président du Comité a noté que le Comité "semblait avoir épuisé l'examen factuel", que le Secrétariat commencerait la rédaction du rapport sur cet examen et que l'examen serait bientôt achevé.[879] Il note que, lors des réunions du CACR, les Communautés européennes ont demandé au Brésil comment opéraient certains aspects de l'union douanière mais n'ont pas formulé d'objections sur le fond.[880]

4.391 Le Brésil note que, dans le contexte du présent différend, toutefois, les Communautés européennes font valoir que les secteurs du sucre et de l'automobile n'ont pas été entièrement libéralisés. Il répond que, comme l'a fait remarquer l'Argentine agissant en qualité de président par intérim du MERCOSUR à la réunion d'avril, la part du sucre dans le commerce intra-MERCOSUR est minime – 0,001 pour cent du total. L'Argentine a également expliqué que les membres du MERCOSUR étaient en train de libéraliser le commerce intra-MERCOSUR dans le secteur automobile dans le cadre de la politique automobile du MERCOSUR.[881] Le Brésil note que les accords bilatéraux entre les membres du MERCOSUR ont déjà abouti, dans la pratique, à ce que près de 100 pour cent du commerce dans le secteur automobile s'effectue en franchise de droits. Il note aussi que, en ce qui concerne les mesures affectant les importations et les exportations extra-MERCOSUR, l'Argentine a communiqué au CACR des éléments indiquant que le MERCOSUR appliquait un tarif extérieur commun à plus de 90 pour cent des lignes tarifaires et avait mis en place un calendrier spécifique afin de couvrir les catégories de produits restantes d'ici à 2008.[882] Le Brésil fait valoir qu'on ne peut guère contester qu'harmoniser un tarif extérieur et des réglementations portant sur plus de 90 pour cent des lignes tarifaires revient à appliquer "des droits de douane et d'autres réglementations identiques en substance" au titre de l'article XXIV:8. Il note aussi que le commerce extrarégional a augmenté de 239 pour cent depuis la création du MERCOSUR.[883]

4.392 Le Brésil relève aussi l'argument des Communautés européennes selon lequel les membres du MERCOSUR maintiennent des "obstacles non tarifaires". Il indique que l'"obstacle non tarifaire" décrit par les Communautés européennes est l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, qui fait l'objet de ce différend. Il rappelle à nouveau que l'interdiction était initialement appliquée à l'égard de tous, qu'elle n'a pas été imposée aux pays non-membres en prévision de l'établissement du MERCOSUR et qu'elle est justifiée au regard de l'article XX b).[884]

4.393 Les **Communautés européennes** notent que le Brésil a allégué également qu'elles avaient reconnu le MERCOSUR en tant qu'union douanière en engageant la négociation d'un "accord de

---

[878] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 70 et deuxième communication écrite, paragraphe 170.

[879] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, citant le document WT/COMTD/1/Add.16, paragraphe 14 (pièce BRA-170).

[880] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial.

[881] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, citant le document WT/COMTD/1/Add.17, page 2 (pièce EC-121). Voir aussi la pièce BRA-171 et la pièce BRA-172.

[882] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, citant le document WT/COMTD/1/Add.17, page 2 (pièce EC-121).

[883] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, citant le document WT/COMTD/1/Add.16 (pièce BRA-170).

[884] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial.

libre-échange birégional".[885] Elles ne contestent pas que le Traité d'Asunción signifie l'établissement d'une union douanière au sens général. Pour les Communautés européennes, toutefois, cela est indépendant de la question de savoir si le MERCOSUR est pleinement conforme aux conditions énoncées à l'article XXIV:5 a) et 8 a). Elles font valoir qu'il incombe au Brésil, en tant que partie invoquant ces dispositions, de démontrer que les conditions de l'exception sont remplies. Elles soutiennent que la négociation d'un accord commercial birégional entre les Communautés européennes et le MERCOSUR n'est pas pertinente dans ce contexte.[886]

4.394 Les Communautés européennes jugent surprenante l'affirmation du Brésil selon laquelle elles ont reconnu que les conditions énoncées à l'article XXIV étaient remplies. Tout au long de la présente procédure, elles ont indiqué clairement et sans ambiguïté que le Brésil n'avait pas démontré que les conditions énoncées à l'article XXIV:5 et 8 étaient remplies. Elles sont d'avis que le Brésil ne devrait pas être autorisé à se soustraire à la charge de la preuve qui lui incombe en leur imputant des déclarations.

4.395 Les Communautés européennes estiment que le Brésil s'est borné à affirmer simplement que le MERCOSUR était conforme à l'article XXIV:5 a) et 8 a), sans étayer cette affirmation par des éléments de preuve suffisants. Elles soutiennent qu'il s'est référé à des "documents communiqués par le Brésil et ses partenaires du MERCOSUR" au CACR. Toutefois, elles font valoir qu'il n'identifie pas les documents spécifiques auxquels il se réfère et il n'explique pas non plus en quoi ils sont pertinents pour établir le respect des conditions énoncées à l'article XXIV:5 et 8. Pour les Communautés européennes, cette référence générale ne constitue pas pour le Brésil un moyen suffisant de se libérer de la charge de la preuve qui lui incombe. En outre, les Communautés européennes sont d'avis que les documents communiqués au Comité de 1995 à 1997 ne reflètent pas la situation actuelle.

4.396 Les Communautés européennes font valoir que, malgré les renseignements communiqués par le Brésil et ses partenaires du MERCOSUR, le CACR et le Comité du commerce et du développement ne sont pas parvenus à la conclusion que le MERCOSUR était conforme à l'article XXIV. De fait, elles font remarquer que de nombreux Membres de l'OMC continuent d'exprimer des doutes quant à la conformité du MERCOSUR avec les conditions énoncées dans cette disposition. Elles font valoir qu'il est donc étonnant que le Brésil considère qu'une référence générale à des débats non concluants au sein du Comité serait suffisante pour établir la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV.

4.397 En outre, les Communautés européennes font valoir que l'article XXIV:8 a) i) et ii) prescrit que les droits de douane et les autres réglementations commerciales restrictives soient éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les membres de l'union douanière, et que les droits de douane et les autres réglementations appliqués par chacun des membres de l'union au commerce avec les territoires qui ne sont pas compris dans celle-ci soient identiques en substance.[887] Il convient de noter que pour certains secteurs, notamment le secteur automobile et celui du sucre, les échanges n'ont pas été entièrement libéralisés à l'intérieur du MERCOSUR. Comme les États membres du MERCOSUR l'ont confirmé, le secteur automobile représente à lui seul environ 29 pour cent du commerce intra-MERCOSUR. Par conséquent, même sans approfondir l'autre question des obstacles internes non tarifaires qui persistent, le MERCOSUR ne semble pas être parvenu à libéraliser "l'essentiel" des échanges commerciaux intra-MERCOSUR comme l'exige l'article XXIV:8 a) i).

---

[885] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 125.

[886] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 126.

[887] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 127.

4.398 Par ailleurs, selon les Communautés européennes, l'article XXIV:8 a) ii) prescrit que les droits de douane et les autres réglementations appliqués par chacun des membres de l'union au commerce avec les territoires qui ne sont pas compris dans celle-ci doivent être identiques en substance. Dans ce contexte, il convient de noter que les parties contractantes du MERCOSUR ont confirmé l'existence d'exceptions au tarif extérieur commun du MERCOSUR qui concernent actuellement jusqu'à 10 pour cent des lignes tarifaires, selon les renseignements fournis par les États membres du MERCOSUR. De surcroît, les États membres du MERCOSUR continuent d'appliquer au commerce avec les pays tiers des droits à l'exportation et d'autres réglementations commerciales qui ne sont pas communs à tous les pays du MERCOSUR. Par conséquent, il n'apparaît pas clairement que les États membres du MERCOSUR appliquent actuellement au commerce avec les pays tiers des droits de douane et d'autres réglementations identiques en substance.

4.399 Les Communautés européennes soulignent que le fait de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article XXIV:8 a) ne pourrait pas être justifié comme faisant partie d'un "accord provisoire" au sens de l'article XXIV:5 c). Un tel accord provisoire doit déboucher sur l'établissement d'une union douanière dans un délai raisonnable. Le Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV prévoit que ce délai raisonnable ne devra dépasser dix ans que dans des cas exceptionnels. Étant donné qu'il ne paraît pas exister de circonstances exceptionnelles qui justifieraient une période de transition plus longue, ce délai est déjà arrivé à expiration pour le MERCOSUR.

4.400 De plus, les Communautés européennes font valoir que l'article XXIV:5 a) exige que les droits de douane appliqués en ce qui concerne le commerce avec certaines parties ne soient pas, dans leur ensemble, d'une incidence générale plus élevée, ni les autres réglementations commerciales plus rigoureuses que ne l'étaient les droits et les réglementations commerciales en vigueur avant l'établissement de l'union douanière. À cet égard, elles notent que le Brésil s'est référé aux calculs des taux de droits pondérés par les importations effectués par le Secrétariat de l'OMC. À cet égard, elles notent tout d'abord que les calculs du Secrétariat montrent que les taux de droits moyens pondérés ont augmenté pour trois des quatre membres du MERCOSUR. En outre, elles font remarquer que ces calculs ne portent pas sur les mesures non tarifaires, qui sont en cause en l'espèce. Pour les Communautés européennes, cela est significatif puisque, comme le montre la mesure en cause dans le présent différend, les pays du MERCOSUR continuent d'adopter des mesures non tarifaires affectant les importations et les exportations extra-MERCOSUR, lesquelles ne sont pas prises en compte dans les calculs du Secrétariat de l'OMC.[888] Les Communautés européennes font valoir que le Brésil n'a donc pas montré quelle est la situation en ce qui concerne les mesures non tarifaires, ni si ces mesures dans leur ensemble ne sont pas plus restrictives qu'elles ne l'étaient avant la création du MERCOSUR. Elles estiment que la réponse à cette question est loin d'être évidente. En outre, elles notent aussi que l'article XXIV:5 a) vise non seulement les droits à l'importation mais aussi les droits à l'exportation. Toutefois, bien que les pays du MERCOSUR continuent d'imposer des droits à l'exportation de certains produits, elles sont d'avis que ces droits ne sont pas non plus pris en compte dans les calculs du Secrétariat.

4.401 Les Communautés européennes notent aussi que, malgré plusieurs années d'examen dans le cadre du Comité du commerce et du développement de l'OMC, les Membres de l'OMC ne sont pas parvenus à un accord sur le point de savoir si le MERCOSUR est compatible avec l'article XXIV.[889]

4.402 Enfin, les Communautés européennes estiment que, s'agissant spécifiquement du secteur automobile, le Brésil s'est référé à un accord récent libéralisant ce secteur. Toutefois, elles estiment

[888] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 128.
[889] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 129.

que le seul accord à cet égard est un accord bilatéral entre l'Argentine et le Brésil, qui institue une forme de commerce dirigé pour le secteur automobile. Pour les Communautés européennes, cet accord ne représente pas une libéralisation des échanges au sein du MERCOSUR.[890]

b) Question de savoir s'il aurait été fait obstacle à l'établissement de l'union douanière si le Brésil n'avait pas été autorisé à mettre en place la mesure en cause

4.403 Le **Brésil** allègue qu'il a fourni des éléments de preuve établissant *prima facie* que l'exemption concernant le MERCOSUR était justifiée au regard de l'article XXIV. Il allègue que les Communautés européennes n'ont rien fait pour réfuter cette allégation *prima facie*.[891] Il note qu'il a également démontré qu'il avait adopté l'exemption limitée en faveur des pays du MERCOSUR en ce qui concerne l'interdiction et les amendes anticontournement conformément à ses obligations dans le cadre du MERCOSUR, après qu'un tribunal *ad hoc* du MERCOSUR avait jugé que le Brésil ne pouvait pas maintenir l'interdiction à l'égard des autres pays du MERCOSUR. Il explique que, dans le but de se conformer à cette décision arbitrale et de préserver l'intégrité du système de règlement des différends du MERCOSUR, il a exempté de l'interdiction uniquement les pneumatiques remoulés importés d'autres pays du MERCOSUR.[892]

4.404 Le Brésil fait observer qu'un autre argument présenté par certaines tierces parties[893] et approuvé sans enthousiasme par les Communautés européennes est qu'il n'a pas démontré qu'il remplissait les deux conditions énoncées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*, y compris le fait que l'exemption était nécessaire pour l'établissement du MERCOSUR.[894] Il est d'avis que l'analyse effectuée par l'Organe d'appel dans cette affaire, toutefois, ne peut pas être appliquée au présent différend. Dans le présent contexte factuel et conformément aux constatations formulées par le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, le Brésil n'est pas tenu de démontrer que la mesure était "nécessaire" pour l'établissement de l'union douanière. Il soutient que les faits en l'espèce sont très différents de ceux de l'affaire *Turquie – Textiles*. Il fait observer aussi que, comme le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* l'a bien précisé, l'affaire *Turquie – Textiles* concernait une mesure qui imposait de nouvelles restrictions.[895]

4.405 Le Brésil fait valoir que, à la différence de la Turquie, il n'invoque pas l'article XXIV pour justifier des mesures qui opposent des obstacles au commerce d'autres Membres de l'OMC.[896] Il estime que la mesure en cause en l'espèce est l'exemption de l'interdiction dont bénéficient les pays du MERCOSUR; en d'autres termes, elle consiste à lever des restrictions sur le plan interne, sur le territoire de l'union douanière.[897] Il soutient qu'il a simplement modéré à l'égard de ses partenaires du MERCOSUR une restriction déjà existante. Il s'appuie sur l'article XXIV, non pour justifier une restriction commerciale à l'encontre des non-membres, mais pour justifier une libéralisation interne

[890] Deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 24.
[891] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 38.
[892] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5.
[893] Voir, par exemple, la communication du Taipei chinois en tant que tierce partie, paragraphes 11 à 13.
[894] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19; première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, pages 4 et 5; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 42.
[895] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 42.
[896] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19; première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, pages 4 et 5; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 42.
[897] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, pages 4 et 5; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 42.

des échanges dans une union douanière. Par conséquent, il est d'avis qu'il n'a pas besoin de démontrer que l'exemption est nécessaire pour l'établissement de l'union douanière.[898]

4.406 Le Brésil soutient qu'une affaire plus pertinente pour l'examen par le Groupe spécial du moyen de défense invoqué par le Brésil au titre de l'article XXIV est l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, qui concernait le point de savoir si les États-Unis pouvaient exclure leurs partenaires de l'ALENA, le Canada et le Mexique, de l'application des mesures de sauvegarde imposées à d'autres Membres de l'OMC. Il note que, dans cette affaire, le Groupe spécial a relevé la décision prise par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* mais a établi une distinction entre les faits de l'une et l'autre cause. Il rappelle que le Groupe spécial a constaté, aux paragraphes 7.144 à 7.146, que "les États-Unis [étaient] habilités à invoquer un moyen de défense au titre de l'article XXIV contre les allégations de la Corée au titre des articles I[er], XIII et XIX relatives à l'exclusion des importations en provenance du Canada et du Mexique du champ d'application de la mesure concernant les tubes et tuyaux de canalisation". Il note que le Groupe spécial a expliqué que, dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel avait examiné une mesure qui imposait de nouvelles restrictions à l'encontre de pays tiers alors que, dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, la mesure s'inscrivait dans le cadre de l'élimination des droits de douane et autres réglementations commerciales restrictives entre les parties à l'accord de libre-échange.[899]

4.407 Le Brésil note aussi que le Groupe spécial a conclu qu'il n'était "absolument pas convaincu" qu'il faille exiger des Membres qu'ils démontrent la nécessité d'une mesure liée à une libéralisation interne.[900] Il fait valoir qu'il en va de même dans la présente affaire. Il soutient que, en l'espèce comme dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, la mesure en cause n'impose pas de nouvelles restrictions à l'encontre de pays tiers mais élimine en fait des réglementations restrictives entre les parties à l'union douanière.[901]

4.408 Contrairement à ce que disent les Communautés européennes, le Brésil fait observer que l'Organe d'appel n'a pas infirmé la constatation sous-tendant la décision dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation.* Il fait valoir que l'Organe d'appel a dit qu'elles étaient sans intérêt dans la pratique et n'avaient aucun effet juridique, mais qu'il l'a fait en se fondant sur des motifs entièrement différents, qui n'avaient rien à voir avec la substance ou la justesse du raisonnement du Groupe spécial. Le Brésil estime que les raisons qui ont amené le Groupe spécial à cette conclusion sont également applicables en l'espèce. Il estime en outre que les différences factuelles relevées par les Communautés européennes sont dénuées de pertinence ou d'importance pour l'argument principal avancé par le Brésil (et le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*): en l'espèce, le Brésil n'a pas imposé de nouvelles restrictions à l'encontre des Membres de l'OMC.[902]

4.409 Enfin, le Brésil fait valoir que, contrairement à ce qu'allèguent les Communautés européennes, l'article XXIV autorise l'exemption concernant le MERCOSUR et n'impose pas de prouver la nécessité.[903]

4.410 Les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil doit prouver que, sans l'exclusion des membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer, il aurait été fait obstacle à l'établissement du MERCOSUR.[904] Elles font valoir que le Brésil n'a pas réussi à démontrer que l'exemption

[898] Première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 19.
[899] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5.
[900] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.148.
[901] Première déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, page 5; deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 42.
[902] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 16.
[903] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 3.
[904] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 130.

concernant le MERCOSUR était nécessaire pour permettre l'établissement de l'union douanière, comme l'exigeait l'article XXIV:5.[905] Pour ce qui est de la deuxième condition, le Brésil n'a pas pu prouver la nécessité de l'exemption concernant le MERCOSUR et a choisi, au lieu de cela, de contester qu'il devait démontrer la nécessité de l'exemption. En conséquence, il n'a pas démontré que cette exemption était justifiée au regard de l'article XXIV.

4.411 Les Communautés européennes relèvent l'argument du Brésil selon lequel la jurisprudence dans l'affaire *Turquie – Textiles* ne s'applique pas en l'espèce parce que l'affaire *Turquie – Textiles* concernait une nouvelle restriction quantitative à l'importation, tandis que dans la présente affaire, le Brésil a exempté les pays du MERCOSUR d'une interdiction "existante" d'importer des pneumatiques rechapés.[906] Elles sont d'avis que cela revient à donner une interprétation indûment étroite de la jurisprudence de l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*.[907] Elles font valoir que les conditions formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*, qui découlent des termes mêmes de l'article XXIV:5, ont été formulées sans aucune référence à l'ordre dans lequel la discrimination était introduite. Pour les Communautés européennes, rien n'indique donc que l'Organe d'appel a voulu établir une distinction entre les cas dans lesquels la restriction est imposée d'emblée à l'importation sans être imposée sur les marchandises en provenance de l'union douanière, et ceux dans lesquels elle est d'abord imposée sur toutes les marchandises et levée ensuite pour les marchandises originaires de l'union douanière.[908] Les Communautés européennes soulignent que le fait pertinent est que, dans les deux cas, il y a une différence de traitement qui est incompatible avec les obligations en matière de traitement de la nation la plus favorisée et qui requiert, par conséquent, une justification au regard de l'article XXIV.[909]

4.412 De plus, les Communautés européennes estiment que pour étayer son point de vue le Brésil, s'appuyant principalement sur le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, a contesté qu'il devait démontrer la nécessité de la mesure.[910] Elles estiment que cette utilisation par le Brésil du rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* est injustifiée.[911] Pour les Communautés européennes, les constatations du rapport sur lesquelles le Brésil se fonde ont été explicitement déclarées "sans intérêt dans la pratique et [n'ayant] aucun effet juridique" par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis - Tubes et tuyaux de canalisation*. Les Communautés européennes jugent étrange que le Brésil aille demander au Groupe spécial de ne pas "modifier" des constatations que l'Organe d'appel a déjà infirmées.[912]

4.413 Les Communautés européennes estiment en outre que l'utilisation par le Brésil de l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* est aussi injustifiée quant au fond. Elles sont d'avis que le propos du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* n'était pas l'exemption de l'application d'une mesure dont il était allégué qu'elle était justifiée au regard de l'article XX, mais plutôt la question de savoir si les États-Unis pouvaient exclure leurs partenaires de l'ALENA du champ d'application d'une mesure de sauvegarde. Toutefois, pour les Communautés européennes, il

[905] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33; première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 60; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 135; deuxième déclaration orale finale, résumé analytique, paragraphe 25.

[906] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 130.

[907] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32.

[908] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 32; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 131.

[909] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 131.

[910] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 68.

[911] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 69.

[912] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 69.

convient de noter que, tandis que l'article XXIV:8 a) i) exempte spécifiquement les mesures justifiées au regard de l'article XX de la nécessité de libéraliser l'essentiel des échanges commerciaux, il ne fait pas référence à l'article XIX, qui concerne les mesures de sauvegarde.[913]

4.414 Enfin, les Communautés européennes font valoir que le Brésil interprète de manière très excessive les constatations formulées par le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*. Elles font observer que, dans cette affaire, le Groupe spécial a indiqué que "[s]i la violation alléguée du GATT de 1994 [s'inscrivait] dans le cadre de l'élimination des "droits de douane et ... autres réglementations commerciales restrictives", il ne [pouvait] être question de se demander si elle [était] nécessaire à l'élimination des "droits de douane et autres réglementations commerciales restrictives"'. À l'appui de cet argument, elles relèvent l'argument du Groupe spécial selon lequel on ne pourrait pas mettre en cause l'élimination des droits sur un produit (par exemple les voitures) en faisant valoir que les droits pouvaient être éliminés en ce qui concerne un autre produit (par exemple les arachides), car autrement il ne serait jamais possible d'atteindre le seuil de "l'essentiel des échanges commerciaux".[914] Pour les Communautés européennes, ce raisonnement ne trouve manifestement pas d'application en l'espèce. Elles ne font pas valoir que, au lieu de libéraliser le commerce intra-MERCOSUR des pneumatiques rechapés, le Brésil aurait dû éliminer des droits ou réglementations restrictives sur un autre produit. En fait, elles font valoir que, si le Brésil a eu raison de dire que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés était nécessaire pour la protection de la santé publique, il ne serait donc pas nécessaire de lever cette interdiction pour les importations en provenance d'autres pays du MERCOSUR, qui ont précisément les mêmes conséquences du point de vue de la gestion des déchets ou de la santé publique.[915]

4.415 Les Communautés européennes considèrent que leur raisonnement est étayé par le libellé explicite de l'article XXIV:8 a), qui exclut explicitement les mesures justifiées au regard de l'article XX de la nécessité de libéraliser les échanges au sein de l'union douanière. Par conséquent, elles estiment qu'une exemption de l'application de telles mesures ne peut pas être nécessaire pour permettre l'établissement d'une union douanière. Elles font valoir que l'interprétation donnée par le Brésil, en revanche, ne confère aucune signification utile au renvoi explicite à l'article XX figurant à l'article XXIV:8 a). Pour les Communautés européennes, cela n'est pas conforme au principe d'interprétation des traités dit de l'effet utile. Elles notent, comme l'Organe d'appel l'a confirmé à maintes reprises, que ce principe implique que l'interprète "doit donner sens et effet à tous les termes d'un traité" et ne peut pas "adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité".[916]

4.416 Le **Brésil** souligne la difficulté de trop étendre l'analyse effectuée dans l'affaire *Turquie – Textiles* pour l'appliquer à des mesures de libéralisation interne qui n'opposent pas d'obstacles au commerce extérieur, ainsi que le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* l'a reconnu. Il soutient que les parties contractantes au GATT ont voulu que l'article XXIV soit un instrument effectif de libéralisation régionale, et non qu'il sonne le glas d'une telle libéralisation.[917] Il indique que l'exemption concernant le MERCOSUR est pleinement compatible avec l'objet des unions douanières et des accords de libre-échange, qui est de "faciliter le commerce entre les territoires constitutifs" de l'union et d'éliminer les "réglementations commerciales restrictives … pour l'essentiel des échanges commerciaux" entre ces territoires.[918]

[913] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 70.
[914] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 71.
[915] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 72.
[916] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 73.
[917] Réponse du Brésil à la question n° 78 du Groupe spécial.
[918] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 182.

4.417 Les **Communautés européennes** font observer que le Brésil a également fait valoir qu'"étendre à l'excès" l'analyse *Turquie – Textiles* pourrait sonner le "glas" de la libéralisation commerciale régionale. Elles ne voient pas pourquoi il serait difficile pour les Membres de l'OMC de démontrer la nécessité de la discrimination résultant de l'instauration d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange. Elles font valoir qu'en règle générale cela sera relativement simple, étant donné la prescription de l'article XXIV:8 a) et b) imposant d'éliminer les droits de douane et les autres réglementations commerciales restrictives pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les membres de l'union douanière ou de la zone de libre-échange. Qu'il en aille autrement dans la présente affaire, qui concerne l'application discriminatoire de mesures prétendument justifiées au regard de l'article XX, est une question différente qui confirme, selon les Communautés européennes, l'utilité du critère de la nécessité.[919]

4.418 Les Communautés européennes soutiennent que si l'argument du Brésil était accepté, cela ferait de l'article XXIV une exception presque illimitée qui permettrait aux parties à une union douanière de prendre toute mesure dérogeant aux obligations établies dans le cadre de l'OMC sans avoir à démontrer que la mesure est en fait nécessaire pour l'établissement de l'union douanière.[920]

4.419 Les Communautés européennes font valoir que, conformément à l'article XXIV:4, l'objectif fondamental d'une union douanière est de faciliter le commerce entre les territoires constitutifs de l'union, sans opposer d'obstacles au commerce avec d'autres Membres de l'OMC. Pour les Communautés européennes, cet objectif est mis en évidence à l'article XXIV:8 a) i), qui prescrit qu'en principe les droits de douane et les autres réglementations applicables au commerce doivent être abolis pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les membres constitutifs de l'union.[921] Toutefois, les Communautés européennes estiment que l'article XXIV:8 a) i) exempte explicitement de la nécessité de libéraliser le commerce à l'intérieur de l'union douanière un certain nombre de mesures, y compris en particulier celles qui sont justifiées au regard de l'article XX. Elles font valoir que cela signifie que le maintien de réglementations commerciales restrictives qui sont justifiées sur la base de l'article XX ne fait pas obstacle à l'établissement d'une union douanière. Autrement dit, elles soutiennent que l'abolition sélective de telles mesures uniquement en ce qui concerne les échanges avec un autre membre de l'union douanière n'est pas nécessaire pour l'établissement d'une union douanière.[922]

4.420 Les Communautés européennes font valoir que c'est là que se trouve la contradiction logique fondamentale des arguments du Brésil. Elles font remarquer comme la Corée et le Taipei chinois que si, comme le fait valoir le Brésil, l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés était effectivement justifiée comme étant une mesure nécessaire pour protéger la santé et la vie des personnes au titre de l'article XX b), il n'était pas nécessaire de supprimer cette interdiction en ce qui concerne le commerce avec d'autres pays du MERCOSUR, puisque l'article XXIV:8 a) autorisait explicitement son maintien. Elles font valoir en outre que si, en revanche, l'interdiction n'est pas justifiée au regard de l'article XX b), elle devrait être éliminée pour tous les Membres de l'OMC et non pas simplement pour d'autres membres du MERCOSUR.[923]

---

[919] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 133.

[920] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 134.

[921] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 136.

[922] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 33; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 137.

[923] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 34; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 138.

4.421 Le **Brésil** explique que l'expression "dans la mesure où cela serait nécessaire" donne aux Membres de l'OMC qui font partie d'une union douanière le droit de maintenir des droits de douane et d'autres réglementations restrictives entre les territoires constitutifs de l'union, sur la base entre autres des exceptions générales prévues à l'article XX, tout en continuant de satisfaire à la prescription de l'article XXIV:8 selon laquelle les restrictions doivent être éliminées pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs de l'union. Toutefois, le Brésil fait valoir que l'article XXIV:8 n'*exige* pas des membres de l'union douanière qu'ils maintiennent des restrictions commerciales en invoquant l'article XX ni ne leur impose l'obligation de le faire. Selon le Brésil, cette interprétation du membre de phrase figurant entre parenthèses à l'article XXIV:8 a) irait à l'encontre du but même de l'établissement d'une union douanière – qui est d'éliminer les obstacles au commerce entre ses membres – et serait contraire à l'article XXIV, qui encourage le plus haut niveau de libéralisation des échanges intérieurs ("éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux").[924]

4.422 Les **Communautés européennes** notent que le Brésil a contesté cette interprétation en faisant valoir que l'article XXIV:8 "n'*exig*[eait] pas des membres de l'union douanière qu'ils maintiennent des restrictions commerciales en invoquant l'article XX ni ne leur impos[ait] l'obligation de le faire". Elles font valoir que la question n'est pas de savoir si l'article XXIV exige le maintien de restrictions commerciales fondées sur l'article XX mais de savoir s'il exige leur élimination. Elles font valoir en outre que, puisqu'il n'exige pas leur élimination, il ne peut donc pas non plus être invoqué pour justifier l'élimination sélective de telles restrictions commerciales uniquement en ce qui concerne les échanges avec d'autres membres de l'union douanière.[925]

4.423 Enfin, les Communautés européennes font valoir que la nécessité de l'exemption concernant le MERCOSUR est également mise en question par la chronologie des mesures adoptées par le Brésil. Il convient de rappeler que le MERCOSUR a été créé en 1991, alors qu'il y avait des importations de pneumatiques rechapés vers le Brésil à la fois en provenance des Communautés européennes et d'autres pays du MERCOSUR. Elles font observer que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés a été adoptée par le Brésil seulement en 2000, et ensuite levée partiellement pour les importations en provenance des pays du MERCOSUR en mars 2002. Les Communautés européennes notent, comme le Taipei chinois l'a fait remarquer judicieusement, que le Brésil ne peut pas alléguer que l'introduction de ces mesures, qui ont été adoptées plusieurs années après la création du MERCOSUR, était nécessaire pour l'établissement de l'union douanière.[926] En fait, elles estiment que, puisqu'au moment de l'établissement du MERCOSUR, le commerce des pneumatiques rechapés n'était assujetti à aucune restriction quantitative, aucune autre mesure concernant ce produit n'était nécessaire pour permettre l'établissement de l'union douanière.[927]

4.424 Le **Brésil** indique qu'en l'espèce, la chronologie des mesures démontre que le Brésil ne s'est pas livré à une discrimination injustifiable et arbitraire. Il explique qu'il a maintenu une prohibition à l'importation qui s'appliquait aux importations en provenance de *tous* les pays; lorsque l'Uruguay a contesté la prohibition dans le cadre du MERCOSUR, le Brésil a énergiquement défendu l'interdiction devant le tribunal *ad hoc* du MERCOSUR. Le Brésil indique que c'est seulement après la décision rendue contre lui par ce tribunal qu'il a exempté les membres du MERCOSUR de l'interdiction, et seulement dans la mesure minimale nécessaire. Il conclut que, tout au plus, la chronologie des mesures brésiliennes démontre que l'objectif du Brésil a toujours été de protéger la santé publique et

[924] Réponse du Brésil à la question n° 80 du Groupe spécial.
[925] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 139.
[926] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 35; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 140.
[927] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 140.

l'environnement en appliquant l'interdiction d'importer le plus rigoureusement et le plus complètement possible.[928]

3. Article XX d)

4.425 Le **Brésil** fait observer que l'exemption concernant le MERCOSUR est aussi justifiée au regard de l'article XX d)[929], qui permet aux Membres de l'OMC d'adopter et de mettre en application les mesures "nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements" qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du GATT. Il fait valoir que la mesure doit avoir[930] "pour objet d'"assurer le respect"" et doit être ""nécessaire" pour assurer ce respect".[931] Il explique que la prohibition à l'importation des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil ne s'applique pas aux territoires constitutifs du MERCOSUR. Il fait observer qu'il a exempté ses partenaires du MERCOSUR de l'application de l'interdiction après une décision d'un tribunal du MERCOSUR jugeant que l'interdiction violait les règles du commerce interne de l'union douanière et ordonnant l'exemption. Il fait observer en outre que, comme la décision était limitée aux pneumatiques rechapés par remoulage, il a continué de prohiber les importations pour les autres types de pneumatiques rechapés. Il fait valoir que l'exemption est donc limitée.[932]

4.426 Le Brésil fait valoir qu'il a promulgué l'exemption concernant le MERCOSUR sans autre but que d'"assurer le respect" de sa législation nationale qui rendait contraignants à son égard les engagements dans le cadre du MERCOSUR et les décisions[933] de l'organe de règlement des différends du MERCOSUR. Au sens de l'article XX d), il est d'avis que l'exemption était donc "nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements" qui sont eux-mêmes compatibles avec les dispositions du GATT.[934] Il soutient que l'exemption est également compatible avec le texte introductif de l'article XX: le Brésil a mis en place l'exemption non pour favoriser les pays qui étaient ses partenaires du MERCOSUR, mais pour se conformer à une décision d'un tribunal international; il a également limité l'exemption aux pneumatiques remoulés (une sous-catégorie des pneumatiques rechapés).[935]

4.427 Le Brésil rappelle que l'Organe d'appel a indiqué clairement que, aux fins de l'article XX d), "l'expression "lois et règlements" couvr[ait] les règles qui font partie du système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC, y compris les règles découlant des accords internationaux qui [avaient] été incorporés dans le système juridique intérieur".[936] Il fait valoir que, s'agissant de l'article XX d), le seul point de désaccord entre les Communautés européennes et le Brésil est la question de savoir si l'expression "pour assurer le respect des lois et règlements" s'applique au respect des obligations internationales par le gouvernement: les Communautés européennes font valoir que ce n'est pas le cas

---

[928] Réponse du Brésil à la question n° 179 du Groupe spécial.

[929] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphes 34 et 35; première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 20; deuxième communication écrite, résumé analytique, paragraphe 43.

[930] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Viande de bœuf*, paragraphe 157. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 67.

[931] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 34.

[932] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 15.

[933] Voir le Protocole de Brasilia, article 20 (pièce BRA-89), Decreto Legislativo 88/1992 (pièce BRA-76). Le règlement initial du Brésil exemptant les importations dans le cadre du MERCOSUR, la Portaria SECEX n° 2/2002, indiquait spécifiquement que son objectif était de mettre le Brésil en conformité avec la décision du tribunal.

[934] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 35; première déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 20.

[935] Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 35.

[936] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Boissons sans alcool*, paragraphe 79. Première communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 34.

et que l'expression "pour assurer le respect" signifie faire appliquer les lois et règlements "en ce qui concerne d'autres acteurs, habituellement des personnes physiques ou morales", et non par le gouvernement lui-même.[937]

4.428 Le Brésil note que la seule affaire citée par les Communautés européennes à l'appui de leur argument est l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.[938] Il relève que, selon les Communautés européennes, cette affaire confirme que l'expression "pour assurer le respect" figurant à l'article XX d) "implique que le respect est "assuré" par les autorités gouvernementales à l'encontre d'autres sujets de droit dans l'ordre juridique intérieur".[939] Il est d'avis que cette affaire ne confirme rien de tel. Il fait valoir que le passage cité par les Communautés européennes indique simplement que l'article XX d) ne couvre que les lois et règlements "qui exigent une mise en application", c'est-à-dire les lois qui créent des obligations juridiques. Pour le Brésil, rien ne donne à penser que seules les obligations qui incombent aux particuliers, par opposition à l'État, sont pertinentes et entrent dans le champ d'application de cette disposition.[940]

4.429 Le Brésil fait valoir que l'interprétation de l'article XX d) donnée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool* confirme que rien ne justifie la position des Communautés européennes.[941] Il fait observer que l'Organe d'appel n'a pas établi de distinction entre les lois et règlements qui doivent être appliqués en ce qui concerne les "particuliers" (personnes physiques ou morales), par opposition aux "gouvernements".[942] Il fait valoir que, dans sa deuxième communication écrite, le Brésil a expliqué que l'expression "pour assurer le respect" figurant à l'article XX d) visait non seulement les particuliers mais encore les gouvernements. Il note que, dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes font valoir en outre que le Brésil n'a pas incorporé ses obligations dans le cadre du MERCOSUR dans sa législation nationale et que, pour établir ce fait de manière définitive, il doit fournir des décisions judiciaires qui annulent les lois internes incompatibles.[943] Il fait valoir que, selon la logique suivie par les Communautés européennes, un gouvernement qui respecte ses obligations internationales sans y être poussé par les tribunaux nationaux ne pourrait jamais prouver qu'il a incorporé ses obligations internationales dans sa législation nationale.[944]

4.430 Le Brésil relève l'argument des Communautés européennes selon lequel, si sa position était acceptée, les Membres pourraient violer les dispositions de l'OMC en concluant des accords internationaux. Cela n'est pas l'argument du Brésil. Le Brésil fait valoir que, pour satisfaire aux prescriptions de l'article XX d), la mesure contestée doit être nécessaire pour assurer le respect de lois et règlements qui ne sont pas *eux-mêmes* incompatibles avec les dispositions du GATT. Il fait valoir en outre que, dans leur interprétation de l'article XX d) et leur lecture incorrecte de la décision rendue par l'Organe d'appel dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool,* il est clair que les Communautés européennes confondent "effet direct" avec incorporation dans la législation intérieure. Le Brésil soutient qu'une loi peut avoir un effet direct dans un pays et néanmoins être incorporée dans la législation intérieure. Il fait valoir que l'Organe d'appel dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool a* noté clairement la distinction quand il a dit que "l'expression "lois et

[937] Réponse des Communautés européennes à la question n° 83 du Groupe spécial.

[938] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 135 (citant le rapport du Groupe spécial du GATT *Communauté économique européenne – Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants* ("*CEE – Pièces détachées et composants*") adopté le 16 mai 1990, L/6657, IBDD, S37/142, paragraphe 5.18).

[939] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 135.

[940] Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 43.

[941] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 79.

[942] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 79. Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 44.

[943] Voir la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 244.

[944] Deuxième déclaration orale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 24.

règlements" couvr[ait] les règles qui [faisaient] partie du système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC, y compris les règles découlant des accords internationaux qui [avaient] été incorporés dans le système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC ou qui [avaient] un effet direct selon le système juridique de ce Membre".[945]

4.431 Le Brésil soutient aussi que l'idée des Communautés européennes selon laquelle il aurait pu mettre en œuvre la décision du tribunal *ad hoc* du MERCOSUR en levant l'interdiction d'importer pour tous les Membres de l'OMC, par opposition aux seuls pays du MERCOSUR, montre bien le mépris total dans lequel elles tiennent la politique du Brésil et la gravité des problèmes pour la santé et l'environnement que le pays cherche à résoudre au moyen de l'interdiction d'importer.[946]

4.432 À l'heure actuelle, le Brésil explique qu'il a l'obligation juridique de se conformer à la décision du tribunal du MERCOSUR. Toutefois, il fait observer qu'il travaille activement avec ses partenaires du MERCOSUR à une politique commune en matière de déchets et espère qu'il sera bientôt autorisé à prohiber les importations de pneumatiques rechapés en provenance d'autres pays du MERCOSUR. Il fait observer en outre que, durant leur réunion de mars 2006, les ministres de l'environnement des pays du MERCOSUR ont approuvé un projet d'accord sur une politique en matière de déchets, qui désigne les pneumatiques usagés comme étant des déchets spéciaux, reconnaît le principe de la non-production, et fixe comme l'un de ses objectifs "[de décourager] l'entrée dans la région de déchets et produits en provenance de pays tiers qui entraînent un problème pour l'environnement".[947]

4.433 Les **Communautés européennes** estiment que l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX d). Elles notent que le Brésil a fait valoir que l'exemption était nécessaire pour "assurer le respect" de la décision du tribunal arbitral rendue dans le différend opposant le Brésil et l'Uruguay, qui avait jugé que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés était incompatible avec les obligations contractées par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR.[948] Pour les Communautés européennes, toutefois, cet argument est également dénué de fondement parce que le fait d'exempter les importations en provenance du MERCOSUR d'une telle interdiction n'est pas une mesure "nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements" au sens de l'article XX d).[949]

4.434 Premièrement, les Communautés européennes soutiennent que l'obligation de se conformer à la décision du tribunal arbitral ne figure pas dans une "loi ou un règlement" au sens de l'article XX d). Elles font observer que, dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, l'Organe d'appel a constaté que l'expression "lois et règlements" couvr[ait] "les règles qui [faisaient] partie du système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC, y compris les règles découlant des accords internationaux qui [avaient] été incorporés dans le système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC ou qui [avaient] un effet direct selon le système juridique de ce Membre".[950]

---

[945] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 17.

[946] Deuxième déclaration orale finale du Brésil, résumé analytique, paragraphe 18.

[947] Draft Decision: Agreement on the MERCOSUR Policy for Environmental Management of Special Universal Wastes and Post Consumer Responsibility, included as Annex IV to Minutes of the First Extraordinary Meeting of Environmental Ministers of MERCOSUR in Curitiba, 29 March 2006 (pièce BRA-155). Deuxième communication écrite du Brésil, résumé analytique, paragraphe 45.

[948] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 141.

[949] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 36; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 142.

[950] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 143.

4.435 Les Communautés européennes soutiennent que le Brésil, par contre, n'a montré ni que l'obligation de se conformer aux décisions des tribunaux arbitraux du MERCOSUR – telle qu'elle est énoncée à l'article 21.2 du Protocole de Brasilia – avait été incorporée dans l'ordre juridique brésilien, ni qu'elle avait un effet direct dans celui-ci.[951] Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes notent que le Brésil a fait valoir que le Protocole de Brasilia figurait dans le Décret législatif n° 88/1992 du Brésil relatif à la conclusion du Protocole de Brasilia. Elles font valoir que, en signalant que ce décret ne "contenait" pas l'obligation énoncée à l'article 21.2 du Protocole de Brasilia mais approuvait simplement le Protocole au nom du Brésil, celui-ci a modifié son raisonnement et se réfère maintenant à un décret présidentiel ultérieur comme à la mesure qui incorpore le Protocole dans l'ordre juridique brésilien.[952]

4.436 Pour les Communautés européennes, cette explication reste peu convaincante. Elles font valoir que, comme le Décret législatif n° 88/1992, le décret présidentiel fait partie du processus de ratification brésilien relatif au Protocole de Brasilia. Elles sont d'avis que le Brésil n'a pas montré que ce décret rendait le Protocole de Brasilia, et en particulier son article 21.2, applicable dans l'ordre juridique interne de telle façon qu'il pouvait être invoqué par des particuliers ou mis en application à leur encontre.[953]

4.437 Pour prouver le bien-fondé de cet argument, les Communautés européennes font valoir que le Brésil aurait dû fournir des exemples de cas dans lesquels les tribunaux brésiliens, sur la base de l'article 21.2 du Protocole de Brasilia, ont écarté des lois brésiliennes parce qu'elles étaient incompatibles avec une décision d'un tribunal arbitral du MERCOSUR. Toutefois, elles font remarquer que le Brésil n'a pas fourni de tels exemples.[954] En particulier, elles font observer qu'il n'a pas fourni d'éléments de preuve montrant que les tribunaux brésiliens se sont appuyés sur l'article 21.2 du Protocole pour écarter des lois brésiliennes telles par exemple la Portaria n° 8/2000. De fait, elles font valoir que la propre pratique suivie par le Brésil réfute ses arguments. Elles font valoir que, après la décision rendue par le tribunal arbitral du MERCOSUR, le Brésil a adopté une mesure spécifique, à savoir la Portaria SECEX n° 2 du 8 mars 2002, qui exemptait les importations en provenance des autres pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer. Elles font observer en outre que, par conséquent, le Brésil n'a pas simplement laissé aux tribunaux et autorités administratives nationaux le soin d'appliquer l'article 21.2 du Protocole de Brasilia conjointement avec la décision du tribunal arbitral du MERCOSUR.[955]

4.438 Le **Brésil** relève l'argument des Communautés européennes selon lequel l'article XX d) ne justifie pas l'exemption concernant le MERCOSUR parce que le Brésil n'a pas prouvé qu'il avait incorporé ses obligations dans le cadre du MERCOSUR dans sa législation intérieure. Il répond qu'il a présenté au Groupe spécial les décrets législatifs et présidentiels qui incorporent clairement les obligations dans le cadre du MERCOSUR; il a aussi confirmé ce fait à la première réunion du Groupe spécial. Il relève l'argument des Communautés européennes selon lequel, pour établir ce fait de manière déterminante, il doit produire des décisions judiciaires annulant les lois internes incompatibles. Il répond que l'argument des Communautés européennes n'est fondé ni en droit international, ni en droit brésilien, ni en raison. Il indique que, suivant la logique des Communautés européennes, un gouvernement qui respecte ses obligations internationales sans y être poussé par les

[951] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 37; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 144.
[952] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 144.
[953] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 145.
[954] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 146.
[955] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 147.

tribunaux nationaux ne pourrait jamais prouver qu'il a incorporé ses obligations internationales dans sa législation nationale.[956]

4.439 Deuxièmement, les **Communautés européennes** font valoir que la mesure appliquée par le Brésil n'a pas pour objet d'assurer le respect de l'article 21.2 du Protocole de Brasilia. Elles soutiennent que l'expression "pour assurer le respect" qui figure à l'article XX d) implique que le respect est "assuré" par les autorités gouvernementales à l'encontre d'autres sujets de droit dans l'ordre juridique interne. En d'autres termes, pour les Communautés européennes, l'article XX d) couvre les mesures au moyen desquelles les autorités publiques font appliquer les lois et règlements dans le système juridique intérieur, comme cela a été confirmé par le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*.[957]

4.440 Les Communautés européennes soutiennent que le Brésil a déformé leur argument en alléguant qu'elles "essaient d'établir une distinction entre les lois qui lient des parties privées … et les lois qui lient l'État ou ses organes". Elles notent qu'elles ne font pas de distinction entre différentes sortes de lois mais entre les actes "respecter" et "assurer le respect de". Elles font observer que le Brésil propose effectivement d'interpréter l'article XX d) comme renvoyant aux mesures "nécessaires pour respecter les lois et règlements". Pour les Communautés européennes, toutefois, l'expression "pour assurer" qui figure à l'article XX d) ne peut pas simplement être omise et il faut donc lui conférer un sens utile.[958] Elles font valoir que, si tous les termes de l'article XX d) sont censés avoir un sens utile, "assurer le respect" doit signifier autre chose que "respecter", à savoir que les personnes desquelles le respect est obtenu sont distinctes de l'acteur "assurant" le respect. Autrement dit, pour les Communautés européennes, les mesures adoptées au titre de l'article XX d) sont des mesures *d'application*.

4.441 Les Communautés européennes font valoir que ce point de vue est aussi étayé par les exemples concrets figurant à l'article XX d). Elles notent, comme l'Organe d'appel l'a confirmé, que ces questions font intervenir habituellement la réglementation par les pouvoirs publics d'une activité entreprise par des acteurs économiques. Elles sont d'avis que le fait que l'article XX d) ne couvre que les mesures d'application a été également confirmé par le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*.[959]

4.442 Les Communautés européennes font valoir en outre que le fait que l'Organe d'appel, dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, a considéré que les lois et règlements pouvaient aussi inclure les règles découlant des accords internationaux n'est pas incompatible avec cette interprétation. Elles soutiennent que les accords internationaux peuvent aussi traiter de questions qui exigent une mise en application dans l'ordre juridique interne des Membres de l'OMC. Pour les Communautés européennes, si un tel accord, au lieu d'être transposé dans la législation nationale, est directement applicable dans l'ordre juridique interne, il peut donc aussi faire l'objet de mesures d'application au sens de l'article XX d).[960]

4.443 Les Communautés européennes estiment que, en l'espèce, en levant l'interdiction des importations en provenance d'autres pays du MERCOSUR, les autorités brésiliennes ne faisaient pas appliquer la décision du tribunal arbitral et n'en "assuraient pas le respect" par quelqu'un d'autre. Elles

[956] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 116.
[957] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 38; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 148.
[958] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 149.
[959] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 150.
[960] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 151.

font valoir qu'en fait le Brésil "respectait" simplement ses obligations au titre du droit international, en l'espèce dans le cadre du MERCOSUR.[961] Par conséquent, elles font valoir que le Brésil confond les notions "assurer le respect" et "respecter".

4.444 Les Communautés européennes soulignent qu'accepter l'interprétation donnée par le Brésil aurait des conséquences considérables et pernicieuses pour le système commercial multilatéral, puisque toute mesure prise pour se conformer à un accord international, qu'il soit bilatéral ou multilatéral, serait justifiée au regard de l'article XX d).[962] Elles font valoir qu'à l'avenir les Membres de l'OMC pourraient s'accorder mutuellement des avantages sans avoir à le justifier au titre de l'article XXIV, à la seule condition qu'ils en soient convenus dans le cadre d'un accord international qui fait partie de leur ordre juridique interne. Pour les Communautés européennes, cela signifierait qu'à chaque fois que deux Membres de l'OMC s'accorderaient mutuellement des avantages en concluant un accord international, ils pourraient s'appuyer sur l'article XX d) pour justifier ces avantages.[963] Les Communautés européennes sont d'avis qu'une telle interprétation signifierait la fin d'un principe fondamental de l'ordre juridique de l'OMC, à savoir le principe de la nation la plus favorisée consacré, entre autres choses, par les articles I:1 et XIII:1.[964] Elles sont d'avis que cela n'était certainement pas l'intention de l'Organe d'appel dans l'affaire *Mexique – Boissons sans alcool* lorsqu'il a confirmé que les accords internationaux pouvaient aussi à certaines conditions constituer des "lois et règlements" au sens de l'article XX d). Elles font valoir que le Groupe spécial ne devrait pas suivre un raisonnement qui serait profondément dommageable pour le système commercial multilatéral.[965]

4.445 Le **Brésil** fait valoir que les Membres de l'OMC ne peuvent pas justifier des mesures par ailleurs incompatibles en concluant simplement avec d'autres Membres des accords qui prévoient un traitement discriminatoire. Il explique que l'accord hypothétique entre les Membres auxquels les Communautés européennes font référence devrait malgré tout satisfaire aux prescriptions de l'article XXIV pour pouvoir justifier un traitement discriminatoire qui est contraire à l'article I:1. Il note que l'article XXIV contient des sauvegardes garantissant que seules les parties à une union douanière qui sont de bonne foi peuvent invoquer l'article pour justifier un traitement *prima facie* discriminatoire. Il fait valoir que la lourde charge prévue à l'article XXIV permet d'éviter tout abus potentiel.[966]

4.446 Les **Communautés européennes** estiment que l'interprétation donnée par le Brésil rendrait en même temps redondantes les conditions spécifiques concernant les unions douanières et les accords de libre-échange qui figurent à l'article XXIV.[967] Pour les Communautés européennes, il est clair qu'une telle interprétation de l'article XX d) ne peut pas correspondre à l'intention des rédacteurs des Accords de l'OMC.[968] De la même façon, les Communautés européennes font valoir que la question se poserait de savoir pourquoi elles avaient dû obtenir une dérogation au titre de l'article IX:1 de l'Accord sur l'OMC pour justifier le traitement préférentiel qu'elles étaient obligées d'accorder aux

[961] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 38; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 152.
[962] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 153.
[963] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.
[964] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 153; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.
[965] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39; deuxième déclaration orale finale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 26.
[966] Réponse du Brésil à la question n° 50 du Groupe spécial.
[967] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 154.
[968] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 39.

pays ACP au titre des Accords de Lomé et de Cotonou. Si le raisonnement suivi par le Brésil était correct, les Communautés européennes soutiennent que ces dérogations étaient donc juridiquement superflues puisqu'elles auraient pu simplement invoquer l'article XX d) pour justifier toute mesure nécessaire pour respecter leurs obligations au titre de l'Accord de Cotonou.[969]

4.447 Troisièmement, les Communautés européennes estiment que la mesure adoptée par le Brésil ne pourrait pas non plus être "nécessaire" pour assurer le respect des lois et règlements. Elles font valoir que, pour déterminer si une mesure est "nécessaire", il faut "soupeser et mettre en balance" un certain nombre de facteurs, y compris, entre autres, l'existence de mesures de rechange. Elles soutiennent que, en l'espèce, comme certaines tierces parties l'ont également fait observer, le Brésil disposait d'une solution de rechange claire: pour respecter ses obligations dans le cadre du MERCOSUR, il aurait pu lever l'interdiction des importations en provenance de tous les Membres de l'OMC et non pas seulement des importations en provenance d'autres pays du MERCOSUR.[970] Par conséquent, le Brésil disposait d'une solution de rechange raisonnable qu'il n'a pas adoptée.

4.448 Enfin, les Communautés européennes soulignent que l'exemption concernant le MERCOSUR ne satisferait pas non plus aux prescriptions du texte introductif de l'article XX. En particulier, comme cela a déjà été expliqué dans le cas de l'article XX b), l'exemption concernant le MERCOSUR constitue une discrimination injustifiable et arbitraire entre les pays où les mêmes conditions existent.[971] Cela est particulièrement manifeste puisque le Brésil va jusqu'à autoriser les importations de pneumatiques en provenance des pays du MERCOSUR qui sont fabriqués à partir de pneumatiques usagés originaires des Communautés européennes.

4. Clause d'habilitation

4.449 Le **Brésil** n'a pas défendu ses mesures au titre de la Clause d'habilitation.

4.450 Les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil ne pourrait pas non plus invoquer la Clause d'habilitation. Elles estiment que la Clause d'habilitation constitue une exemption des obligations énoncées à l'article I:1. Toutefois, elles soutiennent que l'exemption des partenaires du MERCOSUR de l'interdiction et des amendes est incompatible non seulement avec l'article I:1, mais également avec l'article XIII:1. Elles notent que, conformément à la conclusion formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Bananes,* les articles I:1 et XIII:1 énoncent des obligations distinctes. Par conséquent, elles font valoir que la Clause d'habilitation ne peut pas être interprétée comme justifiant des violations de l'article XIII:1.[972]

4.451 En outre, les Communautés européennes font valoir que les parties contractantes n'ont pas établi les critères et conditions applicables à l'élimination des mesures non tarifaires prévue au paragraphe 2 c) de la Clause d'habilitation. Par conséquent, pour les Communautés européennes, la Clause d'habilitation ne peut pas être invoquée pour justifier la réduction ou l'élimination de mesures non tarifaires telles qu'une interdiction d'importer.[973]

---

[969] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 154.

[970] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 155.

[971] Première déclaration orale des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 40; deuxième communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 156.

[972] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 63.

[973] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 64.

4.452 Les Communautés européennes font valoir en outre que les mesures du Brésil doivent aussi être considérées comme créant des difficultés indues pour le commerce des autres parties, ce qui est contraire au paragraphe 3 a) de la Clause d'habilitation. De plus, elles font valoir qu'avec sa mesure le Brésil entrave aussi l'élimination des restrictions au commerce sur la base du traitement de la nation la plus favorisée, ce qui est contraire au paragraphe 3 b) de la Clause d'habilitation.[974]

V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES[975]

A. DÉCLARATION ORALE DE L'ARGENTINE[976]

5.1 L'Argentine aborde plusieurs questions ayant trait à la recevabilité de l'exception invoquée au titre de l'article XX b), en ce qui concerne l'interprétation des prescriptions juridiques permettant d'invoquer cette exception, et à la possibilité pour un pays membre du MERCOSUR d'invoquer l'exception prévue à l'article XXIV:5.

1. Conditions d'application de l'article XX b)

5.2 L'Argentine estime qu'il est pertinent d'examiner les conditions effectives de l'exception prévue au paragraphe b), à savoir: i) que la politique poursuivie par la mesure en question devrait entrer dans le champ des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux, et ii) que la mesure en question devrait être "nécessaire" à la réalisation de l'objectif de cette politique.

a) Politique visant à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux

5.3 En ce qui concerne le premier point, il convient de rappeler que, dans l'affaire *CE – Amiante*[977], l'Organe d'appel a dit que chaque Membre de l'OMC avait le "droit de fixer le niveau de protection de la santé qu'i[l] juge[ait] approprié dans une situation donnée". Il a également dit que "l'article XX b) du GATT de 1994 ne prescri[vait] pas la quantification en tant que telle du risque pour la santé et la vie des personnes". (pas d'italique dans l'original)

5.4 L'Argentine fait observer que, dans leur analyse de l'exception prévue à l'article XX b) en ce qui concerne les mesures en cause, les Communautés européennes affirment qu'"il n'y a pas de différences entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs qui seraient pertinentes pour la question en cause".[978] (non souligné dans l'original)

5.5 L'Argentine ne partage pas ce point de vue et estime qu'il y a des différences fondamentales entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs. Ces différences sont pertinentes pour analyser et soupeser l'accroissement des déchets générés par l'importation massive de pneumatiques rechapés et, partant, pour examiner les conditions d'application de l'exception prévue à l'article XX b), ainsi qu'il est expliqué ci-après.

5.6 Les Communautés européennes affirment dans leur communication écrite que les pneumatiques rechapés "sont aussi sûrs et durables que les pneumatiques neufs"[979] et "sont

[974] Première communication écrite des Communautés européennes, résumé analytique, paragraphe 65.
[975] Les résumés des arguments avancés par les tierces parties sont fondés sur les résumés analytiques que celles-ci ont présentés au Groupe spécial, le cas échéant. Les notes de bas de page figurant dans la présente section sont celles des tierces parties.
[976] Cette déclaration orale a initialement été faite en espagnol.
[977] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphes 167 et 168.
[978] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 102.
[979] Première communication écrite des Communautés européennes, section D.

comparables aux pneumatiques neufs pour tous les aspects de la performance, de la qualité, de la sécurité et de la durabilité"[980], et que "les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs sont interchangeables".[981]

5.7 Toutefois, l'Argentine estime que ces affirmations ne décrivent pas bien la réalité, notamment en ce qui concerne les aspects suivants:

- Performance, qualité, sécurité et durabilité: d'un point de vue technique, la durée de vie des pneumatiques rechapés correspond à environ 30 pour cent de la durée de vie des pneumatiques neufs. Un pneumatique reconstruit (bien qu'il ait l'apparence d'un pneumatique neuf) continue de présenter les limitations dues au vieillissement de la composante de base: le pneumatique usagé.

- Prix à la consommation: ces différences techniques ont une corrélation logique avec d'autres aspects du pneumatique rechapé, comme l'écart entre un pneumatique neuf et un pneumatique rechapé en ce qui concerne les prix à la consommation. Cette disparité, de même que celles qui viennent d'être mentionnées en ce qui concerne la durabilité, la qualité, la sécurité et la performance, contredit la position des Communautés européennes selon laquelle un pneumatique rechapé est comparable à un pneumatique neuf, et est suffisante pour expliquer l'écart marqué dans les chiffres des ventes pour les deux types de pneumatiques.

- Classement tarifaire: dans le Système harmonisé, les pneumatiques rechapés et les pneumatiques usagés relèvent de la même position tarifaire (4012), tandis que les pneumatiques neufs relèvent d'une position différente (4011).

5.8 De plus, les Communautés européennes elles-mêmes établissent une distinction claire, sur leur marché intérieur, entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques usagés ou les pneumatiques fabriqués à partir de pneumatiques usagés, par voie de règlements spécifiques à chaque catégorie. Elles reconnaissent même qu'"[i]l n'y a pas de types de pneumatiques rechapés car il s'agit de produits remanufacturés à partir de pneumatiques usagés. De plus, les pneumatiques rechapés ne sont pas des produits neufs à proprement parler, puisqu'il s'agit de produits remanufacturés, et ne sont donc pas mis en circulation sur le marché pour la première fois".[982]

5.9 En conséquence, compte tenu de toutes les différences mentionnées, y compris certaines différences qui ont été mises en évidence par les Communautés européennes elles-mêmes, l'Argentine estime qu'il n'est pas du tout possible de considérer qu'un pneumatique rechapé est l'équivalent d'un pneumatique neuf. Elle estime donc qu'il est important d'appeler l'attention du Groupe spécial sur ce point pour que soient dûment analysées les conditions régissant l'application de l'exception prévue à l'article XX b) en ce qui concerne les mesures en cause.

b) La mesure est "nécessaire" à la protection de la santé des personnes et de l'environnement

5.10 La détermination relative à la "nécessité" d'une mesure dont il est allégué qu'elle est incompatible requiert un processus de "soupesage et de mise en balance" d'une série de facteurs, qui doivent être examinés collectivement, c'est-à-dire du point de vue de l'importance relative des intérêts ou valeurs protégés par la mesure, de la mesure dans laquelle la mesure contribue à la réalisation de

[980] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 32.
[981] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 46.
[982] "Exposé des motifs, Proposition de décision du Conseil (présentée par la Commission) modifiant les décisions 2001/507/CE et 2001/509/CE. Décision approuvée par le Conseil des ministres en mars 2006. COM (2004) 774 final, 2004/0271 (AVC).

l'objectif poursuivi et de la mesure dans laquelle la mesure a des effets restrictifs sur le commerce international. Fondamentalement, sur ce point, l'Argentine estime que le Groupe spécial ne peut pas manquer de relever le statut de pays en développement de l'une des parties en cause dans le "contexte factuel"[983] du présent différend.

5.11 À cet égard, la jurisprudence de l'Organe d'appel montre clairement qu'il incombe à la partie qui invoque l'exception prévue à l'article XX b) d'établir *prima facie* qu'aucune solution de rechange moins restrictive pour le commerce n'était "raisonnablement disponible". Toutefois, dans l'affaire *États-Unis – Jeux*, l'Organe d'appel a dit qu'une solution de rechange n'était pas raisonnablement disponible lorsqu'elle était de nature purement théorique, soit parce que le Membre concerné n'était pas capable de l'appliquer, soit parce que la mesure imposait une charge indue à ce Membre, en raison de ses coûts prohibitifs ou de sa complexité technique.[984]

5.12 De l'avis de l'Argentine, lorsqu'un pays en développement invoque l'article XX b), le critère de la nécessité et les solutions de rechange "raisonnablement disponibles" doivent être examinés en fonction des possibilités réelles dont disposent les pays en développement, en particulier le coût économique et la complexité technique des solutions de rechange par rapport à la rareté des ressources financières et techniques qui caractérise ces pays.

5.13 En l'espèce, l'Argentine estime que le Brésil a largement démontré que, en tant que pays en développement, il n'avait pas de solutions de rechange raisonnablement disponibles pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés dans le but de maintenir des stocks gérables de pneumatiques de rebut, de manière à ce que l'élimination définitive de ces pneumatiques n'ait pas d'effets nocifs sur la santé publique et l'environnement. L'adoption par le Brésil de mesure de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'aurait pas permis, dans la pratique, d'atteindre le niveau souhaité de protection de la santé et de l'environnement.

2. Le MERCOSUR et l'article XXIV

5.14 L'Argentine conteste ce que les États-Unis ont dit dans leur communication en tant que tierce partie, à savoir que le MERCOSUR ne pouvait pas être visé par l'article XXIV:5 parce qu'il avait été notifié au titre de la Clause d'habilitation.

5.15 À cet égard, ainsi que les Communautés européennes l'indiquent, bien que le MERCOSUR ait été notifié au titre de la Clause d'habilitation, le mandat du Comité du commerce et du développement, en vertu duquel le MERCOSUR est examiné, comprend la Clause d'habilitation et l'article XXIV.[985] Par ailleurs, le MERCOSUR a fait l'objet de quatre séries d'examens au Comité des accords commerciaux régionaux, et le Secrétariat de l'OMC a distribué en mai 2005 le document WT/COMTD/1/Add.15 qui reproduit l'évaluation de l'incidence générale des droits de douane du MERCOSUR, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV, qui fait expressément référence à l'évaluation des unions douanières au titre du paragraphe 5 a) de l'article XXIV.

[983] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 18.
[984] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 308.
[985] Le mandat pour l'examen du MERCOSUR, tel qu'il figure dans le document WT/COMTD/5/Rev.1 du 25 octobre 1995, consiste à "[e]xaminer l'Accord relatif au Marché commun du Sud (MERCOSUR) à la lumière des dispositions pertinentes de la Clause d'habilitation et du GATT de 1994, y compris l'article XXIV ...".

B. DÉCLARATION ORALE DE L'AUSTRALIE

5.16 L'Australie participe au présent différend en tant que tierce partie compte tenu de ses intérêts systémiques dans les questions examinées par le Groupe spécial. Elle s'abstient donc de prendre position sur les faits particuliers de la cause.

5.17 De l'avis de l'Australie, la détermination par le Groupe spécial des questions relatives aux articles XX et XXIV dont il est saisi en l'espèce sera importante pour les Membres. Le GATT de 1994 revêt une importance vitale pour les Membres de l'OMC – il précise leurs droits et leurs responsabilités en matière de commerce international des marchandises. L'article XX offre aux Membres des exceptions importantes à d'autres dispositions du GATT, dans les cas où l'application d'une mesure est justifiable pour atteindre un objectif général particulier – cette mesure respectant toutes les prescriptions de l'exception spécifique invoquée et du texte introductif de l'article XX. L'application de l'article XX à une mesure joue un rôle fondamental, étant donné qu'un tel résultat permet à un Membre de déroger aux règles du GATT régissant le commerce des marchandises. Par conséquent, chaque exception notifiée au titre de l'article XX requiert le soupesage prudent des droits des Membres et l'application rigoureuse des exceptions prévues à l'article XX et du texte introductif.

5.18 L'Australie n'évalue pas le point de savoir si la mesure brésilienne qui est contestée satisfait aux prescriptions de l'article XX. Pour résoudre cette question, le Groupe spécial devra se prononcer sur des questions de fait et de droit complexes. À cette fin, l'Australie invite le Groupe spécial à examiner attentivement les éléments de preuve factuels dont il est saisi, notamment en ayant recours à l'opinion d'experts.

5.19 En ce qui concerne les questions juridiques, l'Australie fait observer que l'Organe d'appel a clarifié des aspects importants de l'application de l'article XX. En particulier, elle appelle l'attention du Groupe spécial sur la jurisprudence de l'Organe d'appel concernant l'interprétation et l'application du texte introductif de l'article XX. Les vues du Groupe spécial sur la question de savoir si les mesures du Brésil peuvent satisfaire aux critères mentionnés dans le texte introductif seront importantes en l'espèce. En ce qui concerne le recours du Brésil à l'article XX b), l'Australie fait observer que le Brésil allègue que l'obligation de se conformer à la décision arbitrale du MERCOSUR signifie que la discrimination qu'il établit entre les Membres du MERCOSUR et d'autres Membres de l'OMC n'est ni arbitraire ni injustifiable selon les termes du texte introductif de l'article XX. L'Australie encourage le Groupe spécial à appliquer rigoureusement les termes du texte introductif, en gardant à l'esprit le but général, à savoir la prévention du recours abusif aux exceptions générales énoncées aux paragraphes a) à g) de l'article XX. La mise en œuvre de la décision arbitrale du MERCOSUR est également pertinente pour les arguments du Brésil concernant l'application de l'article XX d). Le Groupe spécial devra examiner avec soin si l'article XX d) vise des décisions arbitrales comme celle-ci.

5.20 Dans sa communication, le Brésil met également en avant l'interprétation et l'application de l'article XXIV. L'Australie fait observer qu'il existe peu de décisions de l'Organe d'appel sur cette disposition. Par conséquent, le Groupe spécial pourrait être appelé à faire œuvre de pionnier lorsqu'il examinera les arguments des parties ayant trait à l'article XXIV. Les questions soulevées sont notamment les suivantes:

a) Quelle est la portée des prescriptions de l'article XXIV:5 a) et XXIV:8 a) et quelle est leur application temporelle?

b) Le MERCOSUR est-il une union douanière qui a satisfait à ces prescriptions en ce qui concerne ses Membres et en ce qui concerne ses Membres et d'autres Membres de l'OMC?

c) Comment les mesures contestées doivent-elles être évaluées au regard de ces prescriptions?

5.21 L'Australie reconnaît que le présent différend peut également donner au Groupe spécial l'occasion de clarifier la relation entre les articles XX et XXIV.

C. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE

5.22 La République populaire de Chine fait observer qu'il est superflu de souligner l'importance du présent différend. Celui-ci porte sur la façon dont les Membres de l'OMC peuvent protéger l'environnement et la santé des personnes d'une manière compatible avec les obligations dans le cadre de l'OMC. La Chine axe sa communication sur le volet "produit" du présent différend et sur les approches analytiques ayant trait aux paragraphes b) et d) de l'article XX et à l'article XXIV.

1. Produit

5.23 Le produit dont il est question en l'espèce est réellement spécial. Il ne s'agit pas d'un produit entièrement de fabrication récente. Il ne s'agit pas non plus d'un produit usagé. En fait, un produit reconditionné est un produit qui peut être utilisé comme un produit "neuf", mais avec une durée de vie plus courte.

5.24 D'une part, les pneumatiques sont indispensables dans la société humaine moderne mais, d'autre part, les pneumatiques de rebut pourraient menacer sérieusement l'environnement. Les deux parties au présent différend semblent convenir que les pneumatiques rechapés ne sont pas l'équivalent de pneumatiques de rebut, la principale différence entre un pneumatique rechapé et un pneumatique neuf étant la durée de vie plus courte du premier. Spécifiquement, les deux parties mentionnent que les pneumatiques pour voitures particulières ne peuvent être rechapés qu'une fois, tandis que d'autres pneumatiques, comme les pneumatiques pour véhicules utilitaires et aéronefs, peuvent être rechapés plusieurs fois.[986] Il est donc important que le Groupe spécial détermine si les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs sont interchangeables. La Chine estime que le Groupe spécial doit se renseigner à fond sur la nature des pneumatiques rechapés avant de poursuivre son analyse juridique.

2. Questions au titre de l'article XX b)

5.25 Dans le présent différend, le Brésil a invoqué l'article XX b) pour justifier les mesures contestées qu'il a prises. Selon la jurisprudence de l'OMC, c'est à la partie qui invoque les exceptions énoncées à l'article XX qu'incombe la charge de la preuve.[987] En ce qui concerne le paragraphe b) de l'article XX, le défendeur devrait établir l'existence de deux éléments:

a) il existe une politique destinée à protéger la santé et la vie des personnes ou des animaux ou à préserver les végétaux;

b) les mesures incompatibles pour lesquelles l'exception est invoquée étaient nécessaires à la réalisation de l'objectif général.[988]

5.26 Par ailleurs, l'Organe d'appel a établi que l'analyse de la justification de la mesure bénéficiant de la protection conférée par l'article XX était double: la mesure en cause ne devait pas seulement relever de l'une ou l'autre des exceptions particulières – paragraphes a) à j) – énumérées à l'article XX,

[986] Voir le paragraphe 16 de la première communication écrite du Brésil et le paragraphe 23 de la première communication écrite des Communautés européennes.
[987] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, pages 24 et 25.
[988] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.20.

elle devait aussi satisfaire aux prescriptions établies par le texte introductif de l'article XX.[989] Le texte introductif prescrivait que la mesure ne devait pas constituer une discrimination arbitraire ou injustifiable, ni une restriction déguisée au commerce international.

5.27 Cet ordre d'analyse devrait être suivi en l'espèce parce que des exceptions prévues à l'article XX sont invoquées. De plus, dans le cadre de l'examen des mesures en cause dans la présente affaire, la Chine estime qu'il est opportun que le Groupe spécial tienne compte de l'attention grandissante que la communauté internationale et l'OMC elle-même accordent à la protection de l'environnement. Il est dit dans le préambule de l'Accord de Marrakech que l'un des objectifs de l'OMC est "l'utilisation optimale des ressources mondiales conformément à l'objectif de développement durable en vue à la fois de protéger et préserver l'environnement". S'inspirant de ces affirmations, l'Organe d'appel a accepté dans plusieurs différends que certaines mesures contestées ayant une dimension environnementale soient considérées comme relevant de l'article XX b).[990]

3. Exemption concernant le MERCOSUR

5.28 L'interdiction et la restriction visant l'importation de pneumatiques rechapés en vigueur au Brésil ne s'appliquent pas aux autres membres du MERCOSUR, et le Brésil a invoqué les articles XXIV et XX d) pour justifier l'exemption. Selon ce que la Chine croit comprendre, la question de savoir si l'exemption est justifiée n'est examinée qu'une fois que le Groupe spécial a déterminé que l'interdiction d'importer proprement dite est légitime. Si l'interdiction d'importer proprement dite est jugée incompatible avec l'obligation du Brésil dans le cadre de l'OMC, le Groupe spécial n'a pas du tout besoin d'examiner l'exemption concernant le MERCOSUR.

5.29 Selon l'Organe d'appel, l'article XXIV permet de justifier une mesure qui est incompatible avec certaines autres dispositions du GATT lorsque deux conditions sont remplies.

5.30 Premièrement, la partie qui prétend se prévaloir de ce moyen de défense doit démontrer que la mesure en cause est adoptée au moment de l'établissement d'une union douanière qui satisfait pleinement aux prescriptions des paragraphes 8 a) et 5 a) de l'article XXIV. Deuxièmement, cette partie doit démontrer qu'il serait fait obstacle à l'établissement de ladite union douanière si elle n'était pas autorisée à adopter la mesure en cause.[991]

5.31 De l'avis de la Chine, la décision rendue par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* semble s'appliquer au scénario d'une mesure adoptée au moment de l'établissement d'une union douanière, lequel est différent du scénario en l'espèce. De toute évidence, le Brésil a adopté l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés après l'établissement du MERCOSUR, et non au moment de l'établissement de l'union douanière. Le Groupe spécial doit encore décider quel type de conditions le Brésil devrait remplir pour invoquer l'article XXIV en tant que justification de ses mesures.

5.32 Par ailleurs, la Chine relève que les mesures qui sont autorisées au titre de l'article XX sont explicitement exclues par l'article XXIV:8 a) i) de la prescription imposant d'éliminer les réglementations commerciales restrictives pour l'essentiel des échanges commerciaux. Par conséquent, si l'interdiction d'importation du Brésil est exemptée par l'article XX de la discipline de l'article XI:1, le Brésil a le droit d'imposer l'interdiction à toutes les sources d'importation, y compris les autres membres du MERCOSUR. Ce que le Groupe spécial doit examiner, c'est la question de savoir si le Brésil pourrait invoquer en outre l'article XXIV en tant que clause d'exception pour exempter son exclusion des membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer qui autrement

[989] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24.
[990] Par exemple dans les affaires *États-Unis – Essence* et *États-Unis – Crevettes*.
[991] Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 58.

pourrait contrevenir au principe du traitement de la nation la plus favorisée énoncé à l'article premier. La Chine est d'avis que la constatation que le présent Groupe spécial formulera sur cette question aura assurément une incidence systémique sur d'autres différends.

5.33 Le Brésil a également invoqué l'article XX d) pour justifier l'exemption des pays du MERCOSUR. Selon l'Organe d'appel, le Membre qui compte invoquer l'article XX d) doit prouver 1) que la mesure a "pour objet d'"assurer le respect" de lois ou de règlements qui ne sont pas eux-mêmes incompatibles avec l'une ou l'autre des dispositions du GATT de 1994" et 2) que la mesure est ""nécessaire" pour assurer ce respect".[992]

5.34 Le Brésil a fait observer que l'exemption en question consistait à assurer le respect d'une décision rendue par un tribunal *ad hoc* du MERCOSUR et de lois et règlements nationaux du Brésil qui mettaient en œuvre le Traité instituant le MERCOSUR.[993] Une question systématique qui pourrait se poser dans ce contexte est celle de savoir si l'obligation d'un Membre de l'OMC dans le cadre de traités internationaux pourrait être considérée comme du droit interne et constituer des "lois et règlements" au titre de l'article XX d). Le Groupe spécial doit clarifier ce point.

5.35 À cet égard, la Chine fait observer que l'article XX d) prescrit que les "lois et règlements" dont le respect est assuré doivent être compatibles avec les règles de l'OMC. Par conséquent, l'article XX d) ne vise pas toutes les "lois [ni tous les] règlements" sans condition.

5.36 Comme les faits présentés par les deux parties le montrent, il semble que la décision rendue par le tribunal *ad hoc* du MERCOSUR prohibe uniquement l'interdiction d'importer du Brésil visant les importations de pneumatiques rechapés provenant d'autres membres du MERCOSUR, mais n'autorise pas l'interdiction d'importer imposée par le Brésil à d'autres Membres de l'OMC. La Chine a dit plus haut que le présent différend portait essentiellement sur le point de savoir si l'interdiction d'importer applicable à des pays non membres était compatible avec les règles de l'OMC, et la décision du tribunal du MERCOSUR n'est guère pertinente pour cette interdiction.

4. Conclusion

5.37 La Chine espère que le Groupe spécial tiendra compte du fait que la partie défenderesse en l'espèce est un pays en développement. En fait, les pays en développement rencontrent plus de difficultés que les pays développés lorsqu'il s'agit de trouver un équilibre entre le développement économique et la protection de l'environnement. De plus, pour faire face aux problèmes environnementaux, les pays en développement, d'une manière générale, ont moins de moyens financiers et sont moins efficients sur le plan technologique. Par conséquent, le système commercial multilatéral devrait soutenir davantage les efforts déployés par ces pays pour améliorer l'environnement et faire preuve d'une plus grande tolérance.

D. DÉCLARATION ORALE DE CUBA[994]

5.38 Cuba a un intérêt systémique dans le présent différend et partage les préoccupations du Brésil au sujet des effets nocifs sur l'environnement et la santé des personnes de l'accumulation et de la destruction de pneumatiques rechapés.

5.39 Les pneumatiques rechapés sont des pneumatiques qui ont été utilisés et remoulés pour pouvoir être réutilisés, après quoi ils deviennent des déchets. Leur fabrication en grande quantité et les difficultés que pose leur élimination après utilisation constituent l'un des problèmes

[992] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Viande de bœuf*, paragraphe 157.
[993] Voir les pages 61 à 63 de la première communication écrite du Brésil.
[994] Cette déclaration orale a initialement été faite en espagnol.

environnementaux les plus graves des dernières années. La fabrication des pneumatiques requiert des quantités considérables d'énergie et les pneumatiques polluent également l'environnement s'ils ne sont pas recyclés correctement, car ils sont généralement déposés dans des décharges non réglementées.

5.40 Les déchets de pneumatiques rechapés sont fréquemment éliminés par voie de combustion directe, ce qui crée de graves problèmes environnementaux en raison de la contamination de l'air, de l'eau et du sol. L'entassement de pneumatiques est aussi très dommageable. Le volume considérable de pneumatiques rechapés, les difficultés que pose leur élimination dans des décharges et l'exposition à l'eau - qui, lorsqu'elle est stagnante, favorise la prolifération de divers insectes vecteurs de maladies - créent des problèmes de stabilité et de sécurité en raison de la dégradation chimique partielle des pneumatiques. Les entassements de pneumatiques constituent l'aire de reproduction de rongeurs, d'insectes et d'autres animaux, ce qui pose un problème additionnel. Certains moustiques dont la piqûre transmet la fièvre et l'encéphalite sont 4 000 fois plus susceptibles de se reproduire dans l'eau stagnante contenue dans un pneumatique que dans la nature. Les pneumatiques rechapés peuvent aussi être la cause d'incendies dans les décharges lorsque du gaz de méthane est présent, ce qui produit d'importantes quantités d'hydrocarbures et des émissions nocives dans l'atmosphère.

5.41 De toute évidence, chaque pays doit supporter le coût de l'élimination des déchets générés sur son territoire, et c'est ce qui explique pourquoi de nombreux pays développés semblent favoriser l'exportation des pneumatiques usagés et rechapés. Toutefois, l'élimination de tels déchets ne devrait pas se faire par voie de transfert vers d'autres pays. Les pneumatiques rechapés sont beaucoup moins chers que les pneumatiques neufs, et il est facile de voir pourquoi les pays sous-développés en sont les principaux utilisateurs. En conséquence, leur exportation équivaut dans les faits à transférer vers d'autres pays, pour la plupart sous-développés, les problèmes sociaux, économiques et environnementaux qui sont inhérents à l'élimination des déchets qu'ils génèrent.

5.42 La position du gouvernement brésilien semble quelque peu similaire à celle que les Communautés européennes ont prise lorsqu'elles ont adopté, en 1999, une directive interdisant l'élimination des pneumatiques entiers dans les décharges et lorsqu'elles ont proposé, en juillet 2006, d'interdire l'élimination des pneumatiques broyés. Les pays développés, qui sont les principaux utilisateurs mondiaux de moyens de transport, doivent trouver la solution technologique la plus appropriée pour faire en sorte que ce type de déchet cesse d'être nocif pour l'environnement. L'aggravation de la situation est illustrée par les catastrophes naturelles de plus en plus fréquentes et graves qui se produisent dans différentes parties du monde, ce qui veut dire que les stratégies mal conçues de certains pays causent des dommages à l'environnement mondial.

5.43 Cuba rappelle que tous les pays, qu'ils soient ou non Membres de l'OMC, ont le droit d'adopter les mesures qu'ils jugent nécessaires pour atténuer les effets nocifs sur l'environnement et la santé des personnes de l'accumulation grandissante de pneumatiques de rebut. La salubrité de l'environnement, qui contribue à améliorer la qualité de vie et la santé des personnes, fait partie des droits fondamentaux qui sont inscrits dans toutes les constitutions nationales. Par conséquent, Cuba réitère son appui aux mesures restrictives adoptées par le Brésil en ce qui concerne les importations de pneumatiques rechapés, qui sont conçues essentiellement pour protéger l'environnement et la santé publique.

E. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DU JAPON

1. Incompatibilité de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil avec l'article XI:1

5.44 La Portaria SECEX n° 14/2004 du Brésil dispose qu'aucune licence d'importation ne sera accordée pour l'importation de pneumatiques rechapés au Brésil et, sur la base de cette loi, le Brésil a interdit l'importation de pneumatiques rechapés provenant des Membres de l'OMC, y compris les

Communautés européennes, à l'exclusion des pays du MERCOSUR. En ce qui concerne l'élimination générale des restrictions quantitatives, l'article XI:1 dispose qu'"[a]ucune partie contractante n'instituera ou ne maintiendra à l'importation d'un produit originaire du territoire d'une autre partie contractante … de prohibitions ou de restrictions autres que des droits de douane, taxes ou autres impositions, que l'application en soit faite au moyen de contingents, de *licences d'importation ou d'exportation* ou de tout autre procédé". (pas d'italique dans l'original) Par conséquent, l'adoption par le Brésil de l'interdiction d'importer est incompatible avec l'article XI:1.

2. Incompatibilité des amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés avec l'article XI:1 ou, à titre subsidiaire, avec l'article III:4

5.45 Le Décret présidentiel n° 3919 du 14 septembre 2001 prévoit l'imposition d'une amende de 400 reais par unité pour l'importation, la commercialisation, le transport, le stockage, la conservation ou l'entreposage de pneumatiques usagés et rechapés. D'après le paragraphe 157 de la première communication écrite du Brésil, de telles amendes sont imposées en tant que "mesure anticontournement qui protège l'intégrité de l'interdiction d'importer en pénalisant les négociants qui contournent les mesures de contrôle à l'importation". Si c'est le cas, l'imposition d'une telle amende en ce qui concerne l'importation de pneumatiques rechapés n'est rien de plus qu'un élément d'une restriction quantitative au commerce et, partant, l'amende est incompatible avec l'article XI:1, qui interdit les restrictions autres que les droits de douane, taxes ou autres impositions visant à contrôler le volume des importations.

5.46 De plus, l'amende vise uniquement les pneumatiques rechapés importés et non les pneumatiques d'origine nationale. À cet égard, l'article III:4 énonce les prescriptions relatives au traitement national, et l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* que trois éléments devaient être examinés pour déterminer l'incompatibilité d'une mesure avec l'article III:4: i) la question de savoir si les produits importés et les produits nationaux en cause sont des "*produits similaires*"; ii) la question de savoir si la mesure en cause est "*une loi, un règlement ou une prescription*" affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur; iii) la question de savoir si les produits importés sont soumis à un traitement "*moins favorable*" que celui qui est accordé aux produits nationaux similaires.

5.47 En ce qui concerne le premier élément, l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *CE – Amiante* que le critère général pour déterminer la *similarité* était principalement constitué des éléments suivants: i) les propriétés, la nature et la qualité des produits, ii) les utilisations finales des produits, iii) les goûts et habitudes des consommateurs – qualifiés de manière plus générale de perceptions et comportements des consommateurs – en ce qui concerne les produits, et iv) le classement tarifaire des produits. Dans cette affaire, l'Organe d'appel a également dit que "dans le cadre de l'article III:4 du GATT de 1994, l'expression "produits similaires" se rapport[ait] aux *rapports de concurrence* entre et parmi les produits". (pas d'italique dans l'original)

5.48 Les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques rechapés d'origine nationale ont les mêmes caractéristiques physiques et leurs utilisations finales sont les mêmes. En outre, depuis l'adoption de l'interdiction d'importer: i) les exportations communautaires de pneumatiques rechapés à destination du Brésil ont diminué considérablement et parallèlement; ii) les exportations communautaires de pneumatiques usagés destinés aux rechapeurs nationaux du Brésil ont augmenté rapidement. Cela montre que les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques rechapés d'origine nationale ont un rapport de concurrence et, partant, devraient être considérés comme des *produits similaires* au titre de l'article III:4.

5.49 En ce qui concerne le deuxième élément, l'imposition de l'amende par le Brésil est fondée sur le Décret présidentiel n° 3919 du 14 septembre 2001 du Brésil dont il fait mention ci-dessus.

5.50 Enfin, pour ce qui est du troisième élément, les pneumatiques rechapés importés sont de toute évidence soumis à un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux pneumatiques rechapés d'origine nationale parce que l'amende n'est imposée qu'en ce qui concerne les pneumatiques rechapés importés.

5.51 Par conséquent, l'imposition discriminatoire de l'amende par le Brésil est, à titre subsidiaire, incompatible avec l'article III:4.

3. Incompatibilité avec l'article III:4 de la restriction à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés imposée au niveau d'un État

5.52 Conformément à la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004, l'État brésilien du Rio Grande do Sul interdit la commercialisation de pneumatiques rechapés fabriqués à l'extérieur du Brésil, alors que la loi n'interdit pas la commercialisation de ceux qui sont fabriqués au Brésil. De plus, conformément à une récente modification, les pneumatiques usagés, y compris les pneumatiques rechapés, qui sont importés au Brésil sont soumis à une obligation discriminatoire en ce qui a trait à l'élimination des pneumatiques inutilisables. Pour la même raison que celle qui a été avancée plus haut dans la section 2, le Japon estime que la mesure du Rio Grande do Sul est également incompatible avec l'article III:4 compte tenu des trois éléments mentionnés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*.

4. Applicabilité de l'article XX aux mesures prises par le Brésil en ce qui concerne les pneumatiques rechapés

5.53 Les mesures prises par le Brésil peuvent être justifiées, ainsi que le Brésil l'a fait valoir dans sa première communication écrite, lorsqu'elles satisfont aux prescriptions du paragraphe b) ou d) et du texte introductif de l'article XX.

5.54 En ce qui concerne les méthodes d'analyse relatives au moyen de défense fondé sur l'article XX, l'Organe d'appel a formulé un double critère dans l'affaire *États-Unis – Essence*: i) premièrement, la mesure en cause doit relever de l'une ou l'autre des exceptions particulières – paragraphes a) à j) énumérés à l'article XX; ii) deuxièmement, elle doit aussi satisfaire aux prescriptions établies dans la clause introductive de l'article XX.

5.55 Selon le double critère, il faudrait analyser la présente affaire en examinant d'abord l'applicabilité des paragraphes b) et d) puis celle du texte introductif de l'article XX.

a) Applicabilité de l'article XX b)

5.56 En ce qui concerne l'applicabilité de l'article XX b), la jurisprudence de l'OMC dispose que la partie qui invoque cette disposition doit prouver: i) que la politique dans laquelle s'inscrivaient les mesures pour lesquelles la disposition était invoquée entrait dans la catégorie des politiques destinées à *protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux*; et ii) que les mesures incompatibles pour lesquelles l'exception était invoquée étaient *nécessaires* pour atteindre l'objectif de ladite politique.

5.57 En ce qui concerne le premier élément, le Groupe spécial *CE – Amiante* a dit que "... "les politiques destinées à protéger la vie et la santé des personnes" suggéraient l'existence d'un *risque pour la santé*". (pas d'italique dans l'original) Le Japon estime que le Groupe spécial devrait suivre la même approche que celle du Groupe spécial *CE – Amiante* pour examiner l'applicabilité de

l'article XX b) en tant que moyen de défense en ce qui concerne la compatibilité avec les règles de l'OMC des mesures en question du Brésil.

5.58 En ce qui concerne le risque pour la santé que présentent les pneumatiques rechapés, il convient de noter qu'il existe une nette différence entre l'amiante et les pneumatiques rechapés; l'amiante elle-même présente directement un risque très élevé de cancer et de mésothéliome, tandis que les pneumatiques rechapés en eux-mêmes ne présentent pas de risque pour la santé des personnes, à moins d'être éliminés d'une manière inappropriée. Les pneumatiques rechapés sont stockés, vendus puis installés sur des véhicules, de la même manière que le sont les pneumatiques neufs. Les pneumatiques rechapés ne présentent pas de risque pour la santé puisque les pneumatiques neufs ne sont pas nocifs pour la santé.

5.59 Quoi qu'il en soit, comme le Groupe spécial *CE – Amiante* a eu recours à des types suffisants et variés d'éléments de preuve scientifiques pour procéder à l'analyse d'un risque pour la santé, le présent Groupe spécial devrait examiner l'applicabilité de l'article XX b) en tenant pleinement compte d'une analyse du risque fondée sur de nombreux éléments de preuve scientifiques produits par des organismes et experts internationaux dignes de foi, qui montrent une relation directe entre les pneumatiques rechapés ou pneumatiques de rebut et le risque pour la santé.

5.60 En ce qui concerne le deuxième élément, le Groupe spécial *CE – Amiante* a suivi le rapport du Groupe spécial *Thaïlande – Cigarettes* et dit que "… [la mesure en question] pouvai[t] être considéré[e] comme "nécessair[e]" au sens de l'article XX b) que s'il n'y avait pas d'autres mesures compatibles, ou moins incompatibles, avec l'Accord général qu'elle pouvait raisonnablement être censée employer pour atteindre les objectifs de sa politique de santé". De plus, en ce qui concerne la détermination sur le point de savoir si des mesures sont "nécessaires" dans le contexte de l'article XX d), l'Organe d'appel, dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, a mentionné les trois facteurs suivants: i) l'incidence de la mesure sur le commerce; ii) l'importance des intérêts protégés par la mesure; et iii) la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi. En l'espèce, le Brésil n'établit pas *prima facie* qu'il satisfait à ces prescriptions de nécessité.

5.61 *Premièrement*, le Japon estime que les mesures du Brésil ne contribuent pas à la réalisation de l'objectif poursuivi. Le Brésil insiste sur le fait que l'objectif des mesures en question consiste à réduire le volume de pneumatiques de rebut sur son territoire. Toutefois, selon la première communication écrite des Communautés européennes, l'importation par le Brésil de pneumatiques usagés provenant des Communautés européennes a sensiblement augmenté année après année depuis l'adoption de l'interdiction, ce que le Brésil n'a pas réfuté dans sa première communication écrite. Par conséquent, le nombre total de pneumatiques importés, y compris les pneumatiques rechapés et les pneumatiques usagés, provenant des Communautés européennes a augmenté au lieu de diminuer depuis l'adoption de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

5.62 À cet égard, le Brésil a dit que, bien que le gouvernement du Brésil ait adopté les mesures restreignant l'importation de pneumatiques usagés et de pneumatiques rechapés, un tribunal avait autorisé les importations de pneumatiques usagés et rechapés au moyen d'injonctions préliminaires. Toutefois, comme l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* qu'un Membre de l'OMC était responsable des actes de l'ensemble des pouvoirs publics, y compris le pouvoir judiciaire, le Brésil ne peut pas introduire dans un différend porté devant l'OMC une décision rendue par un tribunal national pour justifier les conséquences de ses mesures.

5.63 De plus, d'après la citation reproduite au paragraphe 132 de la première communication écrite des Communautés européennes, la Haute Cour de justice du Brésil ("Superior Tribunal de Justica") a établi le 12 décembre 2003 qu'il ne semblait pas y avoir de dommage allégué à la *santé publique* ni

d'autorisation des importations de pneumatiques rechapés provenant de pays membres du MERCOSUR. Ce fait affaiblit l'argument relatif au dommage causé à la *santé publique*.

5.64 *Deuxièmement*, les mesures du Brésil ont l'incidence négative la plus élevée sur le commerce parce qu'il s'agit d'une interdiction totale d'importer. En ce qui concerne la détermination sur le point de savoir si une mesure a des effets restrictifs sur le commerce, le Groupe spécial *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes* a dit que "… le Honduras a quand même été en mesure d'exporter des cigarettes vers la République dominicaine et, en fait, ses exportations ont très nettement augmenté ces dernières années" et, partant, "… [l]e Groupe spécial peut ... supposer que la mesure n'a pas eu d'effets restrictifs profonds sur le commerce". Cette affirmation d'un groupe spécial étaye l'idée que le point de savoir si les importations sont ou non complètement interdites est un critère important pour examiner l'incidence d'une mesure sur le commerce. En l'espèce, il est totalement interdit aux Communautés européennes d'exporter des pneumatiques rechapés à destination du Brésil et le volume des exportations communautaires est en fait tombé à zéro ou presque à cause de l'interdiction d'importer du Brésil. Lorsqu'un Membre a recours à une mesure ayant l'incidence négative la plus élevée sur le commerce et allègue qu'une telle mesure est justifiée au titre d'une clause d'exemption incluant l'article XX, le Membre se doit de donner de solides explications à propos du fait que l'adoption de la mesure vaut bien l'incidence négative de la mesure.

5.65 *Troisièmement*, le Japon estime qu'il existe des mesures de rechange dont on pourrait raisonnablement attendre du Brésil qu'il les emploie. Les mesures en question du Brésil visent à réduire le volume de pneumatiques de rebut sur son territoire. Compte tenu de cet objectif, le Japon souscrit au point de vue des Communautés européennes selon lequel le règlement du Brésil appelé Résolution CONAMA n° 258/1999 constitue l'une des mesures de rechange. Le règlement oblige les producteurs nationaux de pneumatiques neufs et les importateurs de pneumatiques rechapés à éliminer les pneumatiques de rebut dans des proportions bien précises, d'une manière respectueuse de l'environnement et sûre. Si le règlement est mis en œuvre correctement, le volume de pneumatiques de rebut qui ne seront pas éliminés n'augmentera pas car plus il y a de pneumatiques rechapés qui sont importés, plus il y a de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés. Le problème qu'il faut s'employer à résoudre en l'espèce n'est pas l'existence même de pneumatiques usagés ou rechapés, mais l'existence de pneumatiques de rebut qui restent là sans être éliminés.

5.66 Le Brésil fait valoir que l'interdiction d'importer est la meilleure façon de réduire le risque pour la santé des personnes que présentent les pneumatiques de rebut car il n'existe aucune option d'élimination connue qui soit complètement sûre. Bien qu'il reconnaisse l'existence de méthodes d'élimination moins nocives, comme certaines utilisations dans le domaine du génie civil, le broyage et la regénération, il insiste pour dire que ces méthodes ne sont pas réalisables à cause de leur coût. À cet égard, il devrait quand même y avoir plusieurs mesures de rechange. À titre d'exemple, le coût de l'élimination pourrait être perçu auprès des producteurs nationaux de même que des importateurs de pneumatiques rechapés. Un autre exemple est celui du recyclage des pneumatiques rechapés usagés. Au Japon, la plupart des pneumatiques usagés sont recyclés de diverses manières, et environ la moitié d'entre eux deviennent des combustibles.

b) Applicabilité de l'article XX d)

5.67 Le Brésil allègue que les "amendes anticontournement" sont justifiées au regard de l'article XX d) parce qu'elles sont nécessaires pour "assurer le respect" de l'interdiction d'importer, qui relève, selon l'argument du Brésil, des "lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du [GATT de 1994]", conformément à l'article XX d).

5.68 L'argument du Brésil repose sur l'hypothèse non prouvée selon laquelle l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b). La question de savoir si les "lois et règlements [en question] ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent accord" est subordonnée à la

nécessité de prouver le respect non seulement des prescriptions des paragraphes a) à j) de l'article XX, mais aussi des critères énoncés dans le texte introductif de l'article XX. En l'absence de constatation de compatibilité avec le texte introductif de l'article XX, il ne peut pas être constaté que les lois et règlements ne sont "pas incompatibles avec les dispositions du [GATT de 1994]" du point de vue de l'article XX d). Par conséquent, l'argument du Brésil est sans fondement et n'est donc pas convaincant.

c) Applicabilité du texte introductif de l'article XX

5.69 Même si, pour les besoins de l'argumentation, le Groupe spécial constate que les mesures du Brésil satisfont aux prescriptions du paragraphe b) ou d), le Brésil doit quand même prouver que ses mesures satisfont aussi aux prescriptions du texte introductif de l'article XX.

5.70 En ce qui concerne l'élément "discrimination injustifiable", l'Organe d'appel a notamment dit ceci dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*: "De toute évidence, les États-Unis ont négocié sérieusement avec certains Membres qui leur expédient des crevettes, mais pas avec d'autres (y compris les intimés). Cette attitude a un effet manifestement discriminatoire et, à notre sens, injustifiable." Bien que l'Organe d'appel n'ait pas dit qu'un Membre était tenu de mener des consultations avec d'autres Membres pour justifier une mesure au regard de l'article XX, au vu du raisonnement de l'Organe d'appel dans cette affaire il convient encore de présumer qu'il aurait été souhaitable que le Brésil consulte aussi les autres Membres qui sont d'importants pays exportateurs de pneumatiques rechapés lorsqu'il a levé l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés uniquement pour les pays du MERCOSUR, conformément à l'ordonnance rendue en 2002 par le tribunal *ad hoc* du MERCOSUR.

5. Exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil

a) Incompatibilité de l'exemption concernant le MERCOSUR avec les articles XIII:1 et I:1

5.71 En vertu de l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004, les pneumatiques rechapés importés de pays du MERCOSUR sont exemptés de l'interdiction d'importer. De même, en vertu du Décret présidentiel n° 4592, les pneumatiques rechapés provenant de ces pays sont exemptés des amendes imposées au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de ces pneumatiques.

5.72 L'article XIII:1 dispose qu'aucune prohibition ou restriction ne sera appliquée à l'importation d'un produit "… à moins que des prohibitions ou des restrictions semblables ne soient appliquées à l'importation du produit similaire originaire de tout pays tiers". L'exemption concernant le MERCOSUR est contraire à cette condition et, partant, est incompatible avec l'article XIII:1. De plus, l'exemption concernant le MERCOSUR est également incompatible avec l'article I:1, qui énonce le principe du traitement de la nation la plus favorisée.

b) L'exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV

5.73 Dans sa première communication écrite, le Brésil affirme que l'exemption limitée de l'interdiction d'importer et des amendes concernant le MERCOSUR est peut-être incompatible avec l'article I^{er} ou XIII, mais est justifiée au regard de l'article XXIV. Le Japon fait ressortir certaines faiblesses de cette affirmation, tout en mettant de côté la question de savoir si le MERCOSUR lui-même est ou non compatible avec les règles de l'OMC.

5.74 Premièrement, le Brésil fait valoir qu'il n'est pas nécessaire d'examiner les conditions mentionnées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* en ce qui concerne le moyen de défense prévu à l'article XXIV parce que l'exemption en question "n'a pas élevé des obstacles au commerce pour [les Membres de l'OMC qui ne sont pas parties au MERCOSUR]". Le Japon ne voit pas pourquoi il n'est pas nécessaire d'examiner les conditions lorsque la mesure en question n'a pas opposé d'obstacles au commerce pour les non-parties.

5.75 Cet argument du Brésil semble reposer sur son interprétation selon laquelle "… l'article XXIV autorise les membres d'unions douanières à adopter des mesures qui seraient par ailleurs contraires à leurs obligations dans le cadre de l'OMC (comme l'obligation de traitement de la nation la plus favorisée prévue à l'article premier), pourvu que ces mesures n'opposent pas des obstacles au commerce pour les non-parties". La note de bas de page relative à cette remarque fait référence au "GATT de 1994, article XXIV:5 et XXIV:8".

5.76 Dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel a procédé à une analyse du moyen de défense prévu à l'article XXIV, particulièrement au moyen de l'interprétation des paragraphes 5 et 8 de cette disposition. Le Japon n'est pas d'avis que l'analyse de l'Organe d'appel en ce qui concerne ces dispositions corrobore l'explication du Brésil. Dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel a dit ce qui suit. Premièrement, le membre de phrase "ne feront pas obstacle" figurant dans le texte introductif du paragraphe 5 de l'article XXIV montre que "l'article XXIV peut, sous certaines conditions, justifier l'adoption d'une mesure qui est incompatible avec certaines autres dispositions du GATT, et qu'il peut être invoqué comme "moyen de défense" possible contre une constatation d'incompatibilité". Ensuite, le membre de phrase "l'établissement d'une union douanière" figurant dans le même texte introductif montre que "l'article XXIV peut justifier l'adoption d'une mesure incompatible avec certaines autres dispositions du GATT uniquement si la mesure est introduite au moment de l'établissement d'une union douanière, et uniquement pour autant qu'il soit fait obstacle à l'établissement de l'union douanière si l'introduction de la mesure n'était pas autorisée". L'expression "union douanière" doit évidemment être interprétée dans le contexte du paragraphe XXIV:8 a), qui définit cette expression. Troisièmement, la clause conditionnelle pertinente concernant l'expression "sous réserve" figurant dans le texte introductif de l'article XXIV:5 est énoncée au paragraphe 5 a) de cette disposition. La partie qui invoque le moyen de défense prévu à l'article XXIV doit donc montrer que l'union douanière en question "satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 a) de l'article XXIV relatives aux "droits de douane ... [et] autres réglementations commerciales" appliqués par les membres de l'union douanière en ce qui concerne le commerce avec des tierces parties". Le paragraphe 5 a) dispose que les "droits de douane" appliqués dans le cadre d'une union douanière "ne seront pas ... d'une incidence générale plus élevée, ni les autres réglementations commerciales plus rigoureuses que ne l'étaient les droits et les réglementations commerciales en vigueur dans les territoires constitutifs de cette union" en ce qui concerne le commerce avec "[les Membres de l'OMC] qui [n'étaient] pas parties à de tel[les] unions".

5.77 L'analyse de l'Organe dont il vient d'être question fait référence à la condition voulant qu'une mesure introduite dans le cadre d'une union douanière ne soit pas plus rigoureuse que ce n'était le cas auparavant en ce qui concerne le commerce avec des pays qui ne sont pas parties à une telle union. Toutefois, l'Organe d'appel y fait référence uniquement comme l'une des conditions qui doivent être remplies pour appliquer le moyen de défense prévu à l'article XXIV. De plus, il fait référence à cette condition en ce qui concerne la ligne de démarcation entre le moment qui précède et celui qui suit l'établissement d'une union douanière. Compte tenu de l'interprétation donnée par l'Organe d'appel des paragraphes 5 et 8 de l'article XXIV, il ne peut donc pas être conclu que ces dispositions permettent de justifier une mesure quelle qu'elle soit seulement si cette mesure n'oppose pas des obstacles au commerce pour les pays non parties. Le Japon fait également observer que l'Organe d'appel n'a pas mentionné que les conditions applicables pour invoquer le moyen de défense prévu à l'article XXIV doivent être remplies seulement lorsque la mesure en question oppose des obstacles au commerce pour les pays non parties. Il ne souscrit donc pas à l'explication du Brésil voulant que

l'exemption limitée concernant le MERCOSUR soit automatiquement justifiée au regard des paragraphe 5 et 8 de l'article XXIV simplement parce qu'elle n'a pas opposé d'obstacles au commerce pour les pays non parties.

5.78 Deuxièmement, le Brésil affirme que l'exemption était indispensable à l'établissement du MERCOSUR en vue d'un éventuel contre-argument qui l'obligerait à démontrer la compatibilité avec les règles de l'OMC de l'exemption limitée concernant le MERCOSUR compte tenu des conditions mentionnées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*. Le Brésil estime qu'il était tenu, dans le cadre du MERCOSUR, d'introduire une telle exemption conformément à l'ordonnance rendue par le tribunal *ad hoc* du MERCOSUR. Il allègue qu'il aurait été fait obstacle à l'établissement du MERCOSUR si les membres du MERCOSUR n'avaient pas respecté leurs obligations.

5.79 S'agissant de l'explication donnée par le Brésil, le Japon mentionne tout d'abord que le Brésil a évoqué une seule des conditions mentionnées par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*. Celui-ci a donné une explication partielle de la condition voulant qu'une mesure puisse être adoptée uniquement dans la mesure nécessaire à l'établissement de l'union douanière, mais il n'a pas du tout mentionné les autres conditions, comme le fait que "la mesure en cause est adoptée *au moment de l'établissement* d'une union douanière".

5.80 De plus, en ce qui concerne le critère de la "nécessité", que le Brésil semble avoir mentionné brièvement, le Japon estime que l'explication du Brésil est loin d'être suffisante. Le Brésil fait valoir qu'il était tenu d'exempter les pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et des amendes en raison de l'obligation lui incombant dans le cadre du MERCOSUR de respecter l'ordonnance rendue par le tribunal *ad hoc*. Bien que le Japon ne s'oppose pas à ce que le Brésil respecte une obligation prévue dans un accord international autre que l'Accord sur l'OMC, il est d'avis que l'exemption *limitée* concernant le MERCOSUR n'était pas la seule façon dont le Brésil pouvait se conformer à l'ordonnance du tribunal. En d'autres termes, le Brésil aurait pu se conformer à l'ordonnance du tribunal en levant l'interdiction d'importer et les amendes non seulement pour les pays du MERCOSUR, mais aussi pour tous les autres Membres de l'OMC en l'espèce puisque le tribunal *ad hoc* venait juste de constater que l'interdiction d'importer du Brésil était incompatible avec l'accord instituant le MERCOSUR.

5.81 Un argument similaire a été avancé dans l'affaire *Turquie – Textiles* en ce qui concerne le critère de la "nécessité". Dans cette affaire, le défendeur avait allégué que l'adoption de certaines restrictions quantitatives était nécessaire parce qu'il aurait été dans l'impossibilité d'établir une union douanière sans les restrictions, de sorte que ces restrictions étaient justifiées au regard de l'article XXIV. L'Organe d'appel a rejeté cet argument. Il a estimé comme le Groupe spécial que le fait de ne pas adopter les restrictions quantitatives en question n'aurait pas fait obstacle à l'établissement d'une union douanière. Il a également souscrit à l'observation du Groupe spécial selon laquelle le défendeur pouvait recourir à d'autres solutions de rechange pour établir l'union douanière.

5.82 Pour la même raison que celle qu'ont donnée le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles*, le Japon estime que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV parce que le Brésil dispose d'une solution de rechange en ce qui concerne l'établissement du MERCOSUR. Il n'aurait pas été fait obstacle à l'établissement du MERCOSUR même si le Brésil n'avait pas adopté l'exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR. Celui-ci aurait pu recourir à titre subsidiaire à la levée de l'interdiction d'importer et des amendes pour tous les Membres de l'OMC, ce qui aurait aussi été conforme à l'ordonnance rendue par le tribunal *ad hoc*. En tant que membre non seulement du MERCOSUR mais aussi de l'OMC, le Brésil est tenu de respecter ses obligations dans le cadre des deux accords en même temps.

5.83 Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, le Japon estime que le Brésil n'a pas établi *prima facie* que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR était justifiée au regard de l'article XXIV.

c) L'exemption limitée concernant les pays du MERCOSUR accordée par le Brésil n'est pas justifiée au regard de l'article XX d)

5.84 Dans sa première communication écrite, le Brésil affirme que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR est également justifiée au regard de l'article XX d) parce que l'exemption constitue la mesure "nécessaire pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du [GATT de 1994]". Mettant de côté la question de savoir si le droit interne du Brésil relève des ces lois et règlements, le Japon estime que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR ne peut pas être une mesure "nécessaire" pour respecter ces lois et règlements. Comme il a déjà été dit dans cette déclaration, le Japon estime que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR n'était pas la seule façon de respecter le droit interne ou l'ordonnance du tribunal *ad hoc* et, partant, une telle exemption ne satisfait pas au critère de la "nécessité". Le Brésil aurait pu à titre subsidiaire lever l'interdiction d'importer et les amendes non seulement pour les pays du MERCOSUR mais aussi pour les autres Membres de l'OMC.

5.85 En ce qui concerne ce point, l'Organe d'appel a dit dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* que le terme "nécessaire" employé à l'article XX d) avait des sens divers comme "indispensable" ou "d'une nécessité absolue" ou encore "favoriser". Le Japon estime que, dans le cadre de l'examen de la question de savoir si l'exemption limitée concernant le MERCOSUR est justifiée au regard de l'article XX d), le terme "nécessaire" signifie "indispensable" ou "d'une nécessité absolue", compte tenu de l'obligation de traitement de la nation la plus favorisée énoncée dans l'Accord sur l'OMC et dans le texte introductif de l'article XX.

5.86 Même si, pour les besoins de l'argumentation, le Groupe spécial constate que les mesures du Brésil satisfont aux prescriptions de l'article XX d), le Brésil doit quand même prouver que ses mesures satisfont aussi aux prescriptions du texte introductif de l'article XX. Le texte introductif dispose qu'un Membre de l'OMC peut prendre des mesures qui relèvent de l'une ou l'autre des catégories mentionnées dans la disposition "[s]ous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer … un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent". Le Japon ne voit rien qui justifie ou nécessite la discrimination que le Brésil établit entre les pays du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC, qui exportent dans les deux cas des pneumatiques rechapés.

5.87 À cet égard, les décisions rendues par le tribunal *ad hoc* n'ont pas d'incidence sur la présente procédure de règlement des différends à l'OMC. Le Brésil ne peut donc pas justifier le traitement favorable accordé aux pays du MERCOSUR par rapport à celui qui est accordé à d'autres Membres de l'OMC.

5.88 Par conséquent, le Japon estime que le Brésil n'a pas non plus établi *prima facie* que l'exemption limitée concernant le MERCOSUR était justifiée au regard de l'article XX d).

5.89 De plus, en ce qui concerne le texte introductif de l'article XX, le Japon réaffirme que le Brésil ne s'est pas suffisamment efforcé de consulter d'autres pays qui ne sont pas parties au MERCOSUR avant ou après l'imposition des mesures en question. Contrairement à la constatation formulée par l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Essence* et *États-Unis – Crevettes*, des pays qui ne sont pas parties au MERCOSUR, comme les Communautés européennes ou le Japon, n'ont même pas eu la possibilité de prendre part aux discussions et aux consultations sur le caractère justifiable de la mesure. Par contre, le Brésil a fait un gros effort pour convaincre les pays du

MERCOSUR dans le cadre de la procédure du tribunal *ad hoc*, puisqu'il a de toute évidence reconnu qu'il était nécessaire de consentir des efforts axés sur la concertation et la coopération.

5.90 Supposant qu'il y avait un besoin émergent d'examiner une menace pour la santé des personnes et l'environnement, le Brésil aurait dû s'engager sur la voie de la coopération internationale et mener des consultations sérieuses avec les pays intéressés. Puisqu'il n'a pas mené des consultations axées sur la coopération internationale "dans la mesure du possible", le Brésil a établi une discrimination injustifiable entre les Membres de l'OMC.

6. Conclusion

5.91 Pour toutes les raisons qui précèdent, le Japon estime que les mesures du Brésil sont incompatibles avec les articles I[er], III:4, XI et XIII et que le Brésil n'a pas prouvé *prima facie* que ces mesures étaient justifiées au regard des articles XX ou XXIV.

F. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DE LA CORÉE

5.92 La Corée estime que les mesures du Brésil qui affectent les importations de pneumatiques rechapés sont incompatibles avec les dispositions pertinentes du GATT de 1994 et ne peuvent pas être justifiées au regard des articles XX ou XXIV. Elle souscrit donc généralement aux arguments avancés par les Communautés européennes dans leur première communication écrite.

1. L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b)

5.93 La Corée estime que l'interdiction d'importer imposée par le Brésil, telle qu'elle est appliquée par la Portaria SECEX n° 14/2004, n'est pas justifiée au regard de l'article XX b) parce qu'il ne s'agit pas d'une mesure nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.

5.94 La Corée examine maintenant la question de savoir si l'interdiction d'importer est justifiée au regard des prescriptions de l'article XX b) et du texte introductif de l'article XX.

5.95 En ce qui concerne l'article XX b), le Groupe spécial *États-Unis – Essence* exige que le Brésil prouve 1) que la politique dans laquelle s'inscrivaient les mesures pour lesquelles la disposition était invoquée entrait dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux et 2) que les mesures par ailleurs incompatibles pour lesquelles l'exception était invoquée étaient nécessaires pour atteindre l'objectif de ladite politique.

5.96 De l'avis de la Corée, il ne semble pas que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés protège la santé et la vie des personnes ou l'environnement contre la production inutile d'autres déchets de pneumatiques. Certains pneumatiques neufs importés et pneumatiques rechapés provenant du MERCOSUR qui ne peuvent pas être rechapés sont importés et s'accumulent en tant que déchets. Le Brésil reconnaît aussi qu'il y a des pneumatiques rechapés qui peuvent être rechapés à nouveau, mais tous les pneumatiques rechapés sont visés par l'interdiction d'importer malgré tout. Par conséquent, il ne semble pas que l'interdiction d'importer soit destinée à protéger la santé et la vie des personnes et l'environnement dans la mesure où ceux-ci sont menacés par la production d'autres pneumatiques de rebut.

5.97 Même si le Groupe spécial constate que le Brésil a rempli la première condition, le Brésil doit encore prouver que l'interdiction d'importer est "nécessaire" pour atteindre son objectif. S'agissant de déterminer si une mesure est "nécessaire", les affaires *Corée – Viande de bœuf*, *CE – Amiante* et *Thaïlande – Cigarettes* indiquent plusieurs facteurs qui sont soupesés et mis en balance, y compris les

questions de savoir si la mesure contribue à la réalisation de l'objectif poursuivi et s'il existe une mesure de rechange dont on pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'elle soit utilisée afin de réaliser le même objectif et qui est moins restrictive pour le commerce qu'une interdiction.

5.98 De l'avis de la Corée, l'interdiction frappant les importations de pneumatiques rechapés ne semble pas contribuer à éviter la production inutile d'autres déchets de pneumatiques lorsque des pneumatiques neufs importés et d'origine nationale, des pneumatiques rechapés provenant du MERCOSUR et des pneumatiques rechapés d'origine nationale qui ne peuvent pas être rechapés génèrent de tels déchets en dépit de l'interdiction. La Corée estime que la collecte et l'élimination de pneumatiques de rebut, qui sont prévues par les Résolutions CONAMA n° 258 et 301 du 26 août 1999 et du 21 mars 2002, respectivement, et que les Communautés européennes présentent comme solutions de rechange, permettraient de parvenir au même résultat que celui que l'interdiction d'importer vise à atteindre, c'est-à-dire éviter de produire d'autres pneumatiques de rebut. La Corée estime que le fait de s'attaquer aux pneumatiques inutilisables déjà accumulés et d'établir des prescriptions en matière d'élimination proportionnée de tous les pneumatiques de rebut en ce qui concerne l'importation ou la fabrication de pneumatiques règle non seulement la question de l'élimination mais aussi la question de la production de pneumatiques de rebut, ce qui constitue une mesure plus efficace et moins restrictive pour le commerce que l'interdiction d'importer dans l'optique de ne pas produire inutilement d'autres pneumatiques de rebut au Brésil. La Corée ne considère donc pas que l'interdiction d'importer est "nécessaire" pour protéger la santé et la vie des personnes ou l'environnement contre la production inutile d'autres pneumatiques de rebut.

5.99 De l'avis de la Corée, l'interdiction d'importer ne satisfait pas aux prescriptions du texte introductif de l'article XX. Le texte introductif dispose qu'une mesure ne doit pas être appliquée d'une manière qui constituerait 1) un moyen de "discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent" ou 2) une "restriction déguisée au commerce international". Dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a dit que "le but et l'objet des clauses introductives de l'article XX [étaient] généralement de prévenir "l'abus des exceptions énumérées à l'article ... [XX]"". La jurisprudence a également imposé une prescription relative au critère raisonnable.

5.100 Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'Organe d'appel a dit ce qui suit:

> "[p]our qu'une mesure soit appliquée de façon à constituer "une discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent", il faut trois éléments. Premièrement, l'application de la mesure doit entraîner une *discrimination* … Deuxièmement, la discrimination doit être de nature *arbitraire* ou *injustifiable* … Troisièmement, cette discrimination doit se produire *entre les pays où les mêmes conditions existent*."

5.101 Le Brésil ne conteste pas le fait que l'interdiction d'importer entraîne une discrimination. Il ressort de l'application du but et de l'objet de l'article XX pour interpréter les termes "arbitraire" et "injustifiable" que ces deux termes peuvent être considérés comme désignant des mesures qui ne sont pas de nature raisonnable et qui constituent un abus dans l'application de l'article XX b). Même si certains pneumatiques rechapés qui peuvent être rechapés à nouveau ne contribueraient pas à la "production inutile d'autres déchets de caoutchouc", tous les pneumatiques rechapés importés sont interdits. De plus, les pneumatiques rechapés provenant du MERCOSUR sont autorisés. La Corée estime que l'interdiction d'importer est de nature "arbitraire" et "injustifiable" en raison de cette application déraisonnable et abusive de l'interdiction d'importer. Elle estime également que l'interdiction d'importer établit une discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent, puisqu'elle ne s'applique pas aux pneumatiques rechapés provenant du MERCOSUR.

5.102 Dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a décidé que les concepts de "discrimination arbitraire ou injustifiable" et de "restriction déguisée au commerce international"

étaient des concepts liés dont "chacun influ[ait] sur le sens d[e] [l'autre]" et que "[l]'élément fondamental se trouv[ait] dans le but et l'objet, qui [étaient] d'éviter l'abus ou l'utilisation illégitime des exceptions aux règles de fond prévues à l'article XX".

2. Les amendes imposées par le Brésil au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b) ou XX d)

5.103 La Corée estime que les amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés appliquées au moyen des Décrets présidentiels n° 3919 et n° 4592 du 14 septembre 2001 et du 11 février 2003, respectivement, ne sont pas justifiées au regard de l'article XX b) ou XX d).

5.104 La Corée estime que les amendes ne satisfont pas aux prescriptions de l'article XX b) ni au texte introductif de l'article XX, comme il est dit ci-dessus.

5.105 Dans l'affaire *Corée – Viande de bœuf*, l'Organe d'appel a énoncé deux conditions que le Membre invoquant l'article XX d) en tant que justification doit remplir. Il doit être démontré, premièrement, que "la mesure doit avoir pour objet d'"assurer le respect" de lois ou de règlements qui ne sont pas eux-mêmes incompatibles avec l'une ou l'autre des dispositions du GATT de 1994" et, deuxièmement, que "la mesure doit être "nécessaire" pour assurer ce respect".

5.106 L'article XX d) dispose clairement que seuls les "lois et règlements qui ne sont *pas incompatibles avec les dispositions du présent accord* [pas d'italique dans l'original]" sont justifiés au titre de l'exception prévue à l'article XX d). Le Brésil fait valoir que l'interdiction d'importer qui, il ne le conteste pas, est incompatible avec les dispositions pertinentes du GATT de 1994, est justifiée au regard de l'article XX b), de sorte qu'elle n'est "pas incompatible" avec le GATT de 1994. Toutefois, la Corée estime qu'une mesure qui a déjà été jugée incompatible avec le GATT ne deviendra pas compatible par le truchement d'une exception relevant de l'article XX. Par conséquent, la Corée estime que les amendes ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX d).

3. La prohibition à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés imposée par l'État du Rio Grande do Sul ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b)

5.107 La Corée estime que la prohibition à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés imposée par l'État du Rio Grande do Sul par la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004 et la Loi n° 12.381 du 28 novembre 2005 n'est pas justifiée au regard de l'article XX b). Elle renvoie le Groupe spécial aux analyses faites plus haut.

4. L'exemption du MERCOSUR de l'interdiction d'importer et des amendes ne peut pas être justifiée au regard des articles XXIV:5 ou XX d)

5.108 Dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel a énoncé un double critère pour évaluer si l'article XXIV pouvait justifier une mesure incompatible avec d'autres dispositions de l'OMC:

> "Premièrement, la partie qui prétend se prévaloir de ce moyen de défense doit démontrer que la mesure en cause est adoptée au moment de l'établissement d'une union douanière qui satisfait pleinement aux prescriptions des paragraphes 8 a) et 5 a) de l'article XXIV. Deuxièmement, cette partie doit démontrer qu'il serait fait obstacle à l'établissement de ladite union douanière si elle n'était pas autorisée à adopter la mesure en cause."

5.109 En ce qui concerne le deuxième élément, la Corée n'est pas d'avis qu'il serait fait obstacle à l'établissement d'une union douanière si le Brésil n'était pas autorisé à introduire l'interdiction d'importer et les amendes. L'article XXIV:8 a) i) autorise les réglementations restrictives qui sont justifiées au regard de l'article XX lorsqu'il s'agit d'établir une union douanière. Par conséquent, en faisant valoir que l'interdiction d'importer et les amendes sont nécessaires à l'établissement d'une union douanière tout en alléguant que l'interdiction d'importer et les amendes sont justifiées au regard de l'article XX, le Brésil laisse entrevoir une contradiction du point de vue de la logique dans son argumentation. Comme il n'est pas satisfait au deuxième élément, la Corée estime que l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas être justifiée au regard de l'article XXIV:5.

5.110 De l'avis de la Corée, l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas non plus être justifiée au regard de l'article XX d). Le Brésil allègue que l'exemption de l'interdiction d'importer et des amendes est nécessaire pour assurer le respect par le Brésil de ses propres lois et règlements prévoyant la mise en œuvre de ses obligations dans le cadre du MERCOSUR et que, en vertu des paragraphes 5 et 8 de l'article XXIV, ces lois et règlements ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994. Toutefois, comme il a été dit plus haut, les "lois et règlements" dont il peut uniquement être allégué, tout au plus, qu'ils sont justifiés au titre d'une exception au GATT de 1994, ne peuvent pas constituer le fondement d'une justification au regard de l'article XX d).

5. Critère de la nécessité au titre de l'article XX b)

5.111 S'agissant de déterminer si une mesure est "nécessaire" au titre de l'article XX b), les affaires *Corée – Viande de bœuf*, *CE – Amiante* et *Thaïlande – Cigarettes* énoncent plusieurs facteurs qui sont soupesés et mis en balance. De l'avis de la Corée, il y a, parmi ceux-ci, un facteur important qui est celui de savoir s'il existe une mesure de rechange dont on pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'elle soit utilisée afin de réaliser le même objectif et qui est moins restrictive pour le commerce qu'une interdiction. La Corée estime que le Brésil n'a pas réfuté l'argument des Communautés européennes selon lequel la Résolution CONAMA peut constituer une telle mesure de rechange.

5.112 La Résolution CONAMA énonce certaines prescriptions en matière d'élimination proportionnée des pneumatiques inutilisables en ce qui concerne la fabrication nationale de pneumatiques neufs et l'importation de pneumatiques neufs et reconditionnés. Le Brésil fait valoir que la Résolution CONAMA ne peut pas constituer une solution de rechange parce qu'elle porte sur l'"élimination" définitive des pneumatiques de rebut au Brésil, tandis que l'interdiction d'importer porte sur la "production" de pneumatiques de rebut. Les prescriptions en matière d'élimination applicables à l'importation de pneumatiques neufs et rechapés, ainsi qu'à la fabrication de pneumatiques neufs d'origine nationale, imposent un coût élevé en ce qui concerne la fabrication et l'importation de ces pneumatiques, en réduisant la fabrication de pneumatiques neufs et les importations de pneumatiques neufs et rechapés. De plus, l'absence de prescription en matière d'élimination en ce qui concerne la production de pneumatiques rechapés d'origine nationale diminuera aussi le volume de pneumatiques de rebut en favorisant le rechapage des pneumatiques dans le pays. Ainsi, de l'avis de la Corée, la Résolution CONAMA restreint la "production" de pneumatiques de rebut. La Corée estime donc que, s'agissant de protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou de préserver les végétaux, la Résolution constituerait une solution de rechange plus efficace et moins restrictive pour le commerce.

6. Texte introductif de l'article XX

5.113 Pour satisfaire au critère de la "discrimination arbitraire ou injustifiable" énoncé dans le texte introductif de l'article XX, qui vise à garantir l'application raisonnable et non abusive de chacune des exceptions, l'affaire *États-Unis – Crevettes* indique que les mesures doivent entraîner une discrimination et que la discrimination doit être de nature arbitraire ou injustifiable.

5.114 Le Brésil fait valoir dans sa première communication que l'exemption des pays du MERCOSUR des mesures applicables aux importations de pneumatiques rechapés ne constitue pas une "discrimination arbitraire ou injustifiable" au titre du texte introductif de l'article XX parce que le Brésil a exempté ces pays à la suite d'une ordonnance rendue par un tribunal du MERCOSUR. La Corée n'est pas de cet avis. Elle estime que la question de savoir si une mesure constitue une "discrimination arbitraire ou injustifiable" devrait être déterminée en fonction du caractère raisonnable de la mesure. Si l'argument du Brésil est retenu par le Groupe spécial, il s'ensuivra de graves préoccupations d'ordre systémique parce que les mesures d'un Membre peuvent être considérées comme non arbitraires et justifiables tant qu'elles sont prises pour se conformer à d'autres accords internationaux. Cela veut dire que les droits et les obligations d'un Membre pourraient être accrus ou diminués par un accord international auquel le Membre n'est pas partie.

5.115 En ce qui concerne la relation entre l'article XXIV:5 et le texte introductif de l'article XX, le Brésil semble également faire valoir que l'article XXIV:5 justifie ses obligations au titre du texte introductif de l'article XX. La Corée estime que le texte de l'article XXIV n'étaye pas cet argument. Dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel énonce deux conditions pour invoquer l'article XXIV:5 en tant que moyen de défense dans le cas d'une mesure qui est incompatible avec d'autres dispositions: la mesure doit être introduite lors de l'établissement d'une union douanière et il serait fait obstacle à l'établissement de l'union douanière si la mesure n'était pas introduite. En particulier, en ce qui concerne la deuxième condition, l'article XXIV:8 a) i) prévoit explicitement qu'une mesure justifiée au regard de l'article XX ne relève pas des réglementations restrictives qui doivent être libéralisées pour l'établissement d'une union douanière. Cela veut dire que l'article XXIV:5 ne peut pas remédier à l'incompatibilité des mesures discriminatoires du Brésil au titre du texte introductif de l'article XX.

7. Conclusion

5.116 Pour les raisons qui précèdent, la Corée estime que le Brésil n'a pas justifié ses mesures visant les importations de pneumatiques rechapés qui sont en cause au titre du GATT de 1994, de sorte que lesdites mesures sont incompatibles avec les dispositions pertinentes du GATT de 1994.

G. DÉCLARATION ORALE DU MEXIQUE[995]

5.117 La participation du Mexique en tant que tierce partie à la présente procédure traduit l'importance des questions examinées. Le Mexique se réfère à l'interaction entre le commerce et l'environnement, et à la relation entre les obligations et les accords et traités relevant de l'article XXIV et les obligations dans le cadre de l'OMC. Il s'agit sans aucun doute de deux des questions les plus controversées figurant au programme des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel de l'OMC.

5.118 Le Mexique a donc un intérêt purement systémique dans le présent différend. Il est convaincu que le Groupe spécial ne ménagera aucun effort pour s'acquitter de son obligation d'arriver à une solution positive du différend, sans accroître ni diminuer les droits et les obligations, en particulier en ce qui concerne les mesures qui peuvent être adoptées au titre de l'article XX et en ce qui concerne les objectifs de l'article XXIV.

H. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DU TERRITOIRE DOUANIER DISTINCT DE TAIWAN, PENGHU, KINMEN ET MATSU

5.119 Le Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu ("Taipei chinois") participe à la présente procédure en tant que tierce partie en raison de ses préoccupations d'ordre systémique, en particulier en ce qui concerne l'interprétation de l'article XXIV. La communication

[995] Cette déclaration orale a initialement été faite en espagnol.

porte sur l'interprétation de l'exception prévue à l'article XXIV, mais ne prend pas position sur la question de savoir si le MERCOSUR répond à la définition d'une union douanière.

5.120 Dans sa communication, le Taipei chinois montre que le Brésil n'a pas dûment établi que l'article XXIV justifiait sa mesure, même à supposer que le MERCOSUR soit une union douanière. La communication traite également de l'article XX dans la mesure où le Brésil invoque l'exemption concernant le MERCOSUR en tant qu'argument pour étayer ses moyens de défense fondés sur l'article XX b) et d) et selon lesquels l'interdiction d'importer et les amendes ne sont pas arbitraires ni injustifiables au titre du texte introductif.[996] De l'avis du Taipei chinois, le texte introductif de l'article XX n'a pas été correctement interprété par le Brésil. Enfin, la communication examine brièvement la relation entre l'article XXIV et le texte introductif de l'article XX.

5.121 En ce qui concerne les autres questions soulevées par les Communautés européennes et le Brésil, le Taipei chinois ne prend pas position mais se réserve le droit d'exprimer ses vues à un stade ultérieur le cas échéant.

1. Article XXIV

5.122 Pour commencer, le Taipei chinois réaffirme qu'il existe quatre mesures prises par le Brésil dont les Communautés européennes allèguent qu'elles enfreignent les règles de l'OMC: l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, les amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés, les restrictions à la commercialisation au niveau d'un État et l'exemption de l'interdiction et des amendes des importations de pneumatiques rechapés provenant de pays du MERCOSUR.[997] Dans sa première communication écrite, le Brésil applique différentes exceptions à différentes mesures. Dans son analyse de l'article XXIV, il ne fait référence qu'à l'exemption.[998] Par conséquent, le Brésil, en tant que partie défenderesse à qui il incombe de formuler ses moyens de défense et d'en établir le bien-fondé, semble invoquer le moyen de défense fondé sur l'article XXIV:5 à propos uniquement de l'exemption et non de l'interdiction ni des amendes.

5.123 Toutefois, malgré cette distinction, aux fins de l'allégation concernant des violations spécifiques des règles de l'OMC, entre l'interdiction et les amendes d'une part, et l'exemption d'autre part, dans l'application des mesures, l'existence de l'exemption est subordonnée à l'interdiction d'importer et aux amendes, et ne peut pas être dissociée de ces mesures. Il va donc de soi que, si le Groupe spécial détermine que l'interdiction d'importer et les amendes sont incompatibles avec les dispositions du GATT, l'exemption ne peut pas exister de manière autonome en tant que mesure distincte. En pareil cas, le Groupe spécial devrait appliquer le principe d'économie jurisprudentielle au moyen de défense du Brésil fondé sur l'article XXIV en ce qui concerne l'exemption. Le Taipei chinois examine donc l'exemption et le moyen de défense du Brésil fondé sur l'article XXIV en partant de l'hypothèse que le Groupe spécial n'a pas constaté que l'interdiction d'importer ou l'amende était incompatible avec les règles applicables.

---

[996] Première communication écrite du Brésil, 8 juin 2006, paragraphes 136 à 138 (faisant référence à la compatibilité avec le texte introductif de l'article XX conformément au recours à l'alinéa b) en tant que moyen de défense); paragraphes 173 à 185 (faisant référence au recours à l'article XX d) en tant que moyen de défense et à la compatibilité avec le texte introductif).

[997] Première communication écrite des Communautés européennes, 27 avril 2006, paragraphe 47.

[998] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 163 à 172. Le Brésil ne semble pas invoquer un moyen de défense fondé sur l'article XXIV:5 en ce qui concerne l'allégation de violation des règles de l'OMC formulée par les Communautés européennes quant aux restrictions au niveau des États, choisissant seulement d'invoquer le moyen de défense fondé sur l'article XX b) dans la section D de la communication. Par conséquent, le Taipei chinois s'abstiendra d'aborder ces mesures dans le cadre de son analyse de l'article XXIV:5.

5.124 Le Brésil n'a pas spécifiquement mis en avant l'article XXIV:5 en tant que disposition de l'article XXIV qui donne au défendeur le droit de formuler un moyen de défense. Malgré tout, c'est le libellé du texte introductif de l'article XXIV:5 qui expose le fondement juridique du moyen de défense:

> "En conséquence, les dispositions du présent accord ne feront pas obstacle, entre les territoires des parties contractantes, à l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange ou à l'adoption d'un accord provisoire nécessaire pour l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange."

5.125 Dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel a examiné le libellé du texte introductif et reconnu que l'article XXIV était une exception qui, "sous certaines conditions, justifi[ait] l'adoption d'une mesure qui [était] incompatible avec certaines autres dispositions du GATT, et [pouvait] être invoqué comme "moyen de défense" possible contre une constatation d'incompatibilité".[999] L'Organe d'appel a ensuite ajouté que deux conditions devaient être réunies pour bénéficier du moyen de défense: premièrement, la mesure en question devait être introduite au moment de l'établissement d'une union douanière qui était compatible avec les alinéas 8 a) i) et 5 a) et, deuxièmement, il serait fait obstacle à l'établissement de l'union douanière si la mesure en question n'était pas introduite.[1000] Le Taipei chinois estime que ces deux conditions sont pertinentes en l'espèce.

5.126 Ces conditions découlaient de l'examen par l'Organe d'appel du texte de la disposition susmentionnée ainsi que du contexte, qui incluait le reste de l'article XXIV:5, le paragraphe 4 et l'alinéa 8 a), en conformité avec les règles coutumières d'interprétation figurant dans la Convention de Vienne. Par conséquent, cette interprétation est généralement applicable et n'est pas subordonnée à la situation factuelle spécifique, contrairement à ce que le Brésil fait valoir.[1001] La situation factuelle qu'il convient de garder à l'esprit en l'espèce est que le Brésil a d'abord imposé des restrictions sous la forme d'une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. L'exemption qui a suivi n'a pas libéralisé davantage le commerce entre les pays du MERCOSUR, contrairement à ce que le Brésil a allégué[1002], mais devrait être considérée comme un renversement partiel assez dangereux de l'interdiction, qui a été mise en œuvre, si l'allégation du Brésil devait être acceptée, dans le but de protéger la santé et la vie des personnes et des animaux et de préserver les végétaux. À vrai dire, même si les faits étaient pris en considération, compte tenu de l'interdiction d'importer, le Taipei chinois ne voit pas de raison pour que le Groupe spécial s'écarte de l'interprétation que l'Organe d'appel a donnée de l'article XXIV:5.

5.127 De l'avis du Taipei chinois, le Brésil ne remplit pas les conditions susmentionnées telles qu'elles ont été énoncées par l'Organe d'appel en ce qui concerne les mesures qui exemptent les importations de pneumatiques rechapés provenant de pays du MERCOSUR de l'interdiction et des amendes. S'agissant de la première condition voulant que les mesures en cause aient été introduites au moment de l'établissement de l'union douanière, le Brésil, malgré la charge de la preuve lui incombant, ne l'a pas du tout analysée dans sa première communication. De l'avis du Taipei chinois, le membre de phrase "au moment de l'établissement" exprime quelque chose de plus qu'un élément temporel parce que, dans la plupart des cas, l'établissement de l'union douanière est graduel et peut nécessiter d'autres ajustements même après la date officielle de l'établissement. Toutefois, la date à laquelle la mesure est introduite peut certainement constituer un élément de preuve pertinent, en fonction des faits de la cause. Plus la période est longue entre la date officielle de l'établissement de l'union douanière et l'introduction de la mesure, moins il est probable que la mesure a été introduite "au moment de l'établissement de l'union douanière". Dans la présente affaire, l'interdiction

[999] Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 45.
[1000] *Ibid.*, paragraphe 58.
[1001] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 170.
[1002] *Ibid.*, paragraphe 170.

d'importer elle-même, qui n'a rien à voir avec l'"établissement", a été introduite en septembre 2000. Les exemptions ont été introduites en mars 2002 seulement après que le tribunal arbitral du MERCOSUR a rendu une décision défavorable au Brésil en ce qui concerne l'interdiction d'importer, et plus de sept ans après l'établissement officiel du MERCOSUR.

5.128 Ce qui est plus important pour l'établissement, c'est que la mesure en question soit conforme à l'objet d'une union douanière tel qu'il est énoncé à l'article XXIV:4. C'est ce que l'Organe d'appel a confirmé dans l'affaire *Turquie – Textiles* en disant que "le paragraphe 4 de l'article XXIV constitu[ait] un élément important [du] contexte [du texte introductif du paragraphe 5]".[1003] Le paragraphe 4 dispose que "l'établissement d'une union douanière … doit avoir pour objet de faciliter le commerce entre les territoires constitutifs et non d'opposer des obstacles au commerce d'autres parties contractantes avec ces territoires". Une mesure qui ne contribue pas à la réalisation de cet objectif, ou qui ne garantit pas qu'une mesure connexe contribue à la réalisation de cet objectif, ne peut pas être pertinente pour l'"établissement". En l'espèce, les exemptions sont le résultat d'une décision du MERCOSUR portant sur l'interdiction d'importer et les amendes, et elles ont davantage à voir avec l'interdiction initiale et les amendes qu'avec la facilitation du commerce. Comme il a déjà été dit plus haut, l'exemption devrait être considérée comme un renversement partiel de l'interdiction, qui a été mise en œuvre, selon le Brésil, pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux. Par conséquent, l'exemption ne peut pas être considérée comme ayant été introduite "au moment de l'établissement de l'union douanière".

5.129 En ce qui concerne la deuxième condition, une mesure qui n'a pas été introduite "au moment de l'établissement" et qui n'est pas conforme à l'objet énoncé au paragraphe 4 ne peut pas faire obstacle à l'établissement de l'union douanière si son introduction n'avait pas été autorisée. Le Brésil a fait valoir dans sa communication qu'"il aurait effectivement été fait obstacle à l'établissement du MERCOSUR si les territoires constitutifs du MERCOSUR n'avaient pas été autorisés à introduire une mesure interdisant l'adoption de nouvelles restrictions commerciales entre les parties"[1004] et qu'il était tenu de se conformer à une décision du MERCOSUR imposant d'éliminer les réglementations commerciales restrictives dans les territoires constitutifs. Mais une fois de plus, les exemptions sont des mesures qui empêchent l'application de l'interdiction d'importer et des amendes que le Brésil a lui-même introduites, mesures qu'un tribunal pour le règlement des différends du MERCOSUR a considérées comme contrevenant à une règle existante du MERCOSUR qui interdit précisément l'adoption de nouvelles restrictions commerciales entre les parties. La règle dont le Brésil allègue qu'elle est essentielle à l'établissement du territoire douanier existe déjà et le Brésil aurait déjà dû s'y conformer. L'introduction de l'interdiction et des amendes par le Brésil contrevenait à cette règle, et l'introduction de l'exemption a remédié à cette violation. Tout au plus, l'exemption a rétabli le commerce dans le MERCOSUR tel qu'il existait avant l'introduction de l'interdiction et a prévu une mesure corrective en cas de violation commise dans le MERCOSUR. Le Brésil ne peut pas ensuite alléguer que la non-introduction ininterrompue des mesures qui ont remédié à la violation initiale aurait fait obstacle à l'établissement de l'union douanière, puisque le Brésil a violé la règle en premier lieu.

5.130 Il convient de rappeler que la charge de la preuve incombe au Brésil, en tant que défendeur, pour ce qui est d'établir le bien-fondé du moyen de défense fondé sur l'article XXIV:5. Comme l'analyse ci-dessus le montre, le Brésil n'a pas correctement montré que l'exemption remplissait les deux conditions énoncées par l'Organe d'appel. Il ne peut donc pas se prévaloir du moyen de défense fondé sur l'article XXIV:5.

[1003] *Turquie – Textiles*, paragraphe 56.
[1004] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 171.

2. Texte introductif de l'article XX

5.131 Dans sa première communication écrite, le Brésil fait valoir que l'interdiction d'importer et les amendes sont compatibles avec le texte introductif de l'article XX parce que les exemptions concernant le MERCOSUR ont été introduites pour se conformer à une décision formulée dans le cadre du règlement des différends dans le contexte du MERCOSUR, et ne sont donc pas arbitraires ou injustifiables.[1005] De l'avis du Taipei chinois, le Brésil fonde son argument sur une interprétation incorrecte du texte introductif de l'article XX.

5.132 L'application des exceptions prévues à l'article XX est subordonnée à "[la prescription voulant] que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer … un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent".[1006] Bien que le Taipei chinois ne désapprouve pas la position du Brésil, telle qu'elle a été confirmée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Essence*[1007], à savoir que la "discrimination" mentionnée dans le texte introductif de l'article XX ne devrait pas être interprétée de la même manière que l'obligation d'accorder le traitement NPF énoncée à l'article premier ou l'obligation de traitement national énoncée à l'article III, le Brésil n'a malheureusement pas examiné le texte introductif dans le contexte des exceptions spécifiques au moyen desquelles il cherche à justifier ses mesures.

5.133 Le Brésil a dit que "[p]our être contraire au texte introductif, il faudrait que la distinction entre les pays du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC soit "arbitraire ou injustifiable"".[1008] Il a ensuite conclu que ses mesures n'étaient pas arbitraires ou injustifiables parce qu'il y avait une raison valable pour l'exemption des pays du MERCOSUR. Toutefois, le Membre qui fait cette affirmation ne satisfait pas à l'obligation énoncée dans le texte introductif de l'article XX simplement parce qu'il avait une raison d'établir une discrimination. La question de savoir si les mesures constituent une "discrimination arbitraire ou injustifiable" doit s'inscrire dans un examen des "pays où les mêmes conditions existent".

5.134 Les "pays" sont des Membres de l'OMC entre lesquels la discrimination est alléguée, et il s'agit en l'espèce des Communautés européennes et des pays du MERCOSUR à l'exception du Brésil. Le membre de phrase "[l]es mêmes conditions existent" ne peut absolument pas désigner des conditions quelles qu'elles soient, sinon le Membre qui fait l'affirmation pourrait facilement faire valoir dans chaque cas que les mêmes conditions n'existent pas entre les pays qui sont comparés, de sorte que la discrimination n'est pas arbitraire ou injustifiée. Cela priverait de sens le texte introductif. La seule manière raisonnable de constater si "les mêmes conditions" existent effectivement entre les pays visés par la comparaison consisterait à examiner ces conditions dans le contexte de l'exception spécifique invoquée au titre de l'article XX.

5.135 S'agissant de l'interdiction d'importer et des amendes, le Brésil invoque le moyen de défense fondé sur l'article XX b).[1009] Par conséquent, pour examiner s'il existe "une discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent", les conditions doivent se rapporter à la nécessité, ainsi que le Brésil l'allègue, "[de protéger] la santé et … la vie des personnes et des animaux ou [de préserver les] végétaux".[1010] Les mêmes conditions existeraient si les pays visés par la comparaison avaient un impact similaire sur la santé et la vie des personnes et des animaux ou sur les végétaux.

[1005] *Ibid.*, paragraphes 130 à 138 (se rapportant à l'article XX b)) et 182 à 185 (se rapportant à l'article XX d)).

[1006] Texte introductif de l'article XX du GATT.

[1007] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

[1008] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 136.

[1009] *Ibid.*, paragraphes 86 à 156 (se rapportant à l'interdiction d'importer) et 157 à 162 (se rapportant aux amendes).

[1010] Article XX b) du GATT.

5.136 En l'espèce, le MERCOSUR et les Communautés européennes, et vraisemblablement d'autres Membres de l'OMC qui exportent des pneumatiques rechapés, à supposer que le Brésil considère à juste titre que les pneumatiques rechapés sont nocifs, se trouvent dans les mêmes conditions pour avoir un impact sur la santé et la vie des personnes ou des animaux ou sur les végétaux. Si l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés était aussi importante que le Brésil l'allègue pour protéger la santé et la vie des personnes ou des animaux ou préserver les végétaux, le Brésil ne serait pas fondé à traiter différemment les pneumatiques rechapés importés, ni du reste les pays qui exportent des pneumatiques rechapés. En d'autres termes, si la capacité de mettre en péril la santé et la vie des personnes et des animaux ou les végétaux nécessite une interdiction d'importer, toute faille dans l'interdiction compromettrait sérieusement cette protection totale. Vue sous cet angle, une exemption accordée aux seuls pays du MERCOSUR semble constituer une discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent. L'exemption concernant le MERCOSUR ne peut donc pas être la raison pour laquelle l'interdiction et les amendes sont compatibles avec le texte introductif.

5.137 Le Brésil fait également valoir que les amendes sont "nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent accord", conformément à l'article XX d).[1011] Il peut y avoir d'autres arguments voulant que les amendes ne soient pas "nécessaires" pour assurer le respect de l'interdiction d'importer. Toutefois, pour la même raison que celle qui vient d'être mentionnée, l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas être la raison pour laquelle les amendes sont compatibles avec le texte introductif. Une fois de plus, s'agissant de la nécessité d'assurer le respect de l'interdiction d'importer, les mêmes conditions existent pour les pays du MERCOSUR et pour d'autres Membres de l'OMC. Une exemption constituerait une énorme faille dans le mécanisme global de respect de l'interdiction d'importer. Par conséquent, une exemption qui favorise uniquement les pays du MERCOSUR ne peut toujours pas être compatible avec le texte introductif de l'article XX.

3. Relation entre l'article XXIV et le texte introductif de l'article XX

5.138 Lorsqu'il utilise l'exemption concernant le MERCOSUR pour justifier la compatibilité du texte introductif de l'article XX, le Brésil semble également faire valoir implicitement que l'article XXIV peut être interprété comme une exception aux prescriptions énoncées dans le texte introductif. Un tel argument est sans fondement. Il convient de garder à l'esprit que les objectifs des deux dispositions sont diamétralement opposés. L'article XX et son texte introductif portent sur les restrictions ou obstacles qui sont justifiables dans certaines circonstances exceptionnelles. L'article XXIV porte sur la libéralisation plus poussée du commerce entre certains territoires. Précisément parce que les objectifs sont différents, les mesures prévues à l'article XX sont explicitement exemptées d'une libéralisation plus poussée des unions douanières au titre de l'article XXIV:8 a) i) et ii). Il n'existe dans l'article XX aucune exemption explicite similaire en ce qui concerne l'article XXIV. Ce fait est important car il montre que les rédacteurs de l'Accord n'avaient pas envisagé que l'article XXIV l'emporte sur l'article XX, mais que l'article XX puisse effectivement l'emporter sur certaines prescriptions énoncées à l'article XXIV.

5.139 Du point de vue de la politique générale, il est également important que les raisons exceptionnelles de maintenir des mesures restrictives puissent l'emporter sur d'autres dispositions du GATT et, précisément en raison de cette faculté générale de l'emporter sur d'autres dispositions, l'intégrité du texte introductif est préservée pour éviter les abus. Ainsi que l'Organe d'appel l'a dit dans l'affaire *États-Unis – Essence*,

> "[l]e texte introductif repose sur le principe que, si les exceptions prévues à l'article XX peuvent être invoquées en tant que droit légal, le détenteur du droit ne

[1011] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 161.

> doit pas les appliquer de façon à aller à l'encontre ou à faire fi des obligations licites résultant pour lui des règles de fond de l'Accord général. En d'autres termes, pour éviter tout abus ou toute mauvaise utilisation de ces exceptions, les mesures relevant des exceptions particulières doivent être appliquées de manière raisonnable, compte dûment tenu à la fois des obligations licites de la partie qui invoque l'exception et des droits légaux des autres parties intéressées."[1012]

5.140 Par conséquent, pour maintenir l'équilibre des obligations et des droits au titre de l'article XX, la faculté d'invoquer l'exception générale doit être restreinte par le texte introductif afin d'éviter les abus. L'article XXIV ne peut pas être interprété de manière à autoriser le Membre qui invoque le moyen de défense fondé sur l'article XX à se soustraire à l'examen prévu dans le texte introductif.

I. DÉCLARATION ORALE DE LA THAÏLANDE

5.141 D'une manière générale, la Thaïlande n'est pas insensible aux préoccupations environnementales relatives aux pneumatiques rechapés soulevées par le Brésil dans sa première communication écrite.[1013] Toutefois, la Thaïlande n'aborde pas les détails de la mesure brésilienne en cause. Elle fait simplement observer que l'élimination des pneumatiques usagés et rechapés ayant une durée de vie plus courte soulève de graves préoccupations en ce qui concerne aussi bien l'environnement que la santé et la vie des personnes et des animaux ou les végétaux. Ces préoccupations comprennent notamment l'accumulation de pneumatiques dans les décharges et la libération de contaminants qui en résulte.

5.142 La Thaïlande estime que les Membres, y compris le Brésil, sont en droit de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour préserver les végétaux à condition que les mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer une discrimination arbitraire ou injustifiable, et d'une manière conforme aux autres conditions énoncées à l'article XX.

5.143 Par conséquent, la Thaïlande demande au Groupe spécial d'examiner attentivement les questions en matière d'environnement et de santé qui sont soulevées dans la présente procédure et de faire en sorte que sa décision protège pleinement les droits des Membres au titre de l'article XX de prendre les mesures nécessaires pour préserver l'environnement et protéger la santé publique.

J. COMMUNICATION ÉCRITE ET DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS

5.144 Les Communautés européennes font valoir – et le Brésil ne le conteste pas – que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du Brésil est incompatible avec l'article XI, et que certaines restrictions additionnelles imposées au niveau fédéral et des États sont incompatibles avec les articles XI et III:4. Par conséquent, la question demeure de savoir si les mesures prises par le Brésil sont malgré tout autorisées au titre de l'article XX.

1. Analyse juridique de l'article XX b)

5.145 Bien que les États-Unis n'expriment pas de point de vue dans leur communication sur le point de savoir si les faits particuliers de la présente cause étayeraient la conclusion selon laquelle les mesures du Brésil sont justifiées au regard de l'article XX b), plusieurs déclarations faites par les parties au sujet des prescriptions juridiques relatives à l'établissement d'un moyen de défense fondé sur l'article XX b) méritent d'être soulignées.

[1012] *États-Unis – Essence*, page 25.
[1013] Première communication écrite du Brésil.

5.146 Comme les deux parties semblent en convenir, pour évaluer si le Brésil a établi que l'interdiction d'importer était visée par l'article XX b), le Groupe spécial doit d'abord déterminer si la mesure est "nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux", puis évaluer si cette mesure remplit les conditions énoncées dans le texte introductif de l'article XX.

5.147 S'agissant d'établir si une mesure est "nécessaire", l'Organe d'appel a dit du terme "nécessaire" qu'il "désign[ait] normalement quelque chose "dont on ne peut se passer, qui est requis, essentiel, indispensable"".[1014] Bien que le terme "nécessaire "[ne se limite] pas … à ce qui est "indispensable", "d'une nécessité absolue" ou "inévitable"", l'Organe d'appel a dit qu'une "mesure "nécessaire" se situ[ait] beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle opposé: "favoriser" simplement".[1015] Pour évaluer si une mesure remplit cette condition, l'Organe d'appel a eu recours à un processus de soupesage et de mise en balance, en tenant compte de divers facteurs, dont l'incidence sur le commerce de la mesure contestée, l'importance des intérêts ou valeurs poursuivis, et la question de savoir s'il existe une solution de rechange raisonnablement disponible qui est compatible avec les obligations d'un Membre dans le cadre de l'OMC.[1016]

5.148 Pour appliquer cette analyse à la mesure en cause, le Brésil avance plusieurs arguments qui ne s'accordent pas avec une interprétation appropriée de l'article XX b). Premièrement, il fait valoir que l'incidence de l'interdiction d'importer est "contrebalancée par les obligations en matière d'élimination imposées aux producteurs nationaux".[1017] Indépendamment de son exactitude, la déclaration selon laquelle les producteurs nationaux peuvent être tenus de se conformer à d'autres obligations coûteuses est dénuée de pertinence pour établir si le maintien de la mesure contestée est "nécessaire" au sens de l'article XX b).

5.149 Deuxièmement, lorsqu'il analyse la question de savoir si une mesure de rechange est "raisonnablement disponible", le Brésil semble exposer de manière inexacte la charge de la preuve. L'article XX b) établit un moyen de défense affirmatif[1018]; en tant que partie invoquant la disposition, il incombe au Brésil de démontrer que l'interdiction d'importer est "nécessaire". Lorsqu'il a examiné une disposition parallèle de l'AGCS dans l'affaire *États-Unis – Jeux*, l'Organe d'appel a dit ceci: "[I]l n'incombe pas à la partie défenderesse de montrer, d'emblée, qu'il n'y a pas de mesures de rechange raisonnablement disponibles pour réaliser ses objectifs", mais que "[s]i … la partie plaignante invoque une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC qu'à son avis la partie défenderesse aurait dû adopter, la partie défenderesse sera tenue de démontrer … pourquoi la mesure de rechange proposée n'est pas, en fait, "raisonnablement disponible".[1019] De même, dans l'affaire *Corée – Viande*

[1014] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 160 et 161.

[1015] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 160 et 161.

[1016] Les États-Unis font observer que, dans leurs communications, le Brésil et les Communautés européennes semblent dire que le fait qu'une mesure a des incidences particulières ou vise à atteindre des objectifs particuliers est déterminant en ce qui concerne la question de savoir si la mesure est "nécessaire". D'un point de vue juridique, les États-Unis ne conviennent pas, par exemple, que simplement parce que, ainsi que le Brésil l'allègue, l'interdiction d'importer est destinée à réaliser l'objectif général consistant à protéger la santé et la vie des personnes, "il doit être accepté" que l'interdiction est "nécessaire" ou que parce que, ainsi que les Communautés européennes le font valoir, la mesure contestée constitue une "interdiction totale d'importer", il est "impossible de la considérer" comme nécessaire. Première communication écrite du Brésil, paragraphe 101; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115.

[1017] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 110.

[1018] Par exemple, rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16 (faisant observer que l'article XX établit "par définition, [un] moye[n] de défense affirmati[f] … [et qu'il] est tout simplement normal qu'il incombe d'établir ce moyen de défense à la partie qui s'en prévaut").

[1019] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 309 à 311.

de bœuf, l'Organe d'appel a confirmé l'examen des solutions de rechange effectué par le Groupe spécial et la constatation selon laquelle il incombait à la partie défenderesse (la Corée) de démontrer que les solutions de rechange n'étaient pas raisonnablement disponibles.[1020]

5.150 Contrairement au raisonnement qui est exposé dans les affaires *Corée – Viande de bœuf* et *États-Unis – Jeux*, le Brésil dit que "[i]l incombe aux Communautés européennes … de démontrer qu'il existe une mesure de rechange qui est raisonnablement à la disposition du Brésil".[1021] Toutefois, il incombe au Brésil de démontrer la "nécessité", y compris l'indisponibilité des solutions de rechange décrites par les Communautés européennes. Puisque la description des mesures de rechange faite par les Communautés européennes dans leur communication était suffisante, c'est au Brésil qu'il incombe de démontrer que les mesures identifiées par les Communautés européennes ne sont pas "raisonnablement disponibles". Troisièmement, le Brésil dit que la mesure de rechange raisonnablement disponible doit être "moins restrictive pour le commerce".[1022] Rien dans le texte de l'article XX b) ne permet de dire que cette condition existe. À cet égard, il convient de noter que le concept de mesures moins restrictives pour le commerce ne figure que dans deux Accords de l'OMC: l'Accord SPS et l'Accord OTC. L'incorporation d'une telle condition dans l'article XX b) viendrait "accroître" ou "diminuer" les droits et obligations des Membres au titre des accords visés, contrairement à ce qui est prévu aux articles 3:2 et 19:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. En fait, comme l'Organe d'appel l'a expliqué, l'incidence sur le commerce de la mesure contestée est un élément qui peut être utile pour déterminer si la mesure est "nécessaire".[1023]

5.151 Les États-Unis soutiennent que certains aspects de l'analyse faite par le Brésil de ses mesures au titre de l'article XX b) ne s'accordent pas avec une interprétation appropriée de cette disposition. En particulier, les États-Unis ne souscrivent pas aux arguments du Brésil selon lesquels les obligations en matière d'élimination imposées aux producteurs nationaux sont pertinentes pour établir la nécessité, que la charge de la preuve incombe aux Communautés européennes s'agissant d'établir que la mesure de rechange qu'elles ont décrite est raisonnablement disponible, et que le critère prévu à l'article XX b) consiste à savoir si une telle mesure de rechange doit être moins restrictive pour le commerce.

5.152 Outre ces questions de droit, ainsi que les Communautés européennes, le Japon[1024] et la Corée[1025] l'ont fait observer, la manière dont le Brésil définit l'effet de l'interdiction d'importer soulève plusieurs questions de fait importantes. Ces questions peuvent aussi avoir une incidence sur l'analyse par le Groupe spécial des mesures au titre de l'article XX b).

5.153 Bien que le Brésil affirme que "[p]our chaque pneumatique rechapé qui n'est pas importé au Brésil, il y a un pneumatique usagé de plus qui est récupéré au Brésil et rechapé"[1026], il dit ailleurs que les pneumatiques rechapés au Brésil sont souvent fabriqués à partir de pneumatiques usagés *importés*.[1027] Par conséquent, l'interdiction peut ne pas entraîner le rechapage d'autres pneumatiques usagés d'origine nationale, mais peut simplement accroître le nombre de pneumatiques usagés qui sont importés et rechapés au Brésil. En conséquence, le Brésil pourrait avoir le même nombre de pneumatiques à éliminer si l'interdiction n'existait pas. En outre, bien que le Brésil allègue qu'"un pneumatique rechapé a une durée de vie plus courte qu'un pneumatique neuf" parce que les

[1020] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 172 et 173.
[1021] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 117.
[1022] *Ibid.*, paragraphe 116.
[1023] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164.
[1024] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 31 à 33.
[1025] Communication de la République de Corée en tant que tierce partie, paragraphe 12.
[1026] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 107.
[1027] *Ibid.*, paragraphe 153.

pneumatiques neufs pour voitures particulières peuvent être rechapés une seule fois[1028], il reconnaît aussi que la plupart des pneumatiques neufs pour voitures particulières fabriqués sur son territoire ne sont pas, dans la pratique, rechapés[1029] et, partant, selon son raisonnement, ont généralement une durée de vie comparable à celle d'un pneumatique rechapé. Le Brésil reconnaît aussi qu'un pneumatique rechapé pour camions peut être rechapé plusieurs fois[1030]; il n'a donc pas nécessairement une durée de vie plus courte qu'un pneumatique neuf.

5.154 Étant donné ces diverses affirmations, même si l'on accepte pour les besoins de l'argumentation qu'une réduction des pneumatiques de rebut est un critère pertinent aux fins de l'article XX b), on ne voit pas bien si l'interdiction aboutit dans les faits à une réduction appréciable des pneumatiques de rebut, comme le Brésil l'affirme. Si le Groupe spécial devait conclure que l'interdiction n'entraîne pas dans la pratique une réduction notable des pneumatiques de rebut, ce facteur pourrait de manière appropriée être mis en balance avec la constatation selon laquelle la mesure est "nécessaire": l'interdiction ne contribuerait pas de manière notable à la réalisation de l'objectif poursuivi.[1031] De même, une telle conclusion peut aussi, comme la Corée le donne à entendre, indiquer que la mesure ne relève pas des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux.

2. L'utilisation de l'article XXIV par le Brésil est injustifiée

5.155 Dans sa communication, le Brésil ne conteste pas que l'application de restrictions à l'importation aux pneumatiques de Membres qui ne font pas partie du MERCOSUR est incompatible avec les articles I:1 et XIII. Il fait plutôt valoir que l'article XXIV:5[1032], qui prévoit que "les dispositions du [GATT de 1994] ne feront pas obstacle … à l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange", l'autorise à exempter des membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

5.156 Toutefois, les États-Unis estiment que l'utilisation de l'article XXIV par le Brésil est injustifiée: le MERCOSUR n'a pas été notifié au titre de l'article XXIV en tant qu'union douanière au sens de cette disposition, comme le prescrit l'article XXIV:7. Le Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV, qui fait partie intégrante du GATT de 1994[1033], précise que le respect de l'obligation de notification figurant à l'article XXIV:7 a) est une condition préalable lorsqu'il s'agit de démontrer qu'un arrangement régional est une union douanière ou une zone de libre-échange compatible avec l'article XXIV. Comme les Membres en sont convenus à l'article premier du Mémorandum d'accord, "[l]es unions douanières, zones de libre-échange et accords provisoires conclus en vue de l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange, doivent satisfaire, *entre autres*, aux dispositions des paragraphes 5, 6, 7 et 8 de cet article". En l'absence de notification, le Brésil ne peut pas démontrer la conformité du MERCOSUR dans les faits. L'analyse limitée faite par le Brésil de la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV:5 est nettement insuffisante pour étayer son allégation selon laquelle le MERCOSUR "respecte les prescriptions de l'article XXIV" dans son ensemble.[1034]

[1028] *Ibid.*, paragraphe 16.
[1029] *Ibid.*, paragraphe 79.
[1030] *Ibid.*, paragraphe 16.
[1031] *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 74 (dans le contexte du moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par le Mexique, affirmant qu'"une mesure qui n'est pas appropriée ou capable d'assurer le respect" ou dont la conception ne "contribue [pas] à "assurer le respect"" n'est pas "nécessaire").
[1032] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 163 et suivants.
[1033] Voir GATT de 1994, paragraphe 1 c) iv).
[1034] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 169.

5.157 Au lieu de notifier l'arrangement au titre de l'article XXIV, les membres du MERCOSUR ont notifié les instruments conventionnels du MERCOSUR conformément au paragraphe 4 a) de la Décision ministérielle du 28 novembre 1979 intitulée "Traitement différencié et plus favorable, réciprocité et participation plus complète des pays en voie de développement" (la "Clause d'habilitation").[1035] En notifiant l'accord conformément aux dispositions du paragraphe 4 a) de la Clause d'habilitation et non conformément à celles de l'article XXIV:7 a), les membres du MERCOSUR ont désigné l'accord comme "des mesures pour instituer un arrangement" conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 de la Clause d'habilitation. Les arrangements régionaux tels qu'ils sont définis dans ces dispositions ont des caractéristiques différentes et sont visés par des obligations différentes de celles des unions douanières et des zones de libre-échange dont il est question à l'article XXIV.[1036] Le Brésil n'a pas établi que les mesures en question, si elles étaient incompatibles avec l'article premier ou l'article XIII, ou les deux, pourraient être justifiées par la Clause d'habilitation.[1037]

3. La communication d'*amicus curiae* de la Humane Society International

5.158 En dernier lieu, s'agissant des communications d'*amici curiae* reçues par le Groupe spécial, conformément au pouvoir que l'article 12 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends confère au Groupe spécial d'établir ses propres procédures de travail, le Groupe spécial peut examiner ces communications dans la mesure où elles sont pertinentes pour des questions en litige dans la présente procédure. Pour le cas où le Groupe spécial déciderait de tenir compte de la communication de la Humane Society International en l'espèce, les États-Unis font une mise au point au sujet d'une référence à une déclaration faite par l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis (EPA). Cette déclaration, qui figure au paragraphe 10 de la communication de la Humane Society, décrit certains "inconvénients" de l'exportation de "pneumatiques mis au rebut". Les États-Unis font observer qu'ils ne considèrent pas les pneumatiques rechapés commercialisables comme des "pneumatiques mis au rebut"; la déclaration de l'EPA ne se rapporte donc pas à l'exportation des produits visés par les mesures en cause dans le présent différend.

VI. RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE

6.1 Le 12 mars 2007, le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties. Le 26 mars 2007, le Brésil a présenté une demande écrite de réexamen du rapport intérimaire et les Communautés européennes ont informé le Groupe spécial qu'elles n'avaient pas d'observations à formuler sur le rapport intérimaire. Le 2 avril 2007, les Communautés européennes ont présenté des observations écrites sur la demande de réexamen intérimaire présentée par le Brésil.

6.2 Conformément à l'article 15:3 du Mémorandum d'accord, la réponse du Groupe spécial aux arguments avancés durant la phase de réexamen intérimaire figure dans la présente section du rapport, dans la mesure où des explications sont nécessaires. Le Groupe spécial a modifié des aspects de son rapport compte tenu des observations formulées par les parties dans les cas où il l'a jugé approprié, comme il est expliqué ci-après. Il a aussi procédé à certaines corrections d'ordre rédactionnel dans un souci de clarté et d'exactitude. Les références faites dans la présente section VI à des sections, des numéros de paragraphes et des notes de bas de page renvoient au rapport intérimaire.

[1035] L/4903, décision adoptée le 28 novembre 1979, IBDD, S26/223. *Voir* L/6985 (5 mars 1992) (notifiant les accords du MERCOSUR "conformément aux dispositions du paragraphe 4 a) de la Décision ministérielle du 28 novembre 1979 intitulée "Traitement différencié et plus favorable, réciprocité et participation plus complète des pays en voie de développement", dite "Clause d'habilitation").

[1036] Comparer l'article XXIV du GATT de 1994 avec le paragraphe 2 de la Clause d'habilitation.

[1037] Les États-Unis n'expriment pas de point de vue pour l'instant sur la question de savoir si l'arrangement du MERCOSUR satisfait aux prescriptions de la Clause d'habilitation.

A. OBSERVATIONS DU BRÉSIL SUR LA SECTION VII.A.2 A) DU RAPPORT INTÉRIMAIRE

1. Risques découlant de l'élimination des pneumatiques de rebut

6.3 Le **Brésil** a fait observer qu'il avait systématiquement fait valoir tout au long du différend que les risques qui rendaient l'interdiction d'importer nécessaire découlaient non seulement de l'accumulation et du transport, mais également de l'élimination des pneumatiques de rebut. Il a donc demandé au Groupe spécial de reconnaître, au paragraphe 7.65, l'existence de risques liés à l'élimination dans son examen de l'existence de risques au sens du paragraphe b) de l'article XX et de faire référence à la section sur les mesures de rechange raisonnablement disponibles pour les risques spécifiques découlant de l'élimination des pneumatiques de rebut. Le Brésil a également proposé qu'il soit tenu compte de ce changement dans les parties pertinentes de la section VII.A.2 a) du rapport, en particulier aux paragraphes 7.65, 7.109, 7.146, 7.177, 7.213 et 7.214.

6.4 Les **Communautés européennes** ont fait objection à la demande du Brésil et ont fait valoir que le Brésil n'avait jamais soutenu que l'objectif de l'interdiction d'importer était de protéger la santé et la vie des personnes et des animaux, et de préserver les végétaux contre les risques liés à l'élimination, et que les arguments du Brésil concernant de tels risques étaient liés à l'existence de mesures de rechange. Les Communautés européennes ont également estimé que la phase de réexamen intérimaire n'avait pas pour but de permettre aux parties de corriger ou de modifier les communications qu'elles avaient présentées durant des phases précédentes de la procédure.

6.5 Le **Groupe spécial** confirme son point de vue selon lequel le Brésil n'a pas suffisamment étayé ses arguments concernant les risques liés à l'élimination dans le contexte de ses arguments concernant les risques au sens du paragraphe b) de l'article XX, bien qu'il ait fait référence en termes généraux aux risques découlant à la fois de l'accumulation et de l'élimination tout au long de ses communications écrites. Nous prenons note de l'observation du Brésil selon laquelle il a traité plus en détail les risques liés à l'élimination lorsqu'il a examiné les solutions de rechange disponibles parce qu'il voulait éviter de se répéter et non parce que les risques liés à l'élimination ne figuraient pas parmi les risques ciblés par l'interdiction d'importer. Cependant, lorsqu'il a traité l'existence d'un risque au titre du paragraphe b) de l'article XX, le Brésil n'a pas fait référence au cours du présent différend à son examen des risques liés à l'élimination dans la section sur les mesures de rechange. Le Groupe spécial refuse donc d'accepter la demande du Brésil et il a révisé la note de bas de page 1066 relative au paragraphe 7.39 pour mieux étayer son point de vue.

2. Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif

6.6 Le **Brésil** a demandé qu'il soit rendu compte aux paragraphes 7.123 et 7.125 du fait qu'il avait fait valoir qu'un pneumatique rechapé qui n'était pas importé était remplacé soit par un pneumatique rechapé soit par un pneumatique neuf susceptible d'être rechapé par la suite.

6.7 Les **Communautés européennes** se sont opposées à la demande du Brésil parce que, selon elles, il est faux de dire que les parties sont convenues qu'un pneumatique rechapé importé serait remplacé par un pneumatique rechapé dans le pays ou par un pneumatique neuf, susceptible d'être rechapé par la suite. Les Communautés européennes ont fait valoir que, même si elles étaient convenues que les pneumatiques rechapés importés seraient, dans une certaine mesure, en concurrence avec des pneumatiques rechapés sur le territoire national, à partir normalement de pneumatiques usagés importés, ou avec des pneumatiques neufs, elles ne pensaient pas que les pneumatiques neufs vendus au Brésil étaient susceptibles d'être rechapés par la suite.

6.8 Le **Groupe spécial** note que les parties conviennent qu'un pneumatique rechapé qui n'est pas importé sera, au moins dans une certaine mesure, remplacé soit par un pneumatique rechapé soit par un pneumatique neuf. Les parties ne sont toutefois pas d'accord sur la question de savoir si les

pneumatiques neufs vendus au Brésil sont rechapables et, dans l'affirmative, s'ils sont effectivement rechapés. Le Groupe spécial a révisé les paragraphes 7.123 et 7.125 pour clarifier les arguments des parties à ce sujet.

3. Question préliminaire: les pneumatiques rechapés

6.9 Le **Brésil** a fait observer qu'il n'avait pas pris position sur le point de savoir si les pneumatiques rechapés eux-mêmes présentaient des risques particuliers pour la santé des personnes. Pour le Brésil, la sécurité des pneumatiques rechapés n'était pas une question pertinente d'un point de vue juridique dans le présent différend. Par conséquent, le Brésil a demandé que sa position sur cette question soit clarifiée au paragraphe 7.48. Les **Communautés européennes** n'ont pas formulé d'observations sur cette demande.

6.10 Le **Groupe spécial** a révisé le paragraphe 7.48 comme le demandait le Brésil.

4. Maladies transmises par les moustiques

6.11 Le **Brésil** a rappelé qu'il n'avait jamais donné à entendre que les maladies transmises par les moustiques représentaient "le risque le plus important" découlant des pneumatiques de rebut tel qu'indiqué au paragraphe 7.56. Il a demandé que le paragraphe 7.56 soit modifié pour indiquer que les risques causés par les pneumatiques et certaines options en matière d'élimination n'étaient pas moins importants. Les **Communautés européennes** n'ont pas formulé d'observations sur cette demande.

6.12 Le **Groupe spécial** a apporté le changement demandé au paragraphe 7.56.

6.13 Le **Brésil** a également demandé que, puisqu'il n'avait jamais fait valoir que les maladies transmises par les moustiques présentaient un risque pour la préservation des végétaux, le Groupe spécial modifie le paragraphe 7.92, qui paraissait indiquer que le Brésil avait avancé un tel argument. Les **Communautés européennes** n'ont pas formulé d'observations sur cette demande.

6.14 Compte tenu de la clarification apportée par le Brésil, le **Groupe spécial** a supprimé la dernière phrase du paragraphe 7.92.

5. Mesures de rechange

6.15 Le **Brésil** a estimé que la régénération pouvait être plus justement classée comme une méthode de récupération des matériaux plutôt que de recyclage de matériaux. Il a donc demandé au Groupe spécial de modifier les paragraphes 7.199 et 7.208 de la section concernant les mesures de rechange afin de clarifier ce point. Les **Communautés européennes** n'ont pas formulé d'observations sur cette demande.

6.16 Pour évaluer la régénération en tant que solution de rechange peut remplacer l'interdiction d'importer, le **Groupe spécial** a pris en compte, entre autres choses, la déclaration du Brésil selon laquelle il était pratiquement impossible de recycler un pneumatique parce que la régénération, qui consiste à décomposer un pneumatique, avait un coût prohibitif, était polluante et produisait du caoutchouc de qualité médiocre dont la demande et les applications étaient limitées. Le Groupe spécial observe aussi que le Brésil n'a pas établi de distinction, au cours du différend, entre les méthodes de recyclage des matériaux et d'autres méthodes qui pouvaient être plus justement classées comme des méthodes de récupération de matériaux. En conséquence, le Groupe spécial refuse d'accepter la demande du Brésil.

B. OBSERVATIONS DU BRÉSIL SUR LA SECTION VII.A.2 B) DU RAPPORT INTÉRIMAIRE

6.17 Le **Brésil** a estimé qu'il avait toujours traité l'interdiction d'importer et l'exemption concernant le MERCOSUR comme deux mesures séparées, figurant dans le même instrument juridique. De l'avis du Brésil, l'exemption concernant le MERCOSUR ne faisait pas partie de la conception de l'interdiction d'importer, bien qu'elle fasse partie de la conception du même instrument juridique énonçant l'interdiction d'importer. Le Brésil a aussi précisé qu'il n'avait pas fait valoir que l'exemption ne devait pas être considérée au titre du texte introductif de l'article XX. Le Brésil a donc demandé au Groupe spécial de modifier en conséquence le paragraphe 7.237.

6.18 Les **Communautés européennes** ne partageaient pas l'avis du Brésil et elles ont demandé que le Groupe spécial n'accepte pas la demande du Brésil puisque le paragraphe 7.237 faisait correctement référence à l'argumentation avancée par le Brésil pendant la procédure du Groupe spécial.

6.19 Au paragraphe 7.237, le **Groupe spécial** a constaté que le Brésil avait adopté une position contradictoire au sujet de l'exemption concernant le MERCOSUR et de sa pertinence pour l'analyse par le Groupe spécial de l'interdiction d'importer au titre du texte introductif de l'article XX, compte tenu de l'argument du Brésil selon lequel l'exemption ne faisait *pas partie* de la conception de *l'interdiction d'importer*, mais faisait en même temps *partie* de la conception de *la mesure* plutôt que de son application. Le Brésil a précisé toutefois qu'il n'avait pas adopté une position contradictoire en disant que l'exemption ne faisait pas partie de la conception de l'interdiction d'importer, mais faisait *partie* de la conception *du même instrument juridique* énonçant l'interdiction d'importer. Le Groupe spécial rappelle également la réponse du Brésil à la question n° 49 du Groupe spécial:

> "Il n'existe pas de série bien définie de facteurs sur la base desquels il peut être déterminé si une mesure est appliquée d'une manière arbitraire ou injustifiable. ... [L'objectif du texte introductif] concerne la manière dont est appliquée la mesure. Tous les facteurs sans exception qui contribueraient à déterminer si le Membre a agi de bonne foi et avait des raisons valables d'appliquer la mesure comme il l'a fait sont pertinents. ... Les raisons et les circonstances qui ont amené le Brésil à exempter les pays membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer sont aussi pertinentes dans la présente affaire. ..."

Compte tenu des éclaircissements apportés par le Brésil et sachant que les constatations formulées au paragraphe 7.237 ne sont pas essentielles pour les analyses qu'il fait aux paragraphes 7.238 et 7.239, le Groupe spécial a décidé de supprimer le paragraphe 7.237 et il a ajouté une phrase au début du paragraphe 7.238 pour préciser que l'exemption concernant le MERCOSUR figure dans la Portaria n° 14/2004.

VII. CONSTATATIONS

A. INTERDICTION D'IMPORTER DES PNEUMATIQUES RECHAPÉS

7.1 Les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil impose une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés sur son territoire qui est incompatible avec l'article XI du GATT de 1994.[1038] Elles font également observer que leur contestation englobe toute prohibition à

[1038] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 88 à 91. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes ont indiqué la Portaria SECEX n° 14/2004 en ce qui concerne leur allégation au titre de l'article XI:1:

> "L'imposition … d'une interdiction à l'importation de pneumatiques rechapés, en particulier en vertu de la Portaria n° 14 du 17 novembre 2004 du Secrétariat au commerce extérieur du Ministère brésilien du

l'importation de marchandises usagées dans la mesure où de telles prohibitions sont appliquées aux pneumatiques rechapés.[1039]

7.2 Le **Brésil** n'avance pas d'arguments au sujet de la violation de l'article XI lui-même et dit qu'il ne conteste pas que la prohibition à l'importation est *prima facie* incompatible avec l'article XI:1.[1040] Il allègue, toutefois, que sa prohibition à l'importation est justifiée au regard de l'article XX b).

7.3 Le **Groupe spécial** examinera donc d'abord l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre de l'article XI:1, puis, au besoin, les arguments avancés par les parties concernant le moyen de défense invoqué par le Brésil au titre de l'article XX b) du GATT de 1994.

1. Le Brésil impose-t-il une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994?

7.4 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes indiquent la Portaria SECEX n° 14/2004 en tant que fondement juridique de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[1041] Elles ont également indiqué dans leur première communication écrite qu'elles contestaient la Portaria SECEX n° 14/2004 en tant qu'"actuel fondement juridique de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés au Brésil". À cet égard, le Groupe spécial note que les Communautés européennes indiquent également, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, un ensemble additionnel de mesures dont elles allèguent qu'elles constituent aussi une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés.

7.5 Le Groupe spécial examinera d'abord l'allégation des Communautés européennes relative à la Portaria SECEX n° 14/2004[1042], puis l'ensemble additionnel de mesures que les Communautés européennes ont identifié dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial.

---

développement, de l'industrie et du commerce international, qui interdit la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés."

[1039] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59 et notes de bas de page 34 et 48.

[1040] Réponse du Brésil à la question n° 33 du Groupe spécial. Le Brésil lui-même désigne la Portaria SECEX n° 14/2004 comme "l'interdiction d'importer" dans toutes ses communications écrites. Voir, par exemple, la section relative aux arguments juridiques de la première communication écrite du Brésil.

[1041] Comme il est indiqué plus haut au paragraphe 2.4 de la partie descriptive du présent rapport, les produits en cause dans la présente affaire sont les pneumatiques rechapés classés sous les sous-positions 4012.11, 4012.12, 4012.13 et 4012.19 et comprennent de ce fait tous les types de pneumatiques rechapés mentionnés sous ces sous-positions, à savoir les pneumatiques pour véhicules automobiles, les pneumatiques pour autobus et camions, les pneumatiques pour aéronefs et tous les autres types de pneumatiques rechapés. Les règlements CEE-ONU n° 108 et 109, qui portent respectivement sur les voitures particulières et les véhicules utilitaires ainsi que leurs remorques, indiquent qu'on entend par "rechapage" le terme générique qui désigne la remise en état d'un pneumatique usé par le remplacement de la bande de roulement usagée par un matériau neuf et que ce terme peut aussi désigner la réfection de la surface extérieure du flanc et le remplacement de la fausse ceinture ou de la nappe de protection (pièce EC-6, paragraphe 2.37). Selon le règlement, le "rechapage" désigne trois procédés, à savoir 1) le rechapage de sommet (remplacement de la bande de roulement), 2) le rechapage de sommet, avec chevauchement (remplacement de la bande de roulement, le matériau neuf recouvrant également une partie du flanc) et 3) le procédé talon à talon (remplacement de la bande de roulement et réfection du flanc, y compris tout ou partie de la zone basse du pneu). (Voir les réponses des parties à la question n° 1 du Groupe spécial.)

[1042] Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 49, 56, 59 et 88, et réponse des Communautés européennes à la question n° 27 du Groupe spécial.

a) Portaria SECEX n° 14/2004

7.6 En vertu du chapitre III de la Portaria SECEX n° 14/2004 (régimes de licences d'importation), les importations au Brésil sont réparties en trois catégories: les importations *exemptées d'une licence*; les importations soumises à un *régime de licences automatiques*; et les importations soumises à un *régime de licences non automatiques*. Les articles 9 et 35 identifient les "matériaux usagés" comme des marchandises soumises à un régime de licences non automatiques. Dans le chapitre VI, qui traite plus en détail de la catégorie des "matériaux usagés", l'article 40 précise que des licences d'importation ne seront pas délivrées pour des importations de "pneumatiques rechapés et usagés".

7.7 Les dispositions pertinentes de la Portaria SECEX n° 14/2004 sont libellées comme suit:

"TITRE I (Importation)

CHAPITRE III (Régimes de licences d'importation)

Section III (Régime de licences non automatiques)

Article 9 – Les importations suivantes sont soumises à un régime de licences non automatiques:

...

II – lorsqu'elles sont effectuées dans les situations suivantes:

...

e) matériaux usagés;

...

CHAPITRE VI (Importation de matériaux usagés)

Article 35 – L'importation de marchandises usagées nécessite l'obtention d'une licence non automatique préalablement à l'expédition des marchandises de l'étranger.

...

Article 40 – Aucune licence d'importation ne sera accordée en ce qui concerne les pneumatiques rechapés et usagés, que ce soit en tant que produit de consommation ou en tant que matière première, classés sous le code 4012 de la NCM, à l'exception des pneumatiques remoulés, classés sous les codes 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 et 4012.19.00 de la NCM, originaires et en provenance des États membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18.

Paragraphe unique – Les importations originaires et en provenance du MERCOSUR doivent satisfaire aux règlements techniques adoptés par l'Institut national de métrologie, de normalisation et de qualité industrielle (INMETRO) pour le produit en question, ainsi qu'aux règlements pris en vertu des règles d'origine du MERCOSUR et aux règlements des autorités environnementales.

7.8 En ce qui concerne la manière dont la Portaria SECEX n° 14/2004 est appliquée aux importations de pneumatiques rechapés, les **Communautés européennes** font valoir que l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 dispose qu'aucune licence d'importation ne sera accordée pour l'importation de pneumatiques rechapés au Brésil, et puisque, selon la loi brésilienne, de telles licences sont nécessaires pour importer des pneumatiques rechapés, la Portaria SECEX n° 14/2004 prohibe l'importation de pneumatiques rechapés au Brésil (sauf pour les membres du MERCOSUR). En d'autres termes, les Communautés européennes allèguent que refuser le droit à une licence d'importation revient à refuser le droit d'importer.

7.9 Pour évaluer l'allégation des Communautés européennes à cet égard, le **Groupe spécial** examinera d'abord les obligations énoncées à l'article XI:1.

7.10 L'article XI:1 du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

> "Aucu[n] [Membre] n'instituera ou ne maintiendra à l'importation d'un produit originaire du territoire d'[un autre Membre], à l'exportation ou à la vente pour l'exportation d'un produit destiné au territoire d'[un autre Membre], de prohibitions ou de restrictions autres que des droits de douane, taxes ou autres impositions, que l'application en soit faite au moyen de contingents, de licences d'importation ou d'exportation ou de tout autre procédé."

7.11 L'article XI:1 prohibe les "prohibitions" et les "restrictions" en ce qui concerne l'importation de marchandises quelles qu'elles soient provenant d'autres Membres. Il n'y a pas d'ambiguïté quant au sens de l'expression "prohibitions" à l'importation: les Membres n'interdiront pas l'importation sur leurs marchés d'un produit quel qu'il soit provenant d'un autre Membre. Quant aux "restrictions" à l'importation, l'article XI:1 dispose que des mesures restrictives sous forme de "contingents … licences … ou autres mesures" sont des "restrictions" à l'importation au sens de l'article XI.

7.12 Compte tenu de ce qui précède, nous examinerons si la Portaria SECEX n° 14/2004 a pour effet de "prohiber ou restreindre" l'importation de pneumatiques rechapés d'une manière incompatible avec l'article XI:1.

7.13 Bien que les termes de la Portaria SECEX n° 14/2004 n'établissent pas une prohibition pure et simple à l'importation de "pneumatiques rechapés", le libellé de l'article 40 est clair, ainsi que le Brésil l'a confirmé, s'agissant de prohiber la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques "usagés et rechapés", sauf les pneumatiques remoulés provenant de pays du MERCOSUR.[1043] Le Brésil a aussi précisé que ce libellé devrait être considéré comme désignant les "pneumatiques usagés" *et* les "pneumatiques rechapés".[1044]

[1043] Les Communautés européennes font également observer dans la partie factuelle de leur communication que, bien que les pneumatiques rechapés ne soient pas spécifiquement mentionnés aux articles 9 et 35, qui prévoient que des licences d'importation doivent être obtenues pour importer des marchandises usagées, les autorités brésiliennes appliquent *dans les faits* la même obligation en matière de licence d'importation à l'importation de pneumatiques rechapés également. Par conséquent, selon les Communautés européennes, la prohibition de l'octroi de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés qui est énoncée à l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 *équivaut à* une prohibition à l'importation de "pneumatiques rechapés". (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 57 et 90) Voir aussi la réponse du Brésil à la question n° 113 du Groupe spécial.

[1044] Réponse du Brésil à la question n° 30 du Groupe spécial. Tout au long du rapport, les expressions "pneumatiques usagés", "carcasses de pneumatiques usagés" et "enveloppes" ont le sens donné par les parties dans la question n° 1 du Groupe spécial.

7.14 Il ressort de la lecture de l'article 40 dans le contexte général de la Portaria SECEX n° 14/2004, y compris l'article 9 II e) qui prévoit que des licences d'importation doivent être obtenues pour importer des matériaux usagés, compte tenu aussi du fait que la catégorie des "matériaux usagés" mentionnée dans la Portaria SECEX n° 14/2004 englobe a priori les pneumatiques rechapés (de sorte qu'une licence d'importation serait en principe nécessaire pour importer des pneumatiques rechapés)[1045], que la Portaria SECEX n° 14/2004 a pour effet de prohiber l'importation de pneumatiques rechapés et, partant, constitue une prohibition à l'importation qui relève de l'article XI:1. De fait, comme il est dit plus haut, le Brésil lui-même désigne la mesure comme étant "l'interdiction d'importer" et, partant, ne conteste pas le fait que la Portaria SECEX n° 14/2004 est une prohibition à l'importation contraire à l'article XI:1.

7.15 En résumé, bien que la Portaria SECEX n° 14/2004 ne prévoie pas une interdiction d'importer pure et simple, en interdisant la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés, ces licences étant indispensables à l'importation desdits pneumatiques, cette loi a pour effet de prohiber l'importation de pneumatiques rechapés. Le **Groupe spécial** constate donc que la Portaria SECEX n° 14/2004 est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994.

b) Autres mesures

7.16 Les **Communautés européennes** font observer que leur contestation de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil englobe aussi toute prohibition à l'importation de "marchandises usagées" dans la mesure où ces prohibitions sont appliquées aux pneumatiques rechapés.[1046]

7.17 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes indiquent un ensemble de mesures additionnelles se rapportant à leur allégation au titre de l'article XI:1 en ces termes:

> "L'adoption ... d'un ensemble de mesures interdisant l'importation de pneumatiques usagés, qui sont parfois appliquées à l'encontre des importations de pneumatiques rechapés, malgré le fait que ceux-ci ne sont pas des pneumatiques usagés."

7.18 Puis, dans une note de bas de page relative à leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes énumèrent les sept mesures suivantes: 1) Portaria DECEX n° 8 du 13 mai 1991; 2) Portaria DECEX n° 18 du 19 juillet 1992; 3) Portaria IBAMA n° 138-N du 22 décembre 1992; 4) Portaria MICT n° 370 du 28 novembre 1994; 5) Portaria interministérielle n° 3 du 12 septembre 1994 du Ministère de l'industrie, du commerce et du tourisme et du Ministère de l'économie; 6) Résolution CONAMA n° 23 du 12 décembre 1996; et 7) Résolution CONAMA n° 235 du 7 janvier 1998.[1047]

[1045] Réponse du Brésil à la question n° 1 du Groupe spécial. Le Brésil a confirmé que "[s]i les importations de pneumatiques usagés et rechapés avaient été autorisées, des licences d'importation auraient été requises au titre des articles 9 II) e) et 35 de la Portaria SECEX n° 14/2004. Ces dispositions prévoient un régime de licences non automatiques pour les marchandises usagées, ce qui signifie que des licences d'importation sont requises pour importer ces produits. (réponse du Brésil à la question n° 113 du Groupe spécial)

[1046] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59 et notes de bas de page 34 et 48.

[1047] Voir la note de bas de page 1 dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes.

7.19 Les Communautés européennes donnent des précisions sur trois de ces sept mesures dans une note de bas de page relative à la partie exposant les arguments factuels de leur première communication:

> "Ces mesures comprennent ce qui suit:
>
> la Portaria DECEX n° 8 du 13 mai 1991, actuellement en vigueur dans la version de la Portaria MICT n° 370 du 28 novembre 1994, qui interdit l'importation de produits de consommation usagés (article 27), y compris les pneumatiques usagés.
>
> la Résolution CONAMA n° 23 du 12 décembre 1996, dont l'article 4 prévoit que les déchets inertes ne sont pas visés par les restrictions à l'importation, mais exclut de son champ l'importation de pneumatiques usagés, qui sont donc soumis à prohibition."[1048] (non souligné dans l'original)

7.20 Il est bien établi qu'il incombe à la partie plaignante de prouver, à partir d'éléments de preuve et d'arguments, l'existence d'une incompatibilité avec des dispositions spécifiques des accords visés pour établir des éléments *prima facie* en ce qui concerne son allégation.[1049] À cet égard, le **Groupe spécial** rappelle l'observation de l'Organe d'appel selon laquelle les éléments de preuve et arguments à la base des éléments présentés *prima facie* doivent donc être suffisants pour identifier la mesure contestée et sa portée fondamentale, identifier la disposition pertinente de l'OMC et l'obligation qu'elle contient, et expliquer le fondement de l'incompatibilité alléguée de la mesure avec cette disposition.[1050]

7.21 Comme les Communautés européennes mentionnent tout particulièrement dans leur première communication écrite la Portaria DECEX n° 8/1991, modifiée par la Portaria MICT n° 370/1994[1051], et la Résolution CONAMA n° 23/1996, parmi les sept mesures relatives aux marchandises usagées énumérées dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, nous considérons que ces trois mesures constituent les fondements juridiques spécifiques de l'allégation des Communautés européennes selon laquelle leur contestation de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du Brésil se rapporte aussi à certaines mesures brésiliennes concernant l'importation de marchandises usagées. De plus, les Communautés européennes présentent les textes juridiques de ces mesures en tant que partie de leurs pièces.[1052]

[1048] Première communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 34 relative au paragraphe 59. Dans la section relative aux arguments factuels, les Communautés européennes font également référence à deux autres mesures (la Portaria n° 8 du 25 septembre 2000 et la Portaria n° 17 du 1er décembre 2003) (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 50 et 54) et à un projet de loi daté d'octobre 2005 (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 58). Ces mesures, qui ne sont pas expressément mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, semblent être mentionnées en guise de contexte plutôt qu'en tant que fondement juridique d'une allégation.

[1049] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 138, citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Produits laitiers* (*article 21:5 – Nouvelle-Zélande et États-Unis II)*, paragraphe 66.

[1050] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 140 et 141, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine,* page 19.

[1051] Le Brésil a confirmé que la Portaria DECEX n° 8/1991, modifiée par la Portaria MICT n° 370/1994, était actuellement légalement en vigueur, à l'exception des articles 19 à 21 et 29 à 32, qui ont été abrogés par l'article 55 II) de la Portaria SECEX n° 17/03. Selon le Brésil, les parties abrogées n'affectent pas le commerce des pneumatiques usagés ou rechapés. (réponse du Brésil à la question n° 111 du Groupe spécial) Pour cette raison, le Groupe spécial considérera la Portaria DECEX n° 8/1991 comme la mesure en cause aux fins de la présente affaire, puisque les dispositions pertinentes pour l'allégation formulée par les Communautés européennes en l'espèce ne sont pas modifiées par la Portaria MICT n° 370/1994.

[1052] Pièces EC-31, 32 et 33.

7.22 En ce qui concerne les quatre autres mesures mentionnées dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, toutefois, les Communautés européennes n'ont pas indiqué ni présenté d'éléments de preuve ou d'arguments s'y rapportant dans leurs communications au Groupe spécial, malgré leur affirmation selon laquelle leur contestation concernant l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du Brésil se rapportait aussi à "toute" prohibition à l'importation de marchandises usagées. Comme il est rappelé plus haut, il incombe aux Communautés européennes en tant que partie plaignante en l'espèce de prouver, sur la base d'éléments de preuve et d'arguments, l'existence d'une incompatibilité avec des dispositions spécifiques des accords visés pour établir des éléments *prima facie* en ce qui concerne leur allégation. Nous rappelons aussi que les éléments de preuve et les arguments à la base des éléments présentés *prima facie* doivent être suffisants, entre autres choses, pour "identifier" la mesure contestée et sa portée fondamentale.[1053] Nous ne considérons pas que les Communautés européennes ont établi des éléments *prima facie* en ce qui concerne leur allégation relative à ces quatre mesures.

7.23 Nous allons maintenant examiner si les Communautés européennes ont établi des éléments *prima facie* en ce qui concerne leur allégation selon laquelle la Portaria DECEX n° 8/1991 et la Résolution CONAMA n° 23/1996 ont également pour effet de constituer une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés.

i) Portaria DECEX n° 8/1991

7.24 Comme il est dit plus haut, les **Communautés européennes** allèguent que la Portaria DECEX n° 8/1991 et la Résolution CONAMA n° 23/1996, en tant que mesures prohibant l'importation de marchandises usagées, s'appliquent également à l'importation de pneumatiques rechapés et, pour cette raison, constituent une violation de l'article XI:1 du GATT de 1994.

7.25 À cet égard, le **Brésil** a expliqué que les "pneumatiques usagés", du moins aux fins de la réglementation intérieure du Brésil, comprenaient les "pneumatiques rechapés"[1054], et que ses mesures prohibant l'importation de marchandises usagées, en particulier la Portaria DECEX n° 8/1991, avaient également été appliquées aux pneumatiques rechapés jusqu'à ce qu'il ait clarifié la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés en introduisant la Portaria SECEX n° 8/2000[1055], qui existe maintenant sous la forme de la Portaria SECEX n° 14/2004.[1056]

[1053] Voir plus haut le paragraphe 7.20. Dans l'affaire *États-Unis – Jeux*, l'Organe d'appel a également dit ce qui suit: "Étant donné qu'une telle prescription s'applique aux demandes d'établissement de groupes spéciaux au début d'une procédure de groupe spécial, nous estimons que l'établissement d'éléments *prima facie* – fait dans le cadre de communications adressées au groupe spécial – n'exige pas moins de la partie plaignante." Nous relevons également l'observation de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Acier au carbone*: "Il incombe à la partie affirmant que la législation nationale d'une autre partie, en tant que telle, est incompatible avec les obligations conventionnelles pertinentes d'apporter des éléments de preuve quant à la portée et au sens de ladite législation pour étayer cette affirmation. De tels éléments de preuve seront habituellement constitués par le texte de la législation ou des instruments juridiques pertinents, qui pourra être étayé, selon que de besoin, par des éléments de preuve de l'application constante de cette législation, les arrêts des tribunaux nationaux concernant le sens de cette législation, les opinions des experts juridiques et les écrits de spécialistes reconnus." (paragraphe 157, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16)

[1054] Réponse du Brésil à la question n° 1 du Groupe spécial.

[1055] La Portaria SECEX n° 8/2000 dispose ce qui suit:

"Règle n° 8, DATÉE DU 25 SEPTEMBRE 2000
(publiée au Journal officiel (DOU) du 27 septembre 2000)
Le BUREAU DU COMMERCE EXTÉRIEUR, habilité en vertu du point I de l'article 17, Annexe I du Décret n° 3405, daté du 6 avril 2000, décide:
Article 1. Aucune licence d'importation ne sera accordée en ce qui concerne les pneumatiques rechapés et usagés, que ce soit en tant que produit de

7.26 La partie pertinente de la Portaria DECEX n° 8/1991 est ainsi libellée:

> "Article 27 – Les importations de produits de consommation usagés ne seront pas autorisées. ..."[1057]

7.27 Le texte de l'article 27 de la Portaria DECEX n° 8/1991 prohibe clairement les importations de produits de consommation usagés. Ainsi, s'il peut être prouvé que l'expression "produits de consommation usagés" inclut les "pneumatiques rechapés", il s'ensuivrait que la Portaria DECEX n° 8/1991 a pour effet de prohiber l'importation de pneumatiques rechapés d'une manière incompatible avec les prescriptions de l'article XI:1.

7.28 À cet égard, le Groupe spécial rappelle l'explication du Brésil exposée plus haut selon laquelle les mesures du Brésil prohibant l'importation de marchandises usagées, en particulier la Portaria DECEX n° 8/1991, avaient également été appliquées aux pneumatiques rechapés jusqu'à ce que la Portaria SECEX n° 8/2000 soit introduite afin de prohiber spécifiquement l'importation de pneumatiques rechapés.

7.29 Compte tenu du libellé clair de la Portaria DECEX n° 8/1991 prohibant les "produits de consommation usagés" et du fait que le Brésil lui-même a admis qu'il avait appliqué la mesure aux pneumatiques rechapés, le **Groupe spécial** constate que la Portaria DECEX n° 8/1991 constitue une prohibition à l'importation incompatible avec les prescriptions de l'article XI:1 du GATT de 1994.

ii) Résolution CONAMA n° 23/1996

7.30 La partie pertinente de la Résolution CONAMA n° 23 du 12 décembre 1996 dispose ce qui suit:

> "Article 4 – Les déchets inertes (catégorie III) ne sont pas visés par les restrictions à l'importation, à l'exception des pneumatiques usagés, dont l'importation est prohibée. ..."[1058]

7.31 D'après le préambule de la Résolution CONAMA n° 23/1996, le règlement a pour objet de contrôler et de prohiber l'importation de déchets au Brésil en raison des risques réels et potentiels que présente la manutention des déchets pour la santé publique et l'environnement.[1059] La Résolution CONAMA n° 23/1996 définit ensuite différentes catégories de déchets, comme les déchets dangereux (catégorie I), les déchets non inertes (catégorie II) et les déchets inertes (catégorie III), et contient des

---

consommation ou en tant que matière première, classés sous le code 4012 de la Nomenclature commune du MERCOSUR (NCM).
Article 2. La Règle n° 8 du Décret, datée du 13 juillet 1992, est annulée.
Article 3. La présente règle entre en vigueur à la date de sa publication."
(Pièces BRA-71 et EC-26).

[1056] Réponse du Brésil à la question n° 29 du Groupe spécial et première communication écrite du Brésil, paragraphe 65. En réponse à une question posée par le Groupe spécial, qui voulait savoir comment le Brésil avait clarifié sa politique selon laquelle l'interdiction d'importer des produits de consommation usagés qui était en vigueur comprenait les pneumatiques rechapés, le Brésil explique qu'il a clarifié les règles en adoptant la Portaria SECEX n° 8/2000 pour prohiber explicitement les importations de pneumatiques rechapés et usagés, parce que certains tribunaux et certaines autorités douanières avaient conclu à tort que ce règlement portait sur les produits de consommation en général et ne s'appliquait pas aux pneumatiques rechapés.

[1057] Pièces EC-31 et 32.

[1058] Pièce EC-33. Le Brésil a confirmé que la Résolution CONAMA n° 23/1996 était actuellement légalement en vigueur (réponse du Brésil à la question n° 112 du Groupe spécial).

[1059] Le Brésil a aussi confirmé que la Résolution CONAMA n° 23/1996 régissait la gestion et l'importation des déchets au Brésil (réponse du Brésil à la question n° 112 du Groupe spécial).

dispositions sur la question de savoir si les importations de chaque catégorie de déchets sont autorisées.

7.32 Comme il est dit plus haut, l'article 4 de la Résolution CONAMA n° 23/1996 dispose que "[l]es déchets inertes ne sont pas visés par les restrictions à l'importation", "à l'exception [toutefois] des "pneumatiques usagés", dont l'importation est prohibée". Il ressort d'une première lecture de la disposition que les pneumatiques rechapés sont considérés comme des déchets inertes qui ne devraient pas être visés par les restrictions à l'importation. Toutefois, il y a ensuite une clause précisant que l'importation de pneumatiques rechapés est, par voie d'exception, prohibée. Ainsi, comme dans le cas de la Portaria DECEX n° 8/1991 mentionnée plus haut, si les "pneumatiques usagés" mentionnés dans la Résolution CONAMA n° 23/1996 comprennent également les "pneumatiques rechapés", cette résolution sera jugée incompatible avec l'article XI:1.

7.33 À cet égard, toutefois, le Brésil a précisé que la Résolution CONAMA n° 23/1996 ne visait pas les pneumatiques rechapés parce qu'ils ne constituaient pas des déchets, alors que les pneumatiques usagés constituaient des déchets parce qu'ils faisaient l'objet d'échanges en vertu du code 4012.20 du SH et étaient expressément mentionnés dans l'Annexe 10 de la Résolution.[1060] Vu les précisions données par le Brésil selon lesquelles la Résolution CONAMA n° 23/1996 n'a pas pour effet de prohiber l'importation de pneumatiques rechapés et vu l'absence d'éléments de preuve contraires, le **Groupe spécial** constate que la Résolution CONAMA n° 23/1996 ne constitue pas une violation de l'article XI:1.

c) Conclusion

7.34 Pour les raisons exposées ci-dessus, le **Groupe spécial** constate que la prohibition visant la délivrance de licences d'importation qui figure dans la Portaria SECEX n° 14/2004 est une prohibition à l'importation incompatible avec les prescriptions énoncées à l'article XI:1 du GATT de 1994. Nous constatons aussi que la Portaria DECEX n° 8/1991, dans la mesure où elle prohibe l'importation de pneumatiques rechapés, est également une prohibition à l'importation incompatible avec l'article XI:1. Nous ne constatons pas, toutefois, que la Résolution CONAMA n° 23/1996 est incompatible avec l'article XI:1 en ce qui concerne l'importation de pneumatiques rechapés. Quant aux quatre autres mesures mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas établi des éléments *prima facie* en ce qui concerne ces allégations.

2. La prohibition à l'importation du Brésil est-elle justifiée au regard de l'article XX du GATT de 1994?

7.35 Le **Brésil** fait valoir que la prohibition à l'importation est justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.[1061] Les **Communautés européennes** estiment que la mesure n'est pas justifiée au regard de cette disposition.[1062]

7.36 Les **Communautés européennes** et le **Brésil** conviennent qu'il incombe à une partie défenderesse invoquant un moyen de défense affirmatif de démontrer que sa mesure satisfait aux prescriptions du moyen de défense invoqué.[1063] Si le Brésil présente des éléments de preuve suffisants pour établir une présomption que son moyen de défense est justifié, alors la charge de la preuve se déplace et il incombe aux Communautés européennes de réfuter la présomption.

[1060] Réponse du Brésil à la question n° 112 du Groupe spécial.
[1061] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 83.
[1062] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 116.
[1063] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 89; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 95.

7.37 Le **Groupe spécial** relève que, comme l'Organe d'appel l'a dit dans l'affaire *États-Unis – Essence*, un double examen sous-tend l'article XX: il doit être démontré que la mesure i) relève d'au moins l'une des dix exceptions énumérées à l'article XX et ii) satisfait aux prescriptions énoncées dans le préambule. Il s'agit de prescriptions cumulatives et, comme l'Organe d'appel l'a confirmé dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'ordre des étapes "ne dénote pas un choix fortuit ou aléatoire, mais plutôt la structure et la logique fondamentales de l'article XX".[1064] De plus, dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a constaté qu'il incombait à la partie défenderesse de prouver qu'une mesure était conforme aux prescriptions de la clause introductive de l'article XX, même après que cette partie avait établi que la mesure relevait de l'un des paragraphes de l'article XX.[1065]

7.38 Par conséquent, le Brésil, en tant que partie invoquant une exception prévue à l'article XX, est tenu de prouver, premièrement, que la mesure[1066] relève du paragraphe b) de l'article XX et, deuxièmement, que la mesure est appliquée d'une manière qui est compatible avec le texte introductif de l'article XX.[1067]

a) La prohibition à l'importation du Brésil est-elle justifiée au regard du paragraphe b) de l'article XX?

7.39 Le **Brésil** fait valoir que la mesure est justifiée au regard de l'article XX b) parce qu'elle est nécessaire pour protéger "la santé des personnes et l'environnement"[1068] contre les risques que présente l'accumulation de pneumatiques de rebut.[1069]

[1064] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 119.

[1065] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, pages 23 et 24.

[1066] Nous rappelons nos constatations antérieures selon lesquelles la Portaria SECEX n° 14/2004 et la Portaria DECEX n° 8/1991 sont incompatibles avec l'article XI, étant donné qu'elles prohibent l'importation au Brésil de pneumatiques rechapés. Nous croyons comprendre que le moyen de défense invoqué par le Brésil au titre de l'article XX se rapporte à ces deux mesures. Par conséquent, les références à la "mesure en cause" dans la présente section des constatations devraient être considérées comme désignant la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés, telle qu'elle est contenue dans ces deux instruments.

[1067] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 95; première communication écrite du Brésil, paragraphe 89.

[1068] Le Brésil définit "l'environnement", dans ce contexte, comme comprenant la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux. Voir le paragraphe 7.46.

[1069] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 6 et 94; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 1, 3, 4 et 10. Nous notons à cet égard que le Brésil allègue que son interdiction d'importer est nécessaire pour protéger la santé des personnes et l'environnement contre les risques découlant de l'*accumulation* et de l'*élimination* de pneumatiques de rebut. Toutefois, pour identifier un risque au sens de l'article XX b) (c'est-à-dire "la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux"), le Brésil n'a étayé que ses arguments concernant les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut. (Voir les arguments avancés par le Brésil dans la section II.A de sa deuxième communication écrite (section portant sur les politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux) où le Brésil n'a présenté que ses arguments concernant les risques que comporte l'accumulation (paragraphes 17 à 34). Par exemple, les sous-titres de cette section sont les suivants: 1. L'accumulation des pneumatiques de rebut crée un risque de dengue, de fièvre jaune et d'autres maladies dangereuses au Brésil; 2. L'accumulation des pneumatiques de rebut crée un risque d'incendies de pneumatiques et de lixiviation toxique, qui ont des effets défavorables considérables sur la santé des personnes et l'environnement; et 3. L'interdiction d'importer est destinée à réduire les risques que présentent l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut.) Par ailleurs, le Brésil a inscrit ses arguments concernant les risques liés à l'élimination dans le contexte des mesures de rechange raisonnablement disponibles (voir les arguments avancés par le Brésil concernant les mesures de rechange dans sa première communication écrite, paragraphes 122 à 124, et dans sa deuxième communication écrite, paragraphes 41 à 100). Nous notons que le troisième sous-titre de la section II.A de la deuxième communication écrite du Brésil susmentionnée traite des risques que comportent l'accumulation et l'élimination. Toutefois, bien que dans ce sous-titre, il fasse référence

7.40 L'article XX b) englobe les mesures "nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux". Comme le Groupe spécial *États-Unis – Essence* l'a expliqué, deux éléments doivent être présents pour qu'une mesure soit justifiée au regard du paragraphe b):

a) la politique dans laquelle s'inscrivent les mesures pour lesquelles la disposition est invoquée entre dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux;

b) la mesure incompatible pour laquelle l'exception est invoquée est *nécessaire* pour atteindre l'objectif de ladite politique.[1070]

7.41 Les **Communautés européennes** et le **Brésil** conviennent que le Brésil, en tant que partie invoquant l'article XX b), doit prouver, premièrement, que la politique menée entre dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux et, deuxièmement, que les mesures incompatibles pour lesquelles l'exception est invoquée sont nécessaires pour atteindre l'objectif de ladite politique. Nous examinerons donc ces deux aspects l'un après l'autre.

i) "Protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou … préservation des végétaux"

7.42 Comme il est rappelé plus haut, la partie qui invoque l'article XX b) en tant que moyen de défense doit notamment établir que "la *politique* dans laquelle s'inscrivaient les mesures pour lesquelles la disposition était invoquée entrait dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux".[1071] Pour examiner cette question, le Groupe spécial *CE – Amiante* a jugé nécessaire d'abord de déterminer l'existence d'*un risque pour la santé*, c'est-à-dire voir si le produit en cause (l'amiante chrysotile dans cette affaire) présentait un risque pour la santé ou la vie des personnes dans cette affaire.[1072] Une fois que l'existence d'un tel risque a été constatée, il faudrait évaluer l'objectif de la mesure pour déterminer si la politique sous-tendant la mesure consiste à réduire ce risque et entre donc dans la catégorie des politiques visées par l'article XX b).

7.43 Par conséquent, pour déterminer si la politique dans laquelle s'inscrit la prohibition à l'exportation du Brésil pour laquelle l'article XX b) est invoqué entre dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux, le Groupe spécial examinera d'abord s'il existe un risque pour la santé et la vie des "personnes" et pour la santé et la vie des "animaux" ou la préservation des "végétaux", respectivement, et, dans l'affirmative,

---

aux risques liés à l'élimination, le Brésil traite seulement des risques associés à l'accumulation des pneumatiques de rebut dans le corps du texte qui suit. Le Brésil commence son argumentation en disant que "l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés vise à réduire les risques présentés par les maladies transmises par les moustiques et les incendies de pneumatiques en réduisant l'*accumulation* de pneumatiques de rebut au Brésil". (pas d'italique dans l'original) (deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 34) Par conséquent, notre analyse sur le point de savoir s'il existe un risque en ce qui concerne le produit en cause se limitera aux arguments avancés par les parties sur les risques que présente, d'après les allégations, l'accumulation de pneumatiques de rebut. Nous examinerons les risques découlant de l'élimination de pneumatiques de rebut dans le contexte de notre analyse ci-après des mesures de rechange proposées.

[1070] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.20. Voir aussi *États-Unis – Thon Thon (CEE)*, paragraphe 5.29.

[1071] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.20.

[1072] Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.170. Dans cette affaire, le Groupe spécial a dit que "l'usage du mot "protection" impliqu[ait] l'existence d'un risque". Voir le rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.184.

si l'objectif de l'interdiction d'importer, tel qu'il a été déclaré par le Brésil, consiste à réduire ce risque. Avant de passer à ces questions, toutefois, le Groupe spécial examinera des questions préliminaires.

Questions préliminaires

7.44 Premièrement, le **Groupe spécial** juge nécessaire de clarifier le champ des intérêts qui doivent être protégés au titre de l'article XX b). Comme il est dit plus haut, l'article XX b) autorise les Membres de l'OMC à introduire une mesure nécessaire à la protection "de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux". Ainsi, le risque qui doit être identifié au sens de l'article XX b) est celui auquel "la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux" sont exposées. Toutefois, le **Brésil** a employé le terme "environnement" dans toutes ses communications dans le contexte de cette disposition, et allègue que son interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b) parce qu'il s'agit d'une mesure nécessaire à la protection "de la santé et de la vie des personnes et de *l'environnement*". Le Brésil estime en outre que les exceptions inscrites dans l'article XX b) préservent la capacité des Membres d'interdire les importations qui portent atteinte à la santé et à la vie des personnes et à *l'environnement*.

7.45 En ce qui concerne l'emploi par le Brésil du terme "environnement" dans le contexte de ses arguments relatifs à l'article XX b), les **Communautés européennes** estiment que l'article XX b) n'est pas une disposition qui englobe des mesures destinées à protéger l'environnement en général.[1073] Selon elles, une mesure destinée à protéger d'autres intérêts, y compris les aspects liés à la protection de l'environnement qui ne se rapportent pas à la santé et à la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux, ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b). Les Communautés européennes soulignent qu'une justification au regard de l'article XX b) exige qu'il y ait un lien suffisamment étroit entre la mesure en cause et la protection de la santé, étant donné que des références générales à la protection de l'environnement ne sont pas suffisantes pour satisfaire au critère de l'article XX b).

7.46 À cet égard, le **Groupe spécial** fait observer que le Brésil a précisé qu'il employait le terme "environnement" pour désigner "la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux" au sens de l'article XX b).[1074] Il croit donc comprendre que le Brésil emploie le terme "environnement" dans la présente affaire comme une formulation abrégée du membre de phrase "la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux". À notre avis, donc, dans la mesure où le Brésil invoque l'existence d'un risque pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux au sens de l'article XX b), il doit établir l'existence non seulement de risques pour "l'environnement" en général, mais plus particulièrement de risques pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux.[1075] Cela est compatible avec les termes de l'article XX b). Nous examinerons donc dans les sections suivantes si la prohibition à l'importation du Brésil est destinée à protéger "la santé et la vie des personnes et des animaux ou [à préserver les] végétaux".

7.47 La deuxième question préliminaire se rapportant à l'identification des risques concerne le produit visé par la prohibition à l'importation du Brésil. En l'espèce, le Brésil fait valoir que son

[1073] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 12 à 16 et 20.

[1074] Première communication écrite du Brésil, note de bas de page 1; deuxième communication écrite du Brésil, note de bas de page 1.

[1075] Nous relevons à cet égard le champ des termes "animaux" et "végétaux" dans la note de bas de page relative à l'Annexe A ("Définitions") de l'Accord SPS. Il y est dit: "le terme ["animaux"] englobe *les poissons et la faune sauvage*; le terme "végétaux" englobe *les forêts et la flore sauvage* …" (pas d'italique dans l'original) Bien que ces champs aient été examinés dans le contexte de l'Accord SPS, nous les garderons présents à l'esprit pour examiner les éléments de preuve dont nous disposons sur l'existence de risques pour les animaux et les végétaux au sens de l'article XX b); il est précisé dans le préambule de l'Accord SPS que cet accord élabore des règles pour l'application des dispositions du GATT de 1994 qui se rapportent à l'utilisation des mesures sanitaires ou phytosanitaires, en particulier les dispositions de l'article XX b).

interdiction visant les pneumatiques *rechapés* est justifiée afin de faire face aux risques découlant de l'accumulation de pneumatiques *de rebut*. Les **Communautés européennes** estiment que le produit en cause dans la mesure ne sont pas les pneumatiques de rebut, mais les pneumatiques rechapés, qui n'engendrent pas de risque particulier, de sorte que l'interdiction visant les pneumatiques *rechapés* ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b).[1076] Les Communautés européennes font valoir que les préoccupations en matière de santé identifiées par le Brésil ne sont pas directement imputables aux pneumatiques rechapés, de sorte qu'il n'y a pas de relation directe entre l'interdiction et la protection de la santé et de la vie.

7.48 Premièrement, le **Groupe spécial** reconnaît que les pneumatiques rechapés et les pneumatiques de rebut ne sont pas la même chose. Les pneumatiques rechapés[1077] sont des produits destinés à être utilisés sur des véhicules. Ils diffèrent à la fois des pneumatiques neufs, puisqu'ils sont fabriqués avec des enveloppes de pneumatiques usagés et ne sont donc pas "neufs" pour cette raison, et des pneumatiques de rebut[1078], qui sont des pneumatiques parvenus à la fin de leur durée de vie utile et devant être gérés comme des déchets. Nous notons en outre que les deux parties conviennent que les pneumatiques rechapés en soi ne présentent pas de risques particuliers, pour autant qu'ils respectent certaines normes de sécurité.[1079] En l'espèce, le produit visé par l'interdiction d'importer (c'est-à-dire les pneumatiques rechapés) n'est pas le produit (c'est-à-dire les pneumatiques de rebut) qui cause les risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux auxquels l'interdiction d'importer prétend faire face. Les Communautés européennes paraissent présumer dans leur argument qu'une mesure régissant un produit donné ne peut être justifiée au regard de l'article XX b) que si ce produit engendre le risque en question.

7.49 Nous notons qu'il y a eu d'autres affaires dans lesquelles la qualification du risque auquel la mesure permettait de faire face n'englobait pas nécessairement le produit précis visé par la mesure. Par exemple, le type de risques dont l'existence a été constatée au sens de l'article XX b) dans l'affaire *États-Unis – Essence* étaient des risques pour la santé qui ne se rapportaient pas directement, à strictement parler, à l'essence elle-même (c'est-à-dire le produit visé par la mesure), mais plutôt à la pollution atmosphérique causée par la consommation d'essence. Nous notons également que, dans son rapport, le Groupe spécial *CE – Agrément et commercialisation des produits biotechnologiques* dit qu'"il n'y a dans le texte de l'Annexe A 1) [de l'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires (SPS)] rien qui indique que le produit soumis à une mesure SPS – en l'espèce, une plante GM devant être disséminée dans l'environnement – doit lui-même être un parasite qui présente les risques contre lesquels la mesure vise à assurer une protection".[1080]

7.50 S'agissant de la mesure spécifique dont nous sommes saisis, nous notons que le Brésil allègue qu'il cherche à empêcher autant que faire se peut la production de pneumatiques de rebut additionnels, afin de remédier aux problèmes associés à l'accumulation de pneumatiques de rebut, en particulier les risques allégués causés par les pneumatiques de rebut. Bien que les pneumatiques rechapés soient

---

[1076] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 102 et 103; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 16 à 18; réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1077] Pour la définition et le champ des pneumatiques rechapés, voir la note de bas de page 1041 ci-dessus.

[1078] Les deux parties font observer que les "pneumatiques de rebut" appartiennent à une catégorie de "pneumatiques usagés" classés sous la sous-position 4012.20 du SH (réponses des parties à la question n° 1 du Groupe spécial).

[1079] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 32 à 34; première communication écrite du Brésil, paragraphe 62; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 3 et 17; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 6 et 7; réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1080] Rapport du Groupe spécial *CE – Agrément et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphe 7.258.

distincts des pneumatiques de rebut, nous notons que ces derniers ne sont rien d'autre que des pneumatiques parvenus à la fin de leur cycle de vie en tant que pneumatiques. Dans ces circonstances, nous ne voyons aucune raison de présumer à ce stade de notre analyse qu'une mesure se rapportant à des pneumatiques rechapés ne peut pas avoir de relation avec les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut.

7.51 À la suite de ces précisions, le **Groupe spécial** examinera maintenant la question de savoir si le Brésil a fourni des éléments de preuve suffisants pour démontrer l'existence de risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux en ce qui concerne l'accumulation de pneumatiques de rebut. À cet égard, nous rappelons que l'Organe d'appel a dit que, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire en tant que juge de faits, le groupe spécial avait le droit de décider que certains éléments de preuve étaient plus importants que d'autres et que c'était essentiellement ce en quoi consistait l'appréciation des éléments de preuve.[1081]

7.52 Nous examinerons d'abord les aspects relatifs à "la santé et la vie des personnes", puis les aspects relatifs à "la santé et la vie … des animaux ou [à] la préservation des végétaux".

Risques que présente pour la santé et la vie des personnes l'accumulation de pneumatiques de rebut

7.53 Le **Brésil** estime que l'accumulation de pneumatiques de rebut présente un risque pour ce qui est de maladies comme la dengue et la fièvre jaune qui sont transmises par les moustiques au Brésil, parce que les pneumatiques de rebut constituent des aires de reproduction parfaites pour les moustiques et que ces maladies se propagent également pendant le transport entre États de pneumatiques de rebut dans le cadre d'opérations d'élimination.[1082] Le Brésil fait aussi valoir que l'accumulation de pneumatiques de rebut présente en outre un risque d'incendies de pneumatiques et de lixiviation toxique et que ce risque a des effets négatifs considérables sur la santé des personnes et l'environnement.[1083]

7.54 Les **Communautés européennes** ne contestent pas l'existence de risques pour la santé des personnes liés aux maladies transmises par les moustiques.[1084] Elles font valoir, toutefois, que le Brésil n'a pas démontré qu'il y avait un lien spécifique entre la propagation de maladies transmises par les moustiques ou les effets nocifs des incendies de pneumatiques et l'accumulation de pneumatiques de rebut. Elles sont également d'avis que ce ne sont pas tous les pneumatiques de rebut qui présentent des risques pour la santé, mais seulement ceux qui sont mal gérés.[1085]

[1081] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 161. L'Organe d'appel a aussi dit dans cette affaire:

> "Pour justifier une mesure au regard de l'article XX b) du GATT de 1994, un Membre peut également se fonder, de bonne foi, sur des sources scientifiques qui, à ce moment-là, peuvent constituer une opinion divergente mais qui provient de sources compétentes et respectées. Un Membre n'est pas tenu, dans l'élaboration d'une politique de santé, de suivre automatiquement ce qui, à un moment donné, peut constituer une opinion scientifique majoritaire. Par conséquent, un groupe spécial ne doit pas forcément parvenir à une décision au titre de l'article XX b) du GATT de 1994 sur la base du poids "prépondérant" de la preuve." (rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 178)

[1082] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 22 à 28; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 13 à 20; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 15 à 33 et 94; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 8.

[1083] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 33 et 61.

[1084] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 16; réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1085] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

7.55 Le **Groupe spécial** note que le Brésil définit les maladies transmises par les moustiques et les émissions toxiques pendant les incendies de pneumatiques comme des risques pour la santé des personnes découlant de l'accumulation[1086] de pneumatiques de rebut. Il examinera ces risques l'un après l'autre, en commençant par les risques allégués pour la santé associés aux maladies transmises par les moustiques.

Maladies transmises par les moustiques

7.56 Comme il est dit plus haut, le Brésil considère les maladies transmises par les moustiques, notamment la dengue, la fièvre jaune et le paludisme, comme un risque majeur pour la santé et la vie des personnes découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut. Nous examinerons donc maintenant si le Brésil a démontré l'existence de chacune de ces maladies transmises par les moustiques sur son territoire et, dans l'affirmative, s'il a aussi démontré qu'il y avait un lien entre l'accumulation de pneumatiques de rebut et ces maladies.

7.57 Premièrement, en ce qui concerne la dengue, le Brésil fait observer que l'OMS a reconnu la dengue comme "la plus importante maladie virale émergente en zone tropicale" et comme "un important sujet de préoccupation pour la santé publique internationale".[1087] Il est précisé dans un aide-mémoire de l'OMS que la dengue sévit dans les zones tropicales et subtropicales de la planète, y compris les Amériques.[1088] Nous notons également que l'épidémie actuelle de dengue au Brésil, qui touche l'ensemble du pays, a pris de l'ampleur de 1994 à 2002, et en particulier que les complications de la maladie (par exemple, la dengue hémorragique) au Brésil ont entraîné un taux de mortalité de 4,3 pour cent, qui est huit fois plus qu'en Asie du Sud-Est, et a représenté 70 pour cent de tous les cas signalés dans les Amériques entre 1998 et 2002.[1089] Les Communautés européennes ne contestent pas ces faits. Ainsi, sur la base des éléments de preuve dont nous disposons, nous constatons que le Brésil a démontré l'existence de risques pour la santé découlant de la dengue au Brésil.

[1086] Bien que le Brésil ne définisse pas le terme "accumulation" de pneumatiques de rebut, il fait référence aux concepts suivants dans toutes ses communications: "mis au rebut ou entassés"; "jetés ou entassés"; "mise au rebut massive et mise en tas et mise en décharge"; "abandonnés sur le côté de la route ou entassés dans une vaste décharge de pneumatiques"; "entassés et mis au rebut d'une manière illicite"; "en tas et dans le paysage rural"; "pneumatiques jetés dans l'environnement" (première communication écrite du Brésil, paragraphes 3, 17, 18, 20 et 22; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 11 et 27; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 17 et 33). Les Communautés européennes mentionnent aussi, par exemple, "abandonnés et négligemment mis dans des décharges spécialisées" (réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial).

Ainsi, au vu des descriptions que les parties ont faites des différentes formes de pneumatiques de rebut "accumulés", nous croyons comprendre que l'"accumulation" de pneumatiques de rebut dans le contexte de la présente affaire fait référence au fait que des pneumatiques de rebut peuvent être accumulés. Le terme "accumuler" est communément défini comme "heap up; gradually get an increasing number or quantity of; form an increasing mass or quantity" (amasser; réunir progressivement un nombre ou une quantité qui va en augmentant; former une masse ou une quantité croissante) et le terme "accumulation" comme "the action of accumulating something; the process of growing in amount or number; an accumulated mass; a quantity formed by successive additions" (action d'accumuler; fait d'augmenter en quantité ou en nombre; masse accumulée; quantité formée par des ajouts successifs) (*The Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (éd.) (Oxford University Press, 2002), vol. 1, page 16).

[1087] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 23; pièces BRA-13 et 14. Voir aussi les pièces BRA-15, 16, 17, 19, 20, 92, 109, 112, 113, 118, 119, 120, 121 et 145.

[1088] Aide-mémoire n° 117 de l'OMS, "Dengue and Dengue Haemorrhagic Fever" (avril 2002) (pièce BRA-13).

[1089] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 24, faisant référence aux pièces BRA-13, 16 et 18; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 13 à 16.

7.58 Le Brésil fait également observer que d'autres maladies transmises par les moustiques comme la fièvre jaune et le paludisme sont endémiques au Brésil.[1090] Nous notons que l'aide-mémoire de l'OMS mentionne effectivement que le Brésil est l'un des pays d'Amérique du Sud qui présente le plus grand risque de fièvre jaune, maladie transmise par les moustiques et dont le taux de mortalité est plus élevé que celui de la dengue.[1091] Il est également dit dans l'aide-mémoire que la fièvre jaune cause une série d'affections allant de symptômes légers à la maladie grave et à la mort, et que 15 pour cent des personnes affectées entrent dans une "phase toxique", la moitié d'entre elles décédant au bout de dix à 14 jours. Nous constatons donc que les éléments de preuve présentés par le Brésil étayent l'argument selon lequel la fièvre jaune est une maladie endémique transmise par les moustiques au Brésil.

7.59 Il ressort aussi des éléments de preuve dont nous disposons que le paludisme est l'une des maladies transmises par les moustiques et que le Brésil figure sur la liste de l'OMS des pays dans lesquels le paludisme existe.[1092] En fait, le Rapport mondial sur le paludisme 2005 présenté par l'OMS précise que, en 2002, le Brésil a signalé environ 40 pour cent de tous les cas de paludisme recensés dans les Amériques.[1093] D'après les éléments de preuve, le paludisme se caractérise non seulement par diverses manifestations cliniques comme la fièvre, les frissons, les céphalées, les douleurs musculaires, la fatigue, les vomissements, la toux, la diarrhée et les douleurs abdominales, mais aussi par d'autres symptômes liés à une insuffisance des organes comme une grave insuffisance rénale, des convulsions généralisées, des troubles circulatoires, suivis d'un coma et de la mort.[1094] Nous constatons donc que le Brésil a également démontré l'existence sur son territoire de risques pour la santé découlant du paludisme.[1095]

[1090] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 27 et 28; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 17 à 20; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 21; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 8.

[1091] Aide-mémoire n° 100 de l'OMS, "Yellow Fever" (décembre 2001) (pièce BRA-22). Aussi, "Update on Yellow Fever in America" de l'Organisation panaméricaine de la santé, où il est dit que "la fièvre jaune constitue encore un important problème de santé publique dans les Amériques" et que "la propagation massive du moustique *Aedes aegypti* risque d'entraîner la réurbanisation de la maladie" (pièce BRA-23). Voir aussi les pièces BRA-17, 92, 109, 111 et 145.

[1092] OMS, "International Travel and Health" (janvier 2005) (pièce BRA-21). Aussi, pièces BRA-24, 119 et 145.

[1093] OMS, "2005 World Malaria Report", page 1 (pièce BRA-24).

[1094] OMS, "International Travel and Health," pages 132, 133 et 150 (janvier 2005) (pièce BRA-21). Selon cette publication, le *P. falciparum*, qui est l'une des quatre espèces de parasite protozoaire causant le paludisme (*Plasmodium falciparum*, *P. vivax*, *P. ovale* et *P. malariae*), cause la forme de maladie la plus grave, comme il est indiqué au paragraphe 7.59 plus haut. Il est également dit que "[d]ans les régions endémiques, on estime qu'environ 1 pour cent des patients infectés par le *P. falciparum* décèdent ... Les formes de paludisme imputables à d'autres espèces du genre *Plasmodium* sont moins graves et rarement mortelles". Il est également expliqué que le Brésil est l'un des pays comportant des zones dangereuses où le risque ne se limite pas au *P. vivax* seulement: cela montre que les quatre formes de paludisme, y compris la forme la plus grave – *P. falciparum* – existent au Brésil.

[1095] À cet égard, le Groupe spécial note que le Brésil n'a pas avancé, dans ses communications, d'arguments sur l'existence au Brésil de risques pour la santé des personnes découlant du virus du Nil occidental et ne mentionne ce virus que dans sa réponse à une question du Groupe spécial sur les risques environnementaux précis que présente l'élimination de pneumatiques: Le Brésil a répondu que le stockage entraînait la propagation de moustiques qui sont des vecteurs de maladies comme la dengue, la fièvre jaune, le paludisme et le *virus du Nil occidental*, et que ces maladies avaient une incidence aussi bien sur les personnes que sur les animaux (pas d'italique dans l'original) (réponse du Brésil à la question n° 34*bis* du Groupe spécial). Compte tenu du fait que le Brésil n'a pas avancé d'arguments sur le virus du Nil occidental et les risques pour la santé des personnes qu'il présente au Brésil, le Groupe spécial n'estime pas que le Brésil a démontré l'existence de risques pour la santé découlant du virus du Nil occidental au Brésil.

7.60 Les Communautés européennes ne contestent pas que ces maladies présentent des risques pour la santé qui peuvent relever de l'article XX b).[1096] Elles estiment toutefois que les pneumatiques de rebut peuvent présenter des risques pour la santé uniquement en cas de gestion inappropriée.[1097] Nous examinons donc maintenant si l'accumulation de pneumatiques de rebut joue un rôle dans la propagation des maladies transmises par les moustiques mentionnées plus haut, ainsi que le Brésil l'allègue.

7.61 Le Brésil estime que les pneumatiques de rebut accumulés constituent une aire de reproduction particulièrement fertile pour les moustiques vecteurs et contribuent ainsi à la propagation de la maladie. Selon le Brésil, ces moustiques se reproduisent dans des conteneurs qui amassent l'eau de pluie, en particulier les pneumatiques usagés. De plus, il fait valoir qu'un seul pneumatique peut favoriser l'apparition de milliers de moustiques en l'espace d'un été.[1098] Selon diverses études ainsi que les pièces présentées par le Brésil, il existe effectivement un lien entre la propagation de la dengue et l'accumulation de pneumatiques de rebut[1099], en particulier dans des pays qui ont un climat tropical comme le Brésil.[1100] À titre d'exemple, les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés disposent ce qui suit:

[1096] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16.

[1097] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1098] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 25; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 22 à 25; pièces BRA-13 et 19; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 8.

[1099] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 19 à 24: a) une étude réalisée en 1997 dans la région de Sao Paulo et établissant la présence, principalement dans des pneumatiques, de moustiques vecteurs ("Les pneumatiques étaient les principaux responsables de la propagation passive de moustiques qui survient à la faveur des nombreux échanges commerciaux de pneumatiques entre les municipalités de la région, entre la région et d'autres municipalités de l'État de Sao Paulo ... en raison de la présence de moustiques qui transmettent la dengue et la fièvre jaune, la région a commencé à être exposée au risque d'épidémies"); b) une étude réalisée en 2005 également dans la région de Sao Paulo et montrant aussi que les pneumatiques constituent une aire de reproduction privilégiée ("la positivité moyenne des types de conteneurs variait sensiblement, les pneumatiques ayant la valeur la plus élevée ..."); et c) diverses études réalisées dans l'État de Paraná et établissant la présence de moustiques vecteurs de la fièvre jaune dans des pneumatiques, ceux-ci constituant une aire de reproduction "privilégiée". Par ailleurs, il est précisé dans l'aide-mémoire de l'OMS qu'en Asie et dans les Amériques le moustique vecteur de la dengue, en particulier *Aedes aegypti*, se reproduit principalement dans des conteneurs produits par l'homme comme des récipients en terre, des fûts métalliques et des citernes en ciment ... des pneumatiques usagés pour voitures et d'autres objets qui amassent l'eau de pluie (pièce BRA-13). Le Groupe spécial relève également ceci: "Les dépotoirs de pneumatiques constituent des aires de reproduction parfaites pour les moustiques, et de nombreux cas de maladies transmises par les moustiques ont été recensés près d'importants tas de pneumatiques." (Département des ressources naturelles de l'Ohio, "Recycling Tyres: Introduction" (2005) (pièce BRA-7)); "les entomologistes spécialisés dans les moustiques et les exterminateurs de moustiques n'ignorent pas que les vieux pneumatiques pour voitures et camions contiennent souvent d'importantes populations de certaines espèces de moustiques. Dans le sud des États-Unis, deux espèces exotiques sont prédominantes dans les pneumatiques. Ces deux espèces ... sont reconnues comme étant les principaux vecteurs de la fièvre jaune et de la dengue, maladies qui affectent des millions de personnes dans les régions tropicales ... l'élimination des vieux pneumatiques permettra d'éliminer un habitat propice à la prolifération des moustiques et les risques de maladies qui en découlent ..." (Université de Rhode Island, Bureau de coordination des opérations d'extermination des moustiques, *Mosquitoes, Disease and Scrap Tires* (pièce BRA-92)). Voir aussi les pièces BRA-1, 5, 8, 10, 11, 15, 19, 20, 26, 40, 92, 109, 111, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 125, 130 et 145.

[1100] "Le Brésil est avant tout un pays tropical, dont le territoire est en grande partie recouvert de forêts tropicales comme en Amazonie" et "la majeure partie du pays a un climat tropical et abrite une grande diversité d'espèces végétales et animales, qui conviennent assez bien à la propagation de zoonoses causées par des virus transmis par des arthropodes" (Bulletin de l'OMS sur la dengue, "Dengue in Brésil: Past, Present and Future Perspective by Luiz Tadeu Moraes Figueiredo", page 25 (2003) (pièce BRA-17)); "Presque tout le Brésil a un climat tropical" (João Bosco Siqueira *et al.*, "Dengue and Dengue Hemorrhagic Fever, Brazil, 1981-2002,

> "Dans certaines conditions climatiques clairement définies, les dépotoirs ou tas de pneumatiques de rebut peuvent devenir les aires de reproduction d'insectes comme les moustiques, qui sont capables de transmettre des maladies aux personnes. C'est particulièrement inquiétant dans les régions tropicales ou sous-tropicales."[1101]

7.62 Nous relevons également l'observation du Ministère de l'environnement de l'Australie selon laquelle "les pneumatiques retiennent l'eau, et cette eau devient ensuite une aire de reproduction pour les moustiques. Dans les régions tropicales en particulier, cette situation peut constituer une menace grave pour la santé des personnes en raison des maladies transmises par les moustiques".[1102]

7.63 À cet égard, nous rappelons l'argument des Communautés européennes selon lequel les pneumatiques de rebut pourraient présenter des risques pour la santé seulement s'ils étaient mal gérés.[1103] Les Communautés européennes font observer que les pneumatiques de rebut eux-mêmes sont considérés comme des déchets inertes dans la législation brésilienne et comme des déchets non dangereux dans la législation communautaire, et que seuls les pneumatiques abandonnés ou les pneumatiques négligemment mis dans des décharges spécialisées[1104] peuvent devenir des aires de reproduction des moustiques. Le Brésil répond que l'argument des Communautés européennes à cet égard est sans fondement parce que les tas de pneumatiques sont souvent dangereux, et les Communautés européennes elles-mêmes sont conscientes des risques et encouragent activement l'enlèvement des tas.[1105] De l'avis du Brésil, l'empilage fournit aussi des aires de reproduction pour les moustiques, et comme les Lignes directrices de Bâle sur les pneumatiques le prévoient, même avec un contrôle approprié, l'empilage ne peut servir qu'à des fins de stockage temporaire en attendant l'envoi d'un pneumatique en fin de vie à une entreprise de valorisation.[1106]

7.64 Le Groupe spécial rappelle à cet égard que l'Organe d'appel a fait observer dans l'affaire *CE – Hormones* que le risque examiné comprenait "le risque pour les sociétés humaines telles qu'elles existent en réalité, autrement dit, les effets négatifs qu'il pourrait effectivement y avoir sur la santé des personnes dans le monde réel où les gens vivent, travaillent et meurent".[1107] Nous estimons que cette

---

Emerging Infectious Diseases" (2003) (pièce BRA-16)). Voir aussi la première communication écrite du Brésil, paragraphes 22 et 69.

[1101] Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés (1999) (pièce BRA-40).

[1102] Ministère de l'environnement (Australie), "A National Approach to Waste Tyres (2001)" (pièce BRA-8).

[1103] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1104] S'agissant des décharges spécialisées, la Direction de l'environnement de l'OCDE (2005) explique ce qui suit:

> "Une décharge spécialisée de vieux pneumatiques est une décharge qui ne contient que des pneumatiques ... Les décharges spécialisées sont plus souhaitables que les décharges car elles facilitent la valorisation des matériaux et la récupération d'énergie ultérieurement ... les décharges spécialisées offrent une solution temporaire dans les pays européens dont les capacités de traitement des pneumatiques usagés sont limitées. L'avantage potentiel de ces décharges spécialisées tient au fait qu'elles peuvent être reconsidérées comme de futurs sites de collecte et de centres de distribution de pneumatiques usagés." (pièce BRA-58)

Le Groupe spécial relève aussi l'explication suivante: "Une variante de la mise en décharge est la mise en décharge spécialisée, ce qui veut dire que les pneumatiques de rebut ne sont pas mélangés avec d'autres déchets, mais entreposés dans un endroit spécial et agréé ..." (Kurt Reschner, "Scrap Tyre Recycling: A Summary of Prevalent Scrap Tire Recycling Methods", page 3 (2006) (pièce BRA-5)).

[1105] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 33 et 64 à 66.

[1106] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 42, citant la pièce BRA-40.

[1107] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 187.

observation, même si elle a été formulée dans le contexte de l'Accord SPS, s'applique également à la situation en l'espèce.

7.65 Premièrement, comme il est dit plus haut, les Communautés européennes ne contestent pas le fait que les pneumatiques de rebut pourraient présenter des risques pour la santé s'ils sont "mal gérés" parce qu'ils sont abandonnés ou négligemment mis dans des décharges spécialisées. À cet égard, il ressort des éléments de preuve présentés par le Brésil[1108] que, dans les faits, les pneumatiques de rebut sont effectivement abandonnés et accumulés. Nous notons également que les Communautés européennes elles-mêmes conviennent qu'il existe des risques pour la santé associés aux pneumatiques de rebut au Brésil dans la mesure où ces risques découlent des pneumatiques qui "jonchent les zones rurales" au Brésil.[1109] Plus particulièrement, il est dit dans le rapport ROC 2004 des Communautés européennes:

> "De toute évidence, *les pneumatiques de rebut qui jonchent les zones rurales* constituent un important problème environnemental et de santé publique au Brésil, principalement parce qu'ils amassent l'eau de pluie et peuvent ainsi servir d'aires de reproduction pour les moustiques (*aedes aegypti*) qui peuvent propager la dengue et, dans certaines circonstances, la fièvre jaune urbaine. En 1999, avant le début de l'actuel programme de destruction, l'administration a estimé que *le nombre de pneumatiques de rebut accumulés était de l'ordre de 100 millions*, même s'il n'existait aucun chiffre précis ..."[1110] (pas d'italique dans l'original)

7.66 Par ailleurs, nous notons que l'un des objectifs du programme "Paraná Rodando Limpo" – mis sur pied par l'État brésilien de Paraná – consiste à procéder, entre autres choses, à la collecte de tous les pneumatiques inutilisables existants dont on constate qu'ils ont été jetés de manière inappropriée sur l'ensemble du territoire de l'État de Paraná.[1111] Le gouvernement brésilien dit aussi dans le préambule de la Résolution CONAMA n° 258/1999 que "le déversement ou l'élimination

---

[1108] Voir les pièces BRA-1, 5, 6, 8, 19, 36, 38, 39, 56, 58, 119, 125, 129 et 132. Par exemple, le Groupe spécial relève ceci: "dans la plupart des pays, le déversement illicite constitue une manière courante de se débarrasser gratuitement de déchets encombrants." ("Direction de l'environnement de l'OCDE", page 124 (pièce BRA-58)); "Des ravins et des boisés isolés sont devenus des sites de déversement illicite, souvent à l'insu du propriétaire des lieux. Avec le temps, ces dépotoirs illicites pouvaient contenir au bas mot plusieurs milliers de pneumatiques chacun ... il est estimé que les tas de pneumatiques aux États-Unis contiennent entre 700 et 800 millions de pneumatiques de rebut ..." (John Serumgard, "Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience", page 6 (1998) (pièce BRA-125)); "dans l'UE, il y a des millions de pneumatiques usagés qui ont été déversés ou stockés de manière illicite. Ces tas anciens peuvent, dans certains cas, constituer une menace potentielle pour la santé des personnes (risque d'incendie, refuge pour les rongeurs ou d'autres parasites comme les moustiques ...). On estime actuellement que les tas anciens situés dans l'UE élargie représentent 5,5 millions de tonnes ..." (Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, "End-of-Life Tyres: A Valuable Resource with a Wealth of Potential", page 4 (pièce BRA-126)); et "[a]u New Jersey, il y aurait 15 millions de pneumatiques entreposés dans 24 sites – appelés dépotoirs de pneumatiques orphelins parce que l'on ne sait pas à qui ils appartiennent –, la plupart se trouvant dans des régions peu peuplées du sud de l'État. Un nombre incalculable d'autres pneumatiques sont jetés le long des routes ou entreposés dans des arrière-cours …" (Kathleen Cannon, "Where Mosquitoes And Tires Breed", New York Times (8 juillet 2001) (pièce BRA-130)).

[1109] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 15, citant un extrait du rapport ROC des Communautés européennes, qui est joint en tant que pièce EC-2.

[1110] Rapport présenté au Comité consultatif du Règlement sur les obstacles au commerce, page 13 (2004) (pièce EC-2). Le Brésil lui-même a également dit: "Lorsque, dans les années 90, le Brésil a entrepris de lutter contre la dengue et d'autres maladies transmises par les moustiques en procédant, entre autres choses, à la collecte *des pneumatiques usagés qui étaient disséminés sur son vaste territoire* …" (pas d'italique dans l'original) (réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial)

[1111] Description du programme "Paraná Rodando Limpo", page 3 (pièce EC-49).

inappropriée de pneumatiques de rebut constitue un problème environnemental qui entraîne de graves risques pour l'environnement et la santé publique".[1112]

7.67 Par conséquent, il se peut que les risques pour la santé associés aux pneumatiques de rebut puissent être considérablement réduits grâce à une bonne gestion de ces pneumatiques.[1113] Toutefois, cela n'empêche pas que dans les faits, des pneumatiques de rebut sont abandonnés et s'accumulent, et que des risques associés aux pneumatiques de rebut accumulés existent au Brésil.

7.68 En outre, les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose ne donnent pas à entendre que seuls les pneumatiques de rebut déversés de manière illicite ou mal gérés peuvent être à l'origine de maladies transmises par les moustiques. Le risque de maladies transmises par les moustiques semble exister, bien qu'à des degrés divers, en ce qui concerne tous les types de pneumatiques de rebut accumulés. De fait, cette situation ne paraît pas se limiter au Brésil, ainsi que certains éléments de preuve présentés par le Brésil le montrent. À titre d'exemple, nous notons, entre autres choses, ce qui suit:

> "Les pneumatiques de rebut éliminés dans des décharges présentent des risques accrus pour l'environnement et la santé publique … et créent un environnement favorable aux insectes, ce qui augmente le risque de maladies transmises par les moustiques"[1114]; et
>
> "Dans l'UE, il y a des millions de pneumatiques usagés qui ont été déversés ou entassés de manière illicite. Ces tas anciens peuvent, dans certains cas, constituer une menace potentielle pour la santé des personnes (risque d'incendie, refuge pour les rongeurs ou d'autres parasites comme les moustiques ...) ..."[1115]

7.69 Nous constatons donc que le Brésil a démontré que les pneumatiques de rebut accumulés constituaient une aire de reproduction fertile pour les moustiques et contribuaient par voie de conséquence à la transmission de la dengue, de la fièvre jaune et du paludisme.

7.70 Par ailleurs, le Brésil fait valoir que le transport de pneumatiques usagés jusqu'à des points de collecte favorise aussi la dispersion de moustiques qui ne pourraient pas autrement voler d'eux-mêmes sur une distance de plus de 100 mètres.[1116] Le Brésil estime que le transport de ces pneumatiques de rebut ne peut pas être évité dans certains cas, même s'il encourage l'élimination des déchets de pneumatiques dans un lieu proche de leur origine.[1117] Plusieurs études présentées par le Brésil

---

[1112] Résolutions CONAMA n° 258 du 26 août 1999 et n° 301 du 21 mars 2002 (pièce BRA-4; pièce EC-47).

[1113] Voir les paragraphes 7.173 à 7.207 ci-après pour une analyse détaillée des mesures destinées à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut.

[1114] Direction de l'environnement de l'OCDE, *Improving Recycling Market*, page 127 (2005) (pièce BRA-58).

[1115] Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, *End-of-Life Tyres* (2006) (pièce EC-84).

[1116] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 22; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 17 et 36; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 26 à 32; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 9.

[1117] Par exemple, le Brésil dit que "comme la plupart des sites et installations d'élimination de pneumatiques de rebut sont situés hors de l'Amazonie et de son écosystème fragile, les déchets qui sont produits dans cette partie du pays doivent souvent être acheminés vers d'autres régions pour y être éliminés, ce qui crée un grave risque de propagation de moustiques et des maladies dont ils sont les vecteurs" (première communication écrite du Brésil, paragraphe 27).

montrent en effet que les maladies transmises par les moustiques se propagent à la faveur du transport des pneumatiques de rebut jusqu'à des installations d'élimination.[1118]

7.71 Par conséquent, le **Groupe spécial** constate que le Brésil a démontré qu'il existait sur son territoire des risques pour la santé et la vie des personnes découlant de maladies transmises par les moustiques comme la dengue, la fièvre jaune et le paludisme, du fait de l'accumulation et du transport de pneumatiques de rebut.

Émissions toxiques produites par les incendies de pneumatiques

7.72 Le Brésil identifie également les incendies de pneumatiques et l'effet négatif de ces incendies sur la santé et la vie des personnes comme un autre type de risque découlant des pneumatiques de rebut accumulés.[1119] Il fait valoir que les incendies de pneumatiques produisent des émissions très toxiques et mutagènes, comme un panache de fumée nocive[1120] contenant de nombreux composés dangereux tels le monoxyde de carbone, les dioxines et les furannes qui présentent un important risque potentiel pour la santé; de l'huile pyrolytique qui contient de la naphtaline, de l'anthracène, du benzène et divers métaux; et des cendres contenant divers métaux lourds, dont le plomb, l'arsenic et le zinc.[1121] Le Brésil mentionne également un certain nombre d'incendies de pneumatiques survenus sur son territoire.[1122]

7.73 Le Brésil explique que les émissions très toxiques et mutagènes produites par les incendies de pneumatiques entraînent un certain nombre de problèmes de santé, dont une perte de la mémoire à court terme, des difficultés d'apprentissage, la suppression du système immunitaire et des problèmes cardiovasculaires, et qu'un panache de fumée nocive comprenant des dioxines émises par les incendies de pneumatiques entraîne d'importants problèmes de santé à court et à long terme, notamment le cancer, la mortalité prématurée, un ralentissement des fonctions pulmonaires, la

[1118] Le Brésil présente plusieurs études sur les risques découlant du transport de pneumatiques de rebut, dont: a) une démonstration par un responsable de la santé du Royaume-Uni du fait que, grâce au déplacement intérieur de ces pneumatiques, il est possible de surveiller le déplacement de ces moustiques à travers les réseaux autoroutiers inter-États (pièce BRA-119); b) une étude japonaise réalisée en 2002 montrant que des pneumatiques acheminés jusqu'à des installations d'élimination pouvaient être infestés de moustiques (pièce BRA-120); c) une étude réalisée par le Centre de contrôle et de prévention des maladies des États-Unis selon laquelle "… la relation présumée entre la dispersion et les principales voies de transport serait prévisible pour une espèce transportée en grande partie dans le cadre d'activités humaines comme le déplacement commercial de pneumatiques de rebut à des fins de rechapage ou de recyclage, ou à d'autres fins …" (pièce BRA-121); et d) l'observation du Comité de santé environnementale du Québec selon laquelle "le transport interrégional de pneumatiques usagés est considéré comme le principal facteur à l'origine de la propagation de *Aedes Albopictus* aux États-Unis. Pour le moment, sa distribution reste limitée aux dépôts de pneumatiques" (pièce BRA-122).

[1119] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 29 à 36; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 33. Le Brésil cite les pièces BRA-10, 27, 28 et 29. Voir aussi les pièces BRA-8, 10, 29, 44 et 137.

[1120] Selon le Brésil, les nombreux composés contenus dans un panache de fumée nocive engendrent d'importants problèmes de santé à court et à long terme, y compris une mortalité prématurée, une diminution de la fonction respiratoire, la suppression du système immunitaire, des effets respiratoires, des problèmes cardiaques et thoraciques, la dépression du système nerveux central et une irritation de la peau, des yeux et des muqueuses.

[1121] Spécifiquement, le Brésil fait observer que les métaux lourds contenus dans l'huile pyrolytique et les cendres sont très toxiques et produisent divers effets néfastes sur la santé, comme une perte de la mémoire à court terme, des difficultés d'apprentissage, une suppression du système immunitaire, des problèmes cardiovasculaires, des problèmes rénaux, des problèmes de reproduction, une atrophie musculaire, une cécité partielle, des handicaps congénitaux et le cancer de la peau.

[1122] Pour les incendies de pneumatiques au Brésil, voir le paragraphe 7.76.

suppression du système immunitaire, des effets respiratoires, et des problèmes cardiaques et thoraciques.[1123]

7.74 Les Communautés européennes n'ont pas avancé de contre-arguments directs au sujet de ces risques allégués pour la santé associés aux incendies de pneumatiques. Elles font plutôt valoir que les conséquences néfastes des incendies de pneumatiques sont fonction de variables comme le lieu, la cause, l'importance et la durée des incendies, et que le risque varie en fonction des pays.[1124] Le Groupe spécial relève d'abord que les éléments de preuve présentés par le Brésil donnent à entendre que la fumée, l'huile pyrolytique et les cendres produites par un incendie de pneumatiques contiennent de nombreux composés dangereux qui présentent un important risque potentiel pour la santé des travailleurs et des sapeurs-pompiers ainsi que des personnes vivant à proximité.[1125]

7.75 Nous passons maintenant à l'argument des Communautés européennes selon lequel le Brésil ne s'est pas acquitté de la charge de la preuve qui lui incombait parce qu'il n'a pas démontré l'existence de risques découlant des incendies de pneumatiques *au* Brésil.

7.76 Les Communautés européennes estiment que le Brésil ne peut pas s'acquitter de la charge de la preuve qui lui incombe au titre de l'article XX b) simplement en faisant référence de manière générale aux incendies de pneumatiques de rebut sur son territoire, sans fournir des renseignements plus précis, y compris une évaluation de leurs effets défavorables réels sur la santé.[1126] Nous notons d'abord, à cet égard, que le Brésil mentionne un certain nombre d'incendies de pneumatiques sur son territoire: 338 incendies dans l'État de Minas Gerais depuis 2000; 64 incendies dans le district fédéral depuis 2002; et 63 incendies dans l'État de Paraná en 2005 seulement.[1127] Toutefois, le Brésil n'a pas été en mesure de présenter des éléments de preuve sur l'ampleur de ces incendies de pneumatiques ni une évaluation de leurs effets défavorables spécifiques sur la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux.[1128] Il fait toutefois observer qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer les effets défavorables des incendies de pneumatiques sur la santé au Brésil en particulier, et

---

[1123] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 29 à 33; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 33; réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

[1124] Observation des Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

[1125] Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), Bureau de gestion intégrée des déchets, "Tire Pile Fires: Prevention, Response, Remediation", pages 9-1, 9-2 et 9-3 (2002) (pièce BRA-29). Voir aussi, par exemple, le document de recherche de l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis ("EPA"), "Air Emissions from Scrap Tire Combustion", dans lequel il est dit:

> "Il a été établi que les émissions atmosphériques produites par les feux à ciel ouvert étaient plus toxiques (c'est-à-dire mutagènes) que les émissions produites par une chambre de combustion, quel que soit le combustible … les émissions produites par un feu à ciel ouvert peuvent entraîner d'importants risques aigus (court terme) et chroniques (long terme) pour la santé des sapeurs-pompiers et des personnes vivant à proximité. Selon la durée et le degré d'exposition, ces effets sur la santé peuvent comprendre l'irritation de la peau, des yeux et des muqueuses, des effets respiratoires, la dépression du système nerveux central et le cancer ... Il est estimé que les émissions produites par un feu à ciel ouvert sont 16 fois plus mutagènes que celles qui sont produites par un feu de cheminée dans une maison et 13 000 fois plus mutagènes que celles qui sont produites par une installation alimentée au charbon ayant un bon rendement de combustion et des contrôles complémentaires." (pièce BRA-26)

Voir aussi les pièces BRA-1, 8, 10, 27, 29, 44 et 137.

[1126] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 60 et 61; observations des Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

[1127] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 36.

[1128] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

que les éléments de preuve qui montrent les risques découlant de ces incendies dans d'autres pays sont suffisants.[1129]

7.77 La question dont nous sommes saisis est donc de savoir si le Brésil était tenu de fournir des renseignements plus détaillés sur les incendies de pneumatiques sur son territoire, comme le lieu, les causes, l'ampleur et la durée de ces incendies, ainsi que les Communautés européennes l'ont affirmé, et de présenter des éléments de preuve spécifiques montrant les effets défavorables réels de ces incendies sur la santé au Brésil.[1130] Il peut y avoir des situations dans lesquelles des éléments de preuve spécifiques comme ceux-là seraient requis pour démontrer l'existence d'un risque. En l'espèce, toutefois, accepter l'argument des Communautés européennes signifierait qu'un Membre de l'OMC ne peut jamais prouver l'existence de risques pour la santé découlant d'un incendie de pneumatiques avant qu'un tel incendie ne se produise et que le gouvernement de ce pays n'effectue sa propre évaluation des conséquences de cet incendie. Le Groupe spécial n'estime pas qu'une preuve détaillée concernant les incendies de pneumatiques véritables et leurs effets défavorables sur la santé sur le territoire brésilien est requise en l'espèce. Il en est ainsi parce que les effets défavorables potentiels des incendies de pneumatiques sur la santé des personnes peuvent être évalués sur la base d'incidents qui ont eu lieu dans d'autres pays. Le Groupe spécial est donc d'avis que l'incidence de tels incendies au Brésil, lorsqu'elle est examinée conjointement avec les éléments de preuve montrant l'incidence défavorable de ces incendies sur la santé des personnes[1131] et les éléments de preuve concernant des cas spécifiques d'incendies dans d'autres pays[1132], est suffisante en l'espèce pour prouver l'existence de risques potentiels sur la santé des incendies de pneumatiques au Brésil.

7.78 Les Communautés européennes font également valoir que, même si les conséquences défavorables sur la santé d'un incendie de pneumatiques sont importantes, le risque d'incendie que présentent les pneumatiques de rebut est faible, étant donné qu'il est très difficile de mettre le feu à des pneumatiques.[1133] De l'avis du Groupe spécial, toutefois, malgré le faible risque d'incendie que présentent les pneumatiques, il y a effectivement des incendies de pneumatiques, comme le montrent les éléments de preuve qui ont été présentés concernant des incendies de pneumatiques qui se sont

[1129] Réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

[1130] Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 88 du Groupe spécial.

[1131] Voir le paragraphe 7.74 et la note de bas de page 1125 plus haut.

[1132] Pièces BRA-10, 26, 36, 37, 38 et 139. Parmi les incendies de pneumatiques mentionnés dans ces pièces, il y a ceux-ci: 1) un incendie de pneumatiques a éclaté au pays de Galles (Royaume-Uni), sur un site contenant 10 millions de pneumatiques de rebut, et s'est poursuivi pendant 14 ans jusqu'en 2003 (il avait commencé en 1989); une épaisse fumée noire a provoqué des émissions de benzène, de dioxines et de matières particulaires (Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), "Chemical Hazard and Poisons Report" (2003) (pièce BRA-10)); 2) un incendie de pneumatiques de rebut sur le site de Filbin situé à Westley et un incendie de pneumatiques de rebut sur le site de Royster situé à Tracy (Californie) ont détruit plus de 12 millions de pneumatiques de rebut, causé des dommages environnementaux considérables dans la région et entraîné de nombreux effets défavorables sur les habitants de ces localités (Agence californienne de protection de l'environnement, "Integrated Waste Management Board, Five-Year Plan for the Waste Tire Recycling Management Program" (2003) (pièce BRA-36)); 3) un incendie de pneumatiques causé par la foudre en Californie (États-Unis) a détruit 7 millions de pneumatiques de rebut entassés sur le site ainsi que la plupart des aires d'empilage et a suscité de grandes inquiétudes quant aux effets potentiels sur la santé de l'exposition aux très importantes émissions de fumée. Il a fallu 30 jours pour éteindre l'incendie (Daniel M. Shane, "US EPA Region IX", "Westley Tire Fire" (non daté, vers 2000) (pièce BRA-37)); et 4) un incendie de pneumatiques d'origine criminelle dans l'Ohio (États-Unis) a touché 26 millions de pneumatiques entassés sur une superficie de 140 acres sur le site de collecte de Tyre pendant cinq jours et produit une colonne de fumée noire qui était visible sur une distance de plus de 60 miles (Ministère des ressources naturelles de l'Ohio, "Recycling Tyres: Problems with wasting scrap tires: Fire" (2005) (pièce BRA-38)).

[1133] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 61.

produits dans d'autres pays[1134], et lorsqu'ils sont allumés, ces incendies sont très difficiles à éteindre.[1135]

7.79 Enfin, les Communautés européennes font valoir que les incendies de pneumatiques se rapportent à une mauvaise gestion des pneumatiques en fin de vie[1136]: seuls des accidents ou des incendies criminels dans des décharges spécialisées mal conçues ou non contrôlées peuvent causer des panaches de fumée.[1137] Le Brésil répond que l'argument des Communautés européennes est sans fondement parce que les piles de pneumatiques sont souvent dangereuses et les Communautés européennes elles-mêmes reconnaissent les risques et encouragent activement le déblayage des piles.[1138] Il fait en outre valoir que l'empilage présente des risques d'incendie considérables.[1139]

7.80 L'analyse que nous venons de faire au sujet de l'argument similaire avancé par les Communautés européennes concernant les maladies transmises par les moustiques s'applique également ici: à l'heure actuelle, des pneumatiques s'accumulent au Brésil et ces accumulations présentent concrètement des risques pour la santé en raison des incendies de pneumatiques dont il est question ci-dessus.[1140] Il se peut que ces risques puissent être considérablement atténués grâce à une bonne gestion. Toutefois, il n'en demeure pas moins que des pneumatiques de rebut s'accumulent et, par conséquent, un risque d'incendies de pneumatiques existe au Brésil.

7.81 Par ailleurs, comme dans le cas des maladies transmises par les moustiques, les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose montrent qu'un risque d'incendie de pneumatiques ne se limite pas nécessairement aux décharges de pneumatiques de rebut mal conçues ou non contrôlées: ce risque existe, bien qu'à des degrés divers, s'agissant de divers types de pneumatiques de rebut accumulés. Ainsi, comme le Brésil l'a mentionné, les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés précisent ce qui suit:

> "L'exploitation d'installations d'empilage nécessite des investissements au chapitre du transport, de la manutention et de la prévention des incendies. L'empilage assorti d'un contrôle approprié ne peut servir qu'à des fins de stockage temporaire, jusqu'à l'envoi d'un pneumatique en fin de vie à une entreprise de valorisation. Des

---

[1134] À titre d'exemple, il ressort des éléments de preuve que onze incendies de pneumatiques ont eu lieu au Royaume-Uni entre 1972 et 1999 (voir le tableau 1, page 8, de la pièce BRA-10). Nous prenons également note des éléments de preuve montrant deux incendies de pneumatiques en Californie et dans l'Ohio (États-Unis) en 1999 (voir les pièces BRA-37 et 38) et huit incendies de pneumatiques majeurs aux États-Unis pendant la période allant de 1983 à 1997 (voir la pièce 1, page 6, de la pièce BRA-139).

[1135] Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), "Tire Pile Fires: Prevention, Responses, Remediation", paragraphes 6.3.3 et 8.2 (2002) (pièce BRA-29). Il est également expliqué qu'en raison de la capacité des pneumatiques d'absorber la chaleur, les incendies de pneumatiques sont plus difficiles à allumer que les incendies de forêt, mais que cette même qualité les rend plus difficiles à éteindre que les incendies de forêt. L'Agence britannique de protection de la santé dit dans "Mosquito-Borne Illnesses and Prevention Techniques" (pièce BRA-10): "il est bien connu que les incendies de pneumatiques sont difficiles à éteindre à cause de leur propre structure (aucun manque d'air) et parce que la rétention de chaleur facilite la réactivation et que l'eau est détournée en raison de la forme même des pneumatiques… Les pneumatiques contiennent des matériaux très combustibles et polluants". De plus, le Ministère de la protection de l'environnement du Massachusetts dit dans le document "Fact Sheet – Best Management Practices for Automotive Recyclers: Waste Tyres" (pièce BRA-137) que "bien qu'il soit difficile de mettre le feu à des pneumatiques, une fois que le feu est allumé, il est presque impossible de l'éteindre ..."

[1136] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 103; réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial.

[1137] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 17.

[1138] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 33 et 64 à 66.

[1139] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 42, citant la pièce BRA-40.

[1140] Voir les paragraphes 7.64 à 7.67 plus haut.

> précautions doivent être prises pour éviter que le feu ne soit mis de manière délibérée ou accidentelle à des piles de pneumatiques. Le principal risque se rapporte à l'ampleur qu'un incendie pourrait prendre sans qu'on puisse faire quoi que ce soit pour protéger tous les autres pneumatiques entreposés … L'ampleur d'un incendie dépend du nombre de pneumatiques entreposés …"[1141]

De l'avis du Groupe spécial, cela tend à montrer que le risque d'incendies de pneumatiques ne se limite pas nécessairement aux décharges spécialisées mal conçues ou non contrôlées, puisque les installations de stockage doivent aussi prendre des précautions pour éviter que des tas ne prennent feu de manière délibérée ou accidentelle.

7.82 Compte tenu de ce qui précède, le **Groupe spécial** est d'avis que le Brésil a démontré que l'accumulation de pneumatiques de rebut présentait un risque d'incendies de pneumatiques et que ces incendies de pneumatiques présentaient des risques pour la santé.

7.83 En conclusion, le **Groupe spécial** constate que le Brésil a démontré l'existence de risques pour la santé et la vie des personnes au sens de l'article XX b) liés à l'accumulation de pneumatiques de rebut.[1142]

[1141] Pièce BRA-40, page 12. Parmi les autres éléments de preuve pertinents, il y a ceux-ci: "Les pneumatiques en tas, les pneumatiques déversés de manière illicite et d'autres formes de stockage présentent un risque d'incendie … Les piles de pneumatiques et les décharges contenant principalement des pneumatiques présentent un risque d'incendie …" (Agence britannique de l'environnement, Tyres in the Environment (1998) (pièce BRA-1)); "Les conséquences de l'élimination non contrôlée de pneumatiques sur le sol sont semblables à celles de l'empilage … Les incendies de tas de pneumatiques constituent une importante menace pour l'environnement. Les incendies produisent une épaisse fumée toxique … En raison du grand nombre de tas et de l'intensité de ces incendies, il existe un risque important pour les personnes … Les pneumatiques retiennent l'eau et favorisent de ce fait la reproduction des moustiques. Dans les régions tropicales en particulier, cela peut constituer une menace importante pour la santé des personnes en raison des maladies transmises par les moustiques …". (Ministère de l'environnement (Australie), A National Approach to Waste Tyres (2001) (pièce BRA-8)); et "[t]outes les installations de stockage d'articles en caoutchouc et de pneumatiques devraient être considérées comme des installations à haut risque et, pour cette raison, un plan de gestion des incendies devrait être établi avant qu'un incident se produise …" (Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), Bureau de gestion intégrée des déchets, Tire Pile Fires: Prevention, Response, Remediation (2002) (pièce BRA-29)). Le Groupe spécial relève à cet égard une déclaration faite dans un document de la Direction de l'environnement de l'OCDE (pièce BRA-58): "l'élimination incorrecte des pneumatiques usagés entraîne souvent des risques pour la santé et l'environnement … ces pneumatiques présentent un risque d'incendie lorsqu'ils sont mal stockés". Cette déclaration tend à corroborer le point de vue des Communautés européennes selon lequel seuls les pneumatiques de rebut mal stockés sont susceptibles de présenter des risques d'incendie. Toutefois, l'évaluation de l'ensemble des éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose, y compris ceux qui ont été mentionnés plus haut, amènent celui-ci à conclure que toutes les formes de pneumatiques de rebut accumulés présentent des risques pour la santé (c'est-à-dire les maladies transmises par les moustiques et les incendies de pneumatiques).

[1142] Le Groupe spécial note que le Brésil allègue aussi que l'accumulation de pneumatiques de rebut provoque une lixiviation toxique (deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 33). S'agissant des arguments et des éléments de preuve à l'appui qui sont pertinents pour son allégation relative à la lixiviation toxique, toutefois, le Brésil fait référence à ses arguments concernant le stockage dans la section relative aux mesures de rechange. (Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 42; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 61) Le Brésil formule également son argument sur la lixiviation toxique dans le contexte de la mise en décharge (première communication écrite du Brésil, paragraphes 39 et 41). Nous examinerons donc l'argument du Brésil sur la lixiviation du point de vue de la mise en décharge et de l'empilage.

Risques que présente pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux l'accumulation de pneumatiques de rebut

7.84 Le **Brésil** estime que les types de risques que présente l'accumulation de pneumatiques de rebut pour la santé des personnes sont aussi les types de risques auxquels les animaux et les végétaux sont exposés.[1143] Plus précisément, le Brésil estime que les maladies transmises par les moustiques présentent également des risques pour la santé des animaux. De nombreux produits chimiques toxiques et métaux lourds contenus dans l'huile pyrolytique émise par les incendies de pneumatiques sont nocifs pour la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux, et les substances dangereuses contenues dans les panaches de fumées toxiques produits par ces incendies sont nocifs non seulement pour les personnes mais aussi pour les animaux.[1144]

7.85 Les **Communautés européennes** estiment que le Brésil n'a avancé que des arguments très généraux en ce qui concerne la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux. Selon elles, le Brésil n'a pas démontré comment les maladies transmises par les moustiques affectaient la santé et la vie d'une espèce animale ou végétale donnée, ni comment les émissions dangereuses produites par les incendies de pneumatiques affectaient la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux.[1145]

7.86 Le **Groupe spécial** note que, en ce qui concerne les risques pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux, le Brésil met en avant les risques que présentent les incendies de pneumatiques ainsi que, dans une moindre mesure, les maladies transmises par les moustiques.[1146] Ces deux aspects sont examinés l'un après l'autre.

7.87 En ce qui concerne les incendies de pneumatiques, le Brésil identifie de nombreux produits chimiques toxiques et métaux lourds contenus dans l'huile pyrolytique produite par les incendies de pneumatiques qui, selon lui, présentent des risques pour la préservation des végétaux du fait de la contamination des sols, de même que pour la préservation des poissons et d'autres formes de vie du fait de la contamination des cours d'eau.[1147] Il ajoute que les polluants produits par l'huile pyrolytique sont transmis aux animaux qui boivent l'eau contaminée. Le Brésil estime en outre que les panaches de fumées toxiques produits par les incendies de pneumatiques contiennent des substances dangereuses, y compris des dioxines et des furannes, qui affectent les animaux de la même manière qu'ils affectent les personnes, provoquant des cancers, des problèmes de reproduction et une infection immunitaire réduite. Les Communautés européennes contestent toutefois la délimitation imprécise par le Brésil des intérêts protégés dans la présente affaire et font valoir que celui-ci n'a pas expliqué au moyen d'éléments de preuve spécifiques les conséquences négatives des incendies de pneumatiques sur la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux au Brésil.[1148]

7.88 Les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose montrent qu'il existe un risque de contamination du sol environnant ainsi que des cours d'eau et des aquifères situés à proximité par

[1143] Réponse du Brésil à la question n° 114 du Groupe spécial.
[1144] Réponse du Brésil à la question n° 114 du Groupe spécial. Le Brésil fait également référence au mémoire présenté par la Humane Society International, paragraphes 15, 22 et 24 (joint en tant que pièce BRA-98).
[1145] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 19; réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial.
[1146] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 35; réponse du Brésil à la question n° 114 du Groupe spécial; mémoire présenté par la Humane Society International, paragraphes 15, 22 et 24.
[1147] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 30, citant la pièce BRA-29.
[1148] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 19; réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial.

l'huile produite par les incendies de pneumatiques.[1149] Bien que les éléments de preuve dont nous disposons expliquent moins clairement en quoi consiste le risque pour la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux par opposition au risque pour la santé et la vie des personnes, ils donnent à penser que la contamination de l'eau et du sol a inévitablement une incidence défavorable sur la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux. À titre d'exemple, nous faisons observer qu'un incendie survenu dans l'Ohio (États-Unis) a entraîné la mort de milliers de poissons dans un petit cours d'eau situé à proximité en raison de l'huile produite par cet incendie.[1150] À cet égard, nous rappelons notre constatation antérieure figurant au paragraphe 7.77 selon laquelle des éléments de preuve spécifiques sur l'incidence défavorable des incendies de pneumatiques sur la santé et la vie des personnes sur le territoire brésilien ne sont pas nécessaires pour prouver l'existence du risque que présentent de tels incendies au Brésil. Le même raisonnement s'applique également ici. Nous relevons également les éléments de preuve montrant que, puisque de nombreux tas de pneumatiques se trouvent dans des zones rurales, il y a un grand risque que les incendies de pneumatiques s'étendent à des zones boisées, y compris des fourrés, des forêts et des terres sauvages.[1151] Nous constatons donc que le Brésil a démontré que les incendies de pneumatiques présentaient des risques pour la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux.

7.89 En ce qui concerne le risque découlant des maladies transmises par les moustiques, le Brésil estime que les maladies mentionnées plus haut dans le contexte des risques pour la santé des personnes touchent également les animaux. Les Communautés européennes sont d'accord avec le Brésil pour dire que dans la mesure où, sur la base des éléments de preuve que celui-ci a présentés[1152], certains animaux, en particulier les singes, semblent être infectés par des maladies transmises par les moustiques comme la dengue et la fièvre jaune. Elles soulignent toutefois que, dans le cas de la fièvre jaune, l'infection des singes semble se produire dans leur propre environnement naturel, indépendamment de la présence de pneumatiques de rebut.[1153] De plus, elles font valoir que les maladies transmises par les moustiques ne présentent pas de risques pour la préservation des végétaux.

7.90 Le Groupe spécial rappelle la constatation qu'il a formulée plus haut sur les risques que présentent les maladies transmises par les moustiques pour la santé des personnes. Bien que les risques pour la santé des animaux ne soient pas aussi importants que les risques pour la santé des personnes, les mêmes éléments de preuve tendent à montrer que des maladies transmises par les moustiques, en particulier la "dengue", affectent aussi des animaux comme les singes, qui sont infectés par les mêmes vecteurs que les personnes.[1154] Cela donne à penser que l'accumulation de pneumatiques de rebut peut présenter des risques pour la santé et la vie des animaux.

[1149] Agence britannique pour la protection de la santé, "Chemical Hazard and Poisons Report", pages 7 et 8 (2003) (pièce BRA-10).

[1150] Ministère des ressources naturelles de l'Ohio, *Recycling Tires* (2005) (pièces BRA-7, 38). Ces deux pièces portent sur le même incendie de pneumatiques.

[1151] Association des fabricants d'articles en caoutchouc et Association internationale des chefs de pompiers, "The Prevention and Management of Scrap Tyre Fires", ch. 3 (pièce BRA-27).

[1152] Pièces BRA-13 et 22.

[1153] Réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial.

[1154] Il ressort des éléments de preuve qu'"[o]n attribue la propagation de la dengue à l'extension de l'aire de distribution géographique des quatre types de virus et de leurs moustiques vecteurs, dont le plus important est l'espèce urbaine prédominante *Aedes aegypti*. C'est principalement chez l'homme que prolifère le virus, mais des travaux ont montré que dans certaines régions du monde, des *singes* pouvaient être contaminés [par la dengue]"; et "[e]n Asie et dans les Amériques, le moustique vecteur de la dengue, en particulier *Aedes aegypti*, se reproduit principalement dans des conteneurs produits par l'homme tels que les récipients en terre, les fûts métalliques, les citernes en ciment … les *vieux pneus* et d'autres objets accumulant l'eau de pluie (pas d'italique dans l'original) (Aide-mémoire n° 117 de l'OMS, "Dengue and Dengue Haemorrhagic Fever" (2002) (pièce BRA-13)). Le Groupe spécial relève aussi les éléments de preuve qui donnent à penser que certains

7.91 Toutefois, dans le cas de la "fièvre jaune", qui est aussi l'une des maladies transmises par les moustiques, il ressort des éléments de preuve que les moustiques qui servent de vecteur de la fièvre jaune chez les singes sont des moustiques sauvages et non des moustiques urbains qui se reproduisent notamment dans les pneumatiques de rebut, comme les Communautés européennes l'ont fait valoir.[1155] Nous relevons également l'argument avancé dans le mémoire de la Humane Society International, que le Brésil a joint à sa deuxième communication, selon lequel les maladies transmises par les moustiques qui peuvent présenter un risque pour la santé aussi bien des personnes que des animaux comprennent le paludisme, la filariose, la dirofilariose du chien, la dengue, la fièvre jaune et le virus du Nil occidental.[1156] Toutefois, aucun élément spécifique n'est fourni pour étayer cette affirmation, montrant comment chacune de ces maladies affecte les animaux, en particulier en ce qui concerne l'accumulation de pneumatiques de rebut.[1157]

7.92 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe spécial constate que le Brésil a démontré l'existence de risques pour la santé et la vie des animaux dans le cas d'une maladie transmise par les moustiques (la dengue).

7.93 En conclusion, pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** constate que le Brésil a démontré l'existence de risques pour la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux liés aux émissions toxiques causées par les incendies de pneumatiques. Il constate aussi que les risques pour la santé et la vie des animaux que présente au moins une maladie transmise par les moustiques (la dengue) sont liés à l'accumulation de pneumatiques de rebut.

---

animaux comme les chevaux et les oiseaux sont contaminés par le virus du Nil occidental, qui est un autre type de maladie transmise par les moustiques, dans certains pays incluant les États-Unis. À titre d'exemple, le Groupe spécial fait observer ce qui suit: 1) "[les moustiques] transmettent ensuite [le virus du Nil occidental] lorsqu'ils se nourrissent du sang des animaux et des personnes … Le virus [du Nil occidental] peut aussi être transmis aux chevaux …" (pièce BRA-119); et 2) le virus [du Nil occidental] a également été détecté dans des moustiques, des chevaux, des corneilles et d'autres oiseaux ..." (pièce BRA-130). Nous ne sommes toutefois pas en mesure, sur la base des éléments de preuve dont nous disposons, de déterminer si le Brésil risque d'être touché par la propagation du virus du Nil occidental.

Voir aussi "*Mosquito-Borne Illness and Prevention Techniques*" (Agence de protection de l'environnement de l'Illinois (États-Unis), pièce BRA-11). Il est dit que "... la conception des pneumatiques fait en sorte qu'ils constituent des aires de reproduction idéales pour plusieurs espèces de moustiques, dont certaines constituent des vecteurs très importants ... ils constituent un "incubateur" qui convient parfaitement aux larves de moustiques. S'agissant des problèmes de moustiques causés par les pneumatiques de rebut, on peut sans doute affirmer sans risque de se tromper que 20 pour cent des pneumatiques sont responsables de 80 pour cent du problème. Si nous pouvons éliminer les dépotoirs de pneumatiques de rebut et nous assurer que les transformateurs respectent les normes de gestion des pneumatiques usagés (lois et règlements), nous éliminerons un habitat propice à la prolifération des moustiques et les risques de maladie qui y sont associés ...".

[1155] Réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial. Voir aussi "OMS, Aide-mémoire sur la fièvre jaune", page 2 (2001) (pièce BRA-22).

[1156] Mémoire présenté par la Humane Society International, page 8 (pièce BRA-98).

[1157] En particulier, la Humane Society International estime que le Brésil *a déjà subi* des infestations par une espèce de moustique appelée *Aedes albopictus* et que cette espèce de moustique attaque le bétail, les amphibiens, les reptiles et les oiseaux, ainsi que les personnes. Toutefois, elle n'explique pas si le Brésil est encore aux prises avec des infestations par cette espèce de moustique ou pourrait l'être, et ne présente pas non plus d'éléments de preuve spécifiques pour étayer son argument. Elle affirme aussi que *Aedes albopictus* est connu pour avoir transmis la fièvre jaune et la fièvre dengue ainsi que l'encéphalite japonaise et le virus du Nil occidental. Une fois de plus, nous n'observons pas d'explication ni d'élément de preuve suffisant à l'appui de cet argument.

Protection de la santé et la vie des personnes et des animaux ou préservation des végétaux

7.94 Le **Brésil** estime que le seul objectif sur lequel les mesures du Brésil reposent est la protection de la santé des personnes et de l'environnement.[1158] Il fait valoir que, comme dans le cas de l'interdiction des produits contenant de l'amiante imposée par la France dans l'affaire *CE – Amiante*, l'interdiction d'importer du Brésil est destinée à empêcher la production de pneumatiques de rebut additionnels au Brésil et, par voie de conséquence, à réduire l'incidence, entre autres choses, de la dengue, de la fièvre jaune et d'autres risques associés aux pneumatiques de rebut.[1159] Par conséquent, le Brésil estime que son interdiction visant les importations de pneumatiques rechapés est une restriction destinée à protéger la santé des personnes et l'environnement contre ces risques bien connus, qui entre à l'évidence dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux.

7.95 Les **Communautés européennes** ne contestent pas que les mesures destinées à empêcher l'incidence de maladies comme la dengue et la fièvre jaune chez les personnes relèvent potentiellement de l'article XX b)[1160] et que la protection de la santé et de la vie, et de celles des personnes en particulier, est importante.[1161] Elles disent aussi qu'elles reconnaissent le droit d'un Membre de l'OMC d'établir, dans les limites de ses obligations dans le cadre de l'OMC, le niveau de protection de la santé et de la vie des personnes qu'il vise à atteindre pour ses citoyens. Elles estiment, toutefois, qu'en tant que telles, les mesures destinées à protéger l'environnement ne sont pas visées par l'article XX b) et que, partant, les nombreuses références faites par le Brésil aux répercussions des pneumatiques de rebut sur l'environnement sont dénuées de pertinence aux fins d'une justification de sa mesure au regard de l'article XX b).[1162] Les Communautés européennes allèguent également que le but véritable de l'interdiction d'importer du Brésil n'est pas la protection de la santé et de la vie mais la protection de la branche de production nationale du Brésil.[1163]

7.96 Ayant déterminé qu'il existait un risque pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux au sens de l'article XX b), le **Groupe spécial** doit déterminer si l'objectif général de la mesure destinée à faire face à ce risque, tel qu'il a été déclaré par le Brésil, entre dans la catégorie des politiques visées par l'article XX b). À cet égard, nous rappelons la clarification apportée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* selon laquelle "la légitimité de l'objectif général déclaré de la mesure, et la relation de cet objectif avec la mesure en elle-même et sa conception et sa structure générales" sont examinées au regard d'un paragraphe spécifique (le paragraphe g) dans cette affaire) de l'article XX.[1164]

7.97 À titre préliminaire, nous relevons que nous ne sommes pas, à notre avis, tenus d'examiner l'opportunité de l'objectif général déclaré en tant que tel.[1165] En d'autres termes, nous ne sommes pas tenus d'évaluer le choix général déclaré par le Brésil, qui consiste à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux contre certains risques, ni le niveau de protection que le Brésil veut atteindre. Nous rappelons aussi à cet égard que, dans l'affaire

[1158] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 19. En ce qui concerne la référence du Brésil au terme "environnement", voir les paragraphes 7.44 à 7.46 plus haut.
[1159] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 95 et 96.
[1160] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16.
[1161] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 12.
[1162] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 11.
[1163] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34 du Groupe spécial, faisant référence à leur première communication écrite, paragraphes 130 à 133 et 164 à 166 et à leur deuxième communication écrite, paragraphe 178; et deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 9 à 13.
[1164] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 149.
[1165] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 7.1, voir aussi le paragraphe 6.22.

CE – Amiante, l'Organe d'appel a dit clairement que chaque Membre de l'OMC avait "... le droit de fixer le niveau de protection de la santé qu'i[l] jug[eait] approprié dans une situation donnée".[1166]

7.98 Nous relevons qu'il a été constaté dans des rapports de groupes spéciaux antérieurs et de l'Organe d'appel qu'un certain nombre de politiques destinées à réduire les risques pour la santé et la vie des personnes entraient dans la catégorie des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux.[1167] Nous relevons en particulier la constatation du Groupe spécial *CE – Amiante* selon laquelle "[e]n principe, une politique visant à réduire l'exposition des personnes à un risque devrait entrer dans le cadre de l'objectif général de protection de la santé et de la vie des personnes, pour autant qu'un risque existe".[1168] Les mesures spécifiquement destinées à éviter la création d'un autre risque, qui contribuent ainsi à réduire l'exposition à un risque, entrent selon nous dans cette catégorie.

7.99 En l'espèce, le Brésil estime que l'objectif général sur lequel l'interdiction d'importer repose est la protection de la santé et de la vie des personnes et de l'environnement, et que cet objectif est destiné à prévenir la production de quantités additionnelles de pneumatiques de rebut au Brésil et, ce faisant, à réduire l'incidence du cancer, de la dengue, de la fièvre jaune, des maladies respiratoires, des problèmes de reproduction, de la contamination de l'environnement et d'autres risques associés aux pneumatiques de rebut.[1169]

7.100 À notre avis, la politique déclarée du Brésil visant à réduire l'exposition aux risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut entre dans la catégorie des politiques visées par l'article XX b). À cet égard, notre point de vue est confirmé par les éléments de preuve qui nous ont été présentés et qui montrent que les politiques visant à s'attaquer aux "déchets" au moyen de la non-production de déchets additionnels constituent un moyen généralement reconnu de faire face aux problèmes de gestion des déchets".[1170]

[1166]Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 168.

[1167] Au titre du GATT de 1947, dans l'affaire *Thaïlande – Cigarettes*, le Groupe spécial a reconnu, en accord avec les parties au différend et l'expert de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), que "l'usage du tabac constituait un risque sérieux pour la santé des personnes et qu'en conséquence, les mesures destinées à réduire la consommation de cigarettes entraient dans le champ d'application de l'article XX b)" (*Thaïlande – Cigarettes*, rapport du Groupe spécial, paragraphe 73). Plus récemment, dans le contexte de l'OMC, le Groupe spécial et les parties sont convenus dans l'affaire *États-Unis – Essence*, qu'"une mesure destinée à réduire la pollution de l'air résultant de la consommation d'essence entrait dans la catégorie des mesures concernant la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux mentionnées à l'article XX b)" (rapport du Groupe spécial *États-Unis – Essence*, paragraphe 6.21). Dans l'affaire *CE – Amiante*, l'Organe d'appel a relevé que "l'objectif poursuivi par la mesure [était] la protection de la vie et de la santé des personnes au moyen de la suppression ou de la réduction des risques pour la santé bien connus et extrêmement graves que présent[aient] les fibres d'amiante" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172).

[1168] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 8.186.

[1169] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 96.

[1170] Voir les réponses des parties à la question n° 37 du Groupe spécial. À cet égard, le Groupe spécial prend note de la réponse des Communautés européennes selon laquelle le principe de réduction n'a été reconnu à l'article 4 2) a) de la Convention de Bâle qu'en ce qui concerne les déchets dangereux et les déchets d'origine nationale sous réserve de la prise en compte des considérations sociales, techniques et économiques. Toutefois, le Groupe spécial dispose des éléments de preuve suivants qui, selon lui, sont suffisants pour étayer la conclusion selon laquelle des politiques visant à s'attaquer aux "déchets" au moyen de la non-production de déchets additionnels constituent effectivement un moyen généralement reconnu de faire face aux problèmes de gestion des déchets: "Le moyen le plus efficace de s'attaquer aux déchets consiste à trouver des moyens d'empêcher ou de réduire la production de ces déchets dans un premier temps … il y a des moyens de réduire le nombre de pneumatiques que nous utilisons et, partant, la quantité de déchets qui sont produits." (Agence

7.101 Nous relevons l'argument des Communautés européennes selon lequel l'objectif véritable de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du Brésil est la protection des entreprises nationales de rechapage, et non la protection de la santé et de la vie des personnes ou la préservation des végétaux.[1171] Toutefois, le Groupe spécial n'estime pas qu'il convient d'examiner ce facteur pour déterminer au titre du paragraphe b) de l'article XX si l'objectif général déclaré d'une mesure entre dans la catégorie des politiques visées par ce paragraphe. De l'avis du Groupe spécial, ce qui est pertinent à ce stade de l'analyse, c'est l'existence d'un risque et la question de savoir si l'objectif général visant à réduire ce risque, tel qu'il est déclaré par le Membre qui prend la mesure, entre dans le cadre des politiques destinées à protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou à préserver les végétaux.

7.102 Par conséquent, le **Groupe spécial** constate que la politique du Brésil visant à réduire l'exposition aux risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut entre dans la catégorie des politiques visées par l'article XX b).

ii) La mesure est-elle "nécessaire" au sens du paragraphe b) de l'article XX?

7.103 Le **Groupe spécial** note que l'article XX b) autorise, sous réserve des conditions énoncées dans le texte introductif, les mesures "*nécessaires* à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux". (pas d'italique dans l'original) Ayant déterminé que la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux contre les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut constituait une politique qui relevait du paragraphe b) de l'article XX, nous devons maintenant déterminer si la mesure spécifique en cause est *nécessaire* au sens du même paragraphe.

---

britannique de l'environnement, Tyres in the Environment, paragraphe 4.1, pièce BRA-1); "La non-production de déchets permet de réduire le nombre de pneumatiques qui sont éliminés en réduisant le nombre de pneumatiques qui sont produits ..." (Département de l'environnement (Australie), "A National Approach to Waste Tyres" page xv (2001) (pièce BRA-8)); "Les incendies de piles de pneumatiques peuvent être empêchés simplement en ne créant pas de tas de pneumatiques de rebut dans un premier temps." (Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis, Bureau de gestion intégrée des déchets, *Tire Pile Fires: Prevention, Response, Remediation* (2002), pièce BRA-29); "... place la prévention en tête de ses priorités, suivie par la réutilisation et la valorisation, et en dernier lieu par l'élimination sans danger des déchets; ... le Conseil a réaffirmé sa conviction que la prévention visant à réduire la production de déchets et les propriétés dangereuses de ceux-ci devrait être la première priorité de toute politique rationnelle en matière de déchets." (Directive n° 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil, du 4 décembre 2000, sur l'incinération des déchets, considérant (8), pièce BRA-34); "Considérant qu'il y a lieu que tant la quantité que le caractère dangereux des déchets destinés à être mis en décharge soient réduits, le cas échéant" (Directive n° 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets, considérant (8), pièce BRA-42); "Afin d'appliquer les principes de précaution et de prévention et en conformité avec la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, la production de déchets doit être évitée autant que possible" (Directive n° 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage, considérant (4), pièce BRA-43); "... la prévention de la production de déchets reste la priorité absolue, suivie par la valorisation des déchets et, enfin, par l'élimination sûre des déchets" (Stratégie communautaire pour la gestion des déchets, COM(96)399 final, 30 juillet 1996, paragraphe 20, pièce BRA-106); et "... Réduire sensiblement le volume global des déchets produits, par des initiatives de prévention de la production de déchets, l'exploitation plus efficace des ressources et l'adoption de modes de production et de consommation plus durables; réduire sensiblement la quantité de déchets faisant l'objet d'une élimination ..." (Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juillet 2002, établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, article 8, pièce BRA-107). Aussi, les pièces BRA-8, 9 et 108.

[1171] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 10 à 13.

7.104 Le Groupe spécial note que le terme "nécessaire", tel qu'il figure aux paragraphes b) et d) de l'article XX du GATT de 1994 et au paragraphe a) de l'article XIV de l'AGCS[1172], a été interprété par l'Organe d'appel dans un certain nombre d'affaires antérieures[1173]: la nécessité d'une mesure devrait être déterminée au moyen d'un "processus de soupesage et de mise en balance d'une série de facteurs", qui inclut généralement l'évaluation des trois facteurs suivants: l'importance relative des intérêts ou valeurs promus par la mesure contestée, la contribution de la mesure à la réalisation des objectifs qu'elle poursuit et l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international.[1174] Une fois tous ces facteurs analysés, l'Organe d'appel a dit qu'il faudrait procéder à une comparaison entre la mesure contestée et les solutions de rechange possibles. Pour procéder à cette comparaison, il a aussi indiqué que le processus de soupesage et de mise en balance des facteurs éclairait la détermination du point de savoir si une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC dont on pouvait raisonnablement attendre du Membre concerné qu'il l'emploie était disponible, ou si une mesure moins incompatible avec les règles de l'OMC était disponible.[1175]

7.105 Le Groupe spécial note que les deux parties sont convenues que les éléments identifiés par l'Organe d'appel étaient pertinents en l'espèce (y compris l'évaluation des trois facteurs, à savoir l'incidence de la mesure sur le commerce, l'importance des intérêts protégés et la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi. Le Groupe spécial sera guidé par cette approche dans son analyse de la nécessité de la mesure adoptée par le Brésil.[1176] Étant donné que les trois facteurs devraient être pris en compte pour évaluer la question de savoir s'il existe une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC, ou moins incompatible avec les règles de l'OMC, le Groupe spécial examinera d'abord ces facteurs plus en détail et ensuite, à la lumière de cette analyse; il examinera les solutions de rechange identifiées par les Communautés européennes.[1177]

7.106 Avant de passer à l'examen de ces facteurs, le Groupe spécial note que, comme l'a dit l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Essence,* ce qui doit être examiné au titre du paragraphe de l'article XX invoqué est la mesure spécifique qui a en premier lieu été jugée incompatible avec d'autres dispositions du GATT.[1178] En l'espèce, la mesure spécifique[1179] qui a été jugée incompatible avec l'article XI est l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Le Groupe spécial centrera son analyse sur cette mesure dans les sections suivantes.

7.107 Le Groupe spécial n'examinera donc pas ici la façon dont la mesure est mise en œuvre *en pratique*, y compris tous éléments étrangers à la mesure elle-même qui pourraient affecter sa capacité à remplir sa fonction (à savoir les injonctions judiciaires entraînant des importations de pneumatiques

---

[1172] L'article XIV a) de l'AGCS est ainsi libellé: "nécessaires à la protection de la moralité publique ou au maintien de l'ordre public".

[1173] Par exemple *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf, CE – Amiante, République dominicaine – Importation et vente de cigarettes* et *États-Unis – Jeux*.

[1174] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164; rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux,* paragraphe 306; rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 70.

[1175] Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes,* paragraphe 70.

[1176] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 99; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 45; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 7; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 10.

[1177] Le Brésil adopte l'approche inverse dans sa deuxième communication écrite, analysant d'abord les solutions de rechange proposées par les Communautés européennes, et ensuite l'efficacité de la mesure qu'il a choisie, l'interdiction d'importer.

[1178] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 15.

[1179] Portaria SECEX 14/2004.

usagés)[1180], et n'examinera pas les situations dans lesquelles l'interdiction ne s'applique *pas* (c'est-à-dire l'exemption des importations en provenance du MERCOSUR).[1181] Ces éléments seront toutefois pertinents pour des parties ultérieures de l'évaluation du Groupe spécial, en particulier au titre du texte introductif de l'article XX, où l'accent sera mis, en revanche, sur la façon dont la mesure est appliquée.

Importance de l'objectif poursuivi

7.108 Comme l'Organe d'appel l'a souligné dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*[1182] et l'a rappelé dans l'affaire *États-Unis – Jeux*[1183], pour évaluer une mesure dont il est allégué qu'elle est "nécessaire" à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux, le **Groupe spécial** peut tenir compte de l'importance des intérêts ou valeurs communs que la mesure vise à protéger. Le Groupe spécial relève l'argument du Brésil selon lequel il y a peu d'intérêts plus "vitaux" et "importants" que la protection des êtres humains contre les risques pour la santé, et que la protection de l'environnement n'est pas moins importante.[1184] Les Membres de l'OMC ont le droit de fixer le niveau de protection de la santé qu'ils jugent approprié dans une situation donnée, comme l'ont reconnu les Communautés européennes.[1185] Le Groupe spécial note que le niveau de protection choisi par le Brésil est la réduction des risques liés à l'accumulation de pneumatiques de rebut dans toute la mesure du possible.[1186]

7.109 Le Groupe spécial rappelle les constatations qu'il a formulées dans la section précédente selon lesquelles le Brésil a démontré l'existence des risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux que présentent les maladies transmises par les moustiques et les incendies de pneumatiques. En ce qui concerne les *risques pour la santé ou la vie des personnes*, le Groupe spécial note que les pathologies humaines que le Brésil a identifiées comme étant associées à l'accumulation de pneumatiques de rebut sont très graves. Elles sont liées: i) à la transmission de la dengue, de la fièvre jaune et de la malaria par les moustiques qui utilisent les pneumatiques comme gîtes larvaires; et ii) au contact des êtres humains avec les émissions toxiques causées par les incendies de pneumatiques, qui peuvent provoquer une perte de la mémoire à court terme, des difficultés d'apprentissage, une suppression du système immunitaire, des problèmes cardiovasculaires, mais aussi des cancers, une mortalité prématurée, un moins bon fonctionnement des poumons, une suppression du système immunitaire, des difficultés respiratoires, des problèmes au cœur et à la poitrine.[1187]

7.110 Nous notons à cet égard que l'OMS a reconnu que la dengue était "la principale maladie tropicale virale émergente" et "une préoccupation majeure en matière de santé publique au niveau

---

[1180] Voir, par exemple, première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 127.

[1181] Voir, par exemple, la réponse des CE à la question n° 118 du Groupe spécial.

[1182] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 162.

[1183] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 306.

[1184] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 101.

[1185] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 12. Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 168. Les Communautés européennes allèguent toutefois que le véritable objectif de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés appliquée par le Brésil est de protéger les entreprises nationales de rechapage du Brésil, et non de protéger la santé et la vie des personnes et des animaux ou de préserver les végétaux (Communautés européennes, deuxième déclaration orale, paragraphes 10 à 13). Le Groupe spécial est d'avis que cette question est liée à la question de savoir si la mesure est une restriction déguisée au commerce international au regard du texte introductif de l'article XX et, plus spécifiquement, à l'examen du but de la mesure.

[1186] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 43; réponses aux questions n° 36 et 73.

[1187] Voir plus haut les paragraphes 7.53 à 7.83.

international"[1188] et que la malaria pouvait entraîner non seulement des manifestations cliniques variables comme de la fièvre, des frissons, des maux de tête, des douleurs et une faiblesse musculaires, des vomissements, de la toux, de la diarrhée et des douleurs abdominales, mais aussi d'autres symptômes liés à la défaillance d'un organe comme une insuffisance rénale aiguë, des convulsions généralisées, un collapsus circulatoire suivi du coma et de la mort.[1189] La protection contre ces maladies graves est à l'évidence un objectif important.

7.111 L'importance d'un certain nombre de risques pour la santé ou la vie des personnes a déjà été reconnue dans des affaires antérieures. Dans l'affaire *CE – Amiante*, le Groupe spécial a identifié deux pathologies liées au chrysotile, à savoir le cancer du poumon et le mésothéliome, qui est aussi une forme de cancer.[1190] L'Organe d'appel a constaté que l'objectif poursuivi par la mesure était la protection de la vie et de la santé des personnes au moyen de la suppression ou de la réduction des risques pour la santé que présentaient les fibres d'amiante, et que la valeur poursuivie était à la fois vitale et importante au plus haut point.[1191] Dans la mesure où c'est cette même valeur qui est protégée ici, le même raisonnement s'appliquerait. Le Groupe spécial est donc d'avis que l'objectif qui consiste à protéger la santé et la vie des personnes contre des maladies potentiellement mortelles comme la dengue et la malaria est à la fois vital et important au plus haut point.

7.112 L'objectif poursuivi est également de *protéger la santé et la vie des animaux et de préserver les végétaux*. Les risques en cause sont liés: i) à l'exposition des animaux et des végétaux aux émissions toxiques causées par les incendies de pneumatiques; et ii) à la transmission aux animaux d'une maladie transmise par les moustiques (la dengue). Le Groupe spécial reconnaît que la protection de la santé et de la vie des animaux et la préservation des végétaux, qui constituent une partie essentielle de la protection de l'environnement, sont des valeurs importantes, reconnues dans l'Accord sur l'OMC. Le Groupe spécial rappelle que, dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*[1192], l'Organe d'appel a souligné que le préambule de l'Accord de Marrakech instituant l'OMC montrait que les signataires de cet accord étaient, en 1994, tout à fait conscients de l'importance et de la légitimité de la protection de l'environnement en tant qu'objectif de la politique nationale et internationale.[1193] Par conséquent, le Groupe spécial constate que l'objectif consistant à protéger la vie et la santé des animaux et à préserver les végétaux devrait également être jugé important.

[1188] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 23; pièces BRA-13 et BRA-14.
[1189] OMS, "International Travel and Health," pages 132 et 133, 150 (janvier 2005) (pièce BRA-21).
[1190] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 167.
[1191] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172.
[1192] Rapport de l'Organe d'appel *États Unis – Crevettes*, paragraphe 129.
[1193] La partie pertinente du préambule de l'Accord de Marrakech instituant l'OMC est ainsi libellée: "Reconnaissant que leurs rapports dans le domaine commercial et économique devraient être orientés vers le relèvement des niveaux de vie, la réalisation du plein emploi et d'un niveau élevé et toujours croissant du revenu réel et de la demande effective, et l'accroissement de la production et du commerce de marchandises et de services, *tout en permettant l'utilisation optimale des ressources mondiales conformément à l'objectif de développement durable, en vue à la fois de protéger et préserver l'environnement* et de renforcer les moyens d'y parvenir d'une manière qui soit compatible avec leurs besoins et soucis respectifs à différents niveaux de développement économique". (pas d'italique dans l'original) En outre, dans la Décision ministérielle sur le commerce et l'environnement de 1994, les Ministres ont pris acte, entre autres choses, de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et d'Action 21.[1193] Particulièrement pertinent est le paragraphe 4.19 d'Action 21, qui dispose notamment ce qui suit: "(...) la société doit mettre au point des moyens efficaces afin de résoudre le problème de l'élimination des quantités croissantes de déchets et produits résiduaires. Les gouvernements devraient conjuguer leurs efforts avec les milieux industriels, les ménages et le public, afin de réduire la production des déchets et produits résiduaires (...)". Les Communautés européennes ont mentionné la Déclaration de Rio et Action 21 dans leur réponse à la question n° 37 du Groupe spécial et au paragraphe 138 de leur première communication écrite.

Caractère restrictif de la mesure pour le commerce

7.113 Le **Brésil** reconnaît qu'une interdiction d'importer, par définition, a un effet de restriction et il allègue qu'un tel effet est nécessaire pour lui permettre d'éviter d'importer des pneumatiques ayant une durée de vie plus courte.[1194] Les **Communautés européennes** soutiennent qu'une interdiction d'importer est la mesure qui a l'incidence négative la plus forte sur le commerce international.[1195]

7.114 Le **Groupe spécial** rappelle que l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/04 constitue le principal fondement juridique de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés au Brésil.[1196] Cette disposition interdit la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés et, partant, interdit l'importation de pneumatiques rechapés, à l'exception des pneumatiques rechapés originaires des pays du MERCOSUR. L'article 40 cible différents types de pneumatiques rechapés: pour voitures particulières, autocars, camions et aéronefs. Le Groupe spécial note, comme cela a été indiqué par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*[1197], que d'ordinaire, la prohibition à l'importation est "l'arme" la plus lourde dont dispose un Membre dans son arsenal de mesures commerciales. Par conséquent, la mesure du Brésil est aussi restrictive qu'il est possible pour le commerce des pneumatiques rechapés en provenance des pays autres que les pays MERCOSUR, puisqu'elle vise à en arrêter complètement l'entrée au Brésil.

Contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif

7.115 Dans la section précédente, le **Groupe spécial** a constaté que la politique déclarée du Brésil consistant à réduire l'exposition aux risques découlant, pour la santé ou la vie des personnes ou la préservation des végétaux, de l'accumulation de pneumatiques de rebut relevait de l'éventail des politiques visées au paragraphe b) de l'article XX.[1198] Dans ce but, le Groupe spécial a également supposé qu'une mesure liée aux pneumatiques rechapés pouvait avoir un rapport avec les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut. Le Groupe spécial rappelle la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle, pour évaluer la nécessité d'une mesure, l'un des facteurs qui devraient être pris en compte dans l'analyse est la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi.[1199] La question dont le Groupe spécial est maintenant saisi est de savoir si l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contribue à la réalisation de la politique poursuivie, c'est-à-dire la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux contre les risques que présente l'accumulation de pneumatiques de rebut.

7.116 Les **Communautés européennes** font valoir que la contribution de la mesure ne peut pas être purement théorique ou potentielle et qu'il doit être démontré que la mesure apporte une contribution réelle et vérifiable.[1200] Elles font valoir que le Brésil est tenu de quantifier, de manière aussi précise que possible, la façon dont son interdiction contribue à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut sur son territoire.[1201] En particulier, elles considèrent que le Brésil devrait être capable de fournir des renseignements indiquant "de combien l'interdiction d'importer réduit le nombre de

[1194] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 107; deuxième déclaration orale, paragraphe 103.

[1195] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 49.

[1196] Pièce BRA-84. Voir aussi la pièce EC-29.

[1197] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 171.

[1198] Voir plus haut les paragraphes 7.94 à 7.102.

[1199] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164; rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 306; rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 70.

[1200] Réponse des CE à la question n° 118 du Groupe spécial.

[1201] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 25.

pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil".[1202] De l'avis des Communautés européennes, une telle quantification de l'incidence de l'interdiction d'importer est une condition préalable à l'analyse de la contribution requise par l'article XX b).[1203] Elles font valoir que le Brésil doit prouver son affirmation selon laquelle la levée de l'interdiction d'importer aurait pour effet que des "volumes plus importants de pneumatiques de rebut" devraient être éliminés sur son territoire.[1204] De l'avis des Communautés européennes, des "volumes plus importants" est à l'évidence une notion quantitative, qui requiert par conséquent une quantification des volumes de pneumatiques de rebut en cause.[1205]

7.117 Le **Brésil** répond que les risques ne peuvent pas tous être exprimés en termes strictement numériques et que c'est précisément la raison pour laquelle, dans l'affaire *CE – Amiante*, l'Organe d'appel a reconnu qu'"un risque [pouvait] être évalué d'un point de vue quantitatif ou *qualitatif*".[1206] Il soutient que l'Organe d'appel a rejeté catégoriquement l'argument selon lequel la "quantification" des risques était nécessaire et qu'il a considéré que "l'article XX b) … ne [prescrivait] *pas* la quantification en tant que telle du risque pour la santé et la vie des personnes".[1207] Le Brésil soutient aussi que l'analyse de la contribution peut comporter à la fois une évaluation de la capacité de la mesure, par sa conception, à contribuer à la réalisation de l'objectif souhaité et une évaluation de la contribution effective de la mesure.[1208]

7.118 Le **Groupe spécial** note que l'argument des Communautés européennes concerne la question de la quantification de la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil alors que la réponse du Brésil à cet argument est concentrée sur la quantification du risque pour la santé ou la vie des personnes. Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial doit évaluer ici si l'interdiction d'importer contribue à réduire le nombre de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés au Brésil. De l'avis du Groupe spécial, cette démonstration devrait être faite dans la mesure du possible par une quantification mais elle pourrait également être faite par tous autres moyens qui pourraient démontrer suffisamment si la mesure peut contribuer à réduire le nombre de pneumatiques de rebut. Par conséquent, le Groupe spécial ne considère pas que le Brésil soit nécessairement tenu de quantifier exactement l'incidence de l'interdiction d'importer sur la réduction du nombre de pneumatiques de rebut.

7.119 De l'avis du Groupe spécial, une détermination de la contribution d'une mesure à la réalisation d'un objectif particulier est avant tout une analyse de l'intérêt et de la pertinence des moyens choisis pour réaliser le but poursuivi. En d'autres termes, notre évaluation à ce stade de l'analyse se rapporte essentiellement à la "relation des fins et des moyens"[1209] entre l'objectif poursuivi et la mesure choisie. Cette évaluation se rapporte à la capacité de la mesure choisie à contribuer à la réalisation de l'objectif.

[1202] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 29.

[1203] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 30.

[1204] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 28, faisant référence à la deuxième déclaration orale finale du Brésil, paragraphe 8.

[1205] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 28.

[1206] Première déclaration orale finale du Brésil, paragraphe 8; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 112, citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante,* paragraphe 167. (pas d'italique dans l'original)

[1207] Première déclaration orale finale du Brésil, paragraphe 8; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 112, citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante,* au paragraphe 167. (pas d'italique dans l'original)

[1208] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial.

[1209] Voir, dans le contexte de l'article XX g), le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes,* paragraphe 136. En nous référant à cette notion, nous sommes attentifs au fait que notre analyse au titre de l'article XX b) diffère de celle qui doit être effectuée au titre de l'article XX g), car elle comporte, d'une manière générale, une évaluation du point de savoir si la mesure est "nécessaire" et non pas simplement s'il s'agit d'une mesure "relative à" l'intérêt qui doit être protégé.

7.120 Le **Brésil** allègue que l'interdiction d'importer contribue notablement à réduire les risques pour la santé et l'environnement qui résultent de l'accumulation, du transport et de l'élimination de pneumatiques de rebut.[1210] Il fait valoir que les importations de pneumatiques rechapés accroissent les volumes de pneumatiques de rebut et, avec eux, les risques connexes et que, sans l'interdiction d'importer, il ne pourrait pas éliminer effectivement ces risques.[1211]

7.121 Les **Communautés européennes** allèguent que le Brésil n'a pas montré que l'interdiction frappant les importations de pneumatiques rechapés contribuait à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.[1212] Elles font valoir que l'importation de pneumatiques rechapés n'augmente d'aucune façon le nombre de pneumatiques de rebut qui doivent être éliminés au Brésil.[1213]

7.122 Le **Groupe spécial** note que les deux parties ont lié la question de savoir si l'interdiction d'importer contribuait à réduire les risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux à l'incidence de l'interdiction d'importer sur la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil. Le Groupe spécial convient que cette approche constitue, d'une manière générale, le point de repère pertinent pour évaluer la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi. Par conséquent, le Groupe spécial évaluera: a) si l'interdiction d'importer peut contribuer à réduire le nombre de pneumatiques de rebut produits au Brésil; et b) si la réduction du nombre de pneumatiques de rebut peut à son tour contribuer à réduire les risques que présentent les pneumatiques de rebut pour la santé ou la vie des personnes ou pour la préservation des végétaux.

> Contribution de l'interdiction d'importer à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut

7.123 Le **Brésil** fait valoir que, en prohibant l'importation des pneumatiques rechapés qui sont à la fin de leur durée de vie utile – et donc inaptes à un autre rechapage, il encourage les producteurs locaux à rechaper les pneumatiques usagés qui se trouvent déjà sur son territoire, ce qui évite une production inutile de déchets additionnels.[1214] Il fait valoir que chaque pneumatique rechapé qui n'est pas importé sera remplacé par un pneumatique rechapé sur le territoire national, qui autrement n'aurait pas été rechapé, et qu'une réduction des importations d'un produit ayant une durée de vie courte entraîne nécessairement aussi une réduction correspondante du volume de pneumatiques de rebut produits dans le pays importateur.[1215] Le Brésil fait valoir également que, lorsque des pneumatiques rechapés importés remplacent des pneumatiques neufs, ils accroissent les volumes de pneumatiques de rebut.[1216] Le Brésil allègue qu'il encourage activement le rechapage des pneumatiques qu'il consomme et que le pays a des entreprises de rechapage solides et bien implantées dont l'existence remonte au début des années 50.[1217]

7.124 Les **Communautés européennes** allèguent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne réduit pas le rythme d'accumulation des pneumatiques de rebut pour les deux raisons ci-après.[1218] Premièrement, les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques neufs d'origine nationale contribuent également à l'accumulation de déchets de pneumatiques, étant donné que la plupart des pneumatiques neufs pour voitures particulières ne sont même pas aptes au rechapage après un premier cycle de vie sur les routes brésiliennes et que tous les pneumatiques rechapables pour

[1210] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 109.
[1211] Première déclaration finale du Brésil, paragraphe 13.
[1212] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 48.
[1213] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.
[1214] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 106.
[1215] Réponse du Brésil à la question n° 40 du Groupe spécial.
[1216] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 80.
[1217] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 79.
[1218] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 127.

voitures particulières ne sont pas effectivement rechapés au Brésil. Les Communautés européennes font valoir que l'interdiction d'importer contribuerait à réduire le nombre de pneumatiques de rebut générés au Brésil uniquement s'il pouvait être démontré que les pneumatiques neufs sont effectivement rechapés après avoir été utilisés au Brésil.[1219] Deuxièmement, il peut être présumé que pratiquement chaque vente potentielle d'un pneumatique rechapé importé est actuellement, en raison de l'interdiction d'importer, remplacée par la vente au Brésil d'un pneumatique neuf (d'origine nationale ou importé) ou d'un pneumatique rechapé d'origine nationale, fort probablement fabriqué à partir d'un pneumatique usagé importé, dont ni l'un ni l'autre ne pourra, dans le cas d'un pneumatique pour voiture particulière, être rechapé à nouveau.[1220]

7.125 **Le Groupe spécial** note que l'explication donnée par le Brésil en ce qui concerne la contribution de l'interdiction d'importer à la réalisation de l'objectif de réduction du nombre de pneumatiques de rebut part du principe que les pneumatiques rechapés importés seraient remplacés par des pneumatiques rechapés fabriqués sur le territoire national à partir de pneumatiques utilisés au Brésil ou des pneumatiques neufs susceptibles d'être rechapés. Les Communautés européennes laissent entendre, toutefois, que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne contribue pas à réduire le nombre de pneumatiques de rebut parce qu'il est probable que les pneumatiques rechapés importés seront remplacés soit par des pneumatiques neufs inaptes au rechapage soit par des pneumatiques rechapés d'origine nationale très probablement fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés. Le Brésil a reconnu que les pneumatiques rechapés importés étaient en concurrence sur le marché brésilien des pneumatiques de remplacement non seulement avec les pneumatiques *rechapés d'origine nationale* mais aussi avec les pneumatiques *neufs* (*d'origine nationale ou importés*).[1221] Par conséquent, nous devons examiner l'une et l'autre de ces possibilités pour déterminer si l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut contribuer à réduire le nombre de pneumatiques de rebut.

Remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques neufs

7.126 La question que le **Groupe spécial** doit examiner ici est de savoir si l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pourra contribuer à réduire le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil, si les pneumatiques rechapés importés sont remplacés sur le marché par des pneumatiques neufs.

7.127 Le Groupe spécial prend note de l'argument du Brésil selon lequel les pneumatiques rechapés importés deviennent plus rapidement des déchets que les pneumatiques neufs et, de ce fait, accroissent le volume de déchets.[1222] Le Groupe spécial rappelle que les parties conviennent que, conformément aux normes internationales, les pneumatiques pour voitures particulières ne peuvent être rechapés qu'une fois, alors que les pneumatiques pour véhicules utilitaires et aéronefs peuvent être rechapés plus d'une fois.[1223] Le Groupe spécial note donc que les pneumatiques pour *voitures particulières* peuvent avoir au maximum deux "vies utiles": i) en tant que pneumatiques neufs; et ii) en tant que pneumatiques rechapés. Après cela, tous les pneumatiques pour voitures particulières deviennent nécessairement des déchets. Il est entendu, toutefois, que les pneumatiques pour voitures particulières n'ont pas tous la capacité d'avoir deux vies utiles; il se peut que certains d'entre eux ne soient pas susceptibles d'être rechapés et deviennent des déchets au bout d'une vie seulement.

[1219] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 34; réponse des CE à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphe 30.

[1220] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 127.

[1221] Réponse du Brésil à la question n° 108 du Groupe spécial. Le Groupe spécial note aussi qu'il n'est pas permis d'équiper les voitures neuves de pneumatiques rechapés.

[1222] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 76; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 111; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 81.

[1223] Voir le règlement de la CEE-ONU n° 108 (1998), paragraphe 6.2. Première déclaration orale des Communautés européennes,, paragraphe 33. Première communication écrite du Brésil, paragraphe 16.

7.128 À supposer qu'en moyenne un pneumatique, qu'il soit neuf ou rechapé, ne puisse être utilisé sur une voiture particulière que pendant cinq ans[1224], la durée de vie cumulative d'un pneumatique neuf qui a été rechapé au bout de cinq ans est de dix ans, alors que la durée de vie d'un pneumatique déjà rechapé n'est que de cinq ans. Par conséquent, le fait qu'un pneumatique neuf peut durer deux fois plus longtemps qu'un pneumatique déjà rechapé signifie que, globalement, moins de pneumatiques pourraient satisfaire les besoins du marché, ce qui réduirait le nombre total de pneumatiques qui deviennent des déchets si les pneumatiques rechapés importés étaient remplacés par des pneumatiques neufs.[1225]

7.129 Le Groupe spécial relève en outre l'argument du Brésil selon lequel "un pneumatique rechapé, quel que soit son type [pneumatique rechapé pour voitures particulières, pour camions ou pour avions], aura toujours moins de cycles de vie restants et une durée de vie plus courte qu'un pneumatique neuf rechapable".[1226] Les Communautés européennes soutiennent aussi que les pneumatiques pour voitures particulières ne peuvent être rechapés qu'une fois, tandis que les pneumatiques pour véhicules utilitaires peuvent être rechapés jusqu'à trois ou quatre fois et les pneumatiques pour aéronefs jusqu'à huit fois.[1227] Les parties conviennent donc que les pneumatiques pour *autocars, camions et aéronefs* peuvent être rechapés plus d'une fois.[1228] Suivant le même raisonnement que celui qui a été appliqué pour les pneumatiques pour voitures particulières, un pneumatique neuf pour véhicules utilitaires et aéronefs a de même plus de vies utiles qu'un pneumatique déjà rechapé; cela signifie que, globalement, moins de pneumatiques pourraient satisfaire les besoins du marché des pneumatiques pour véhicules utilitaires et aéronefs, ce qui réduirait le nombre total de pneumatiques qui deviennent des déchets. Le Brésil fait valoir aussi qu'il pourrait rester à un pneumatique rechapé pour véhicule utilitaire qui est importé plus près de la fin de sa vie utile moins de 20 pour cent de vie utile.[1229] Toutefois, de la même façon, le Groupe spécial

---

[1224] Voir les réponses du Brésil et des Communautés européennes à la question n° 90 du Groupe spécial concernant la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voiture particulière. Le Brésil estime qu'un pneumatique 175/30 pour voiture particulière peut parcourir environ 60 000 km, ou durer environ six ans, et un pneumatique 165/70 environ 40 000 km ou durer quatre ans. Les Communautés européennes indiquent que, en Europe, le nombre moyen de kilomètres qui peut être parcouru par un pneumatique pour voiture particulière avant son remplacement se situe entre 60 000 et 75 000 kilomètres et que l'on peut partir du principe que la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voiture particulière se situe entre quatre et cinq ans. Elles font valoir qu'il semblerait que le kilométrage moins élevé des pneumatiques brésiliens soit dû au moins bon état des routes au Brésil et donc à l'usure plus importante des pneumatiques.

[1225] Dans sa décision arbitrale du 25 octobre 2005 concernant le différend entre l'Argentine et l'Uruguay relatif à l'interdiction d'importer les pneumatiques remoulés, le tribunal du MERCOSUR a présenté une analyse semblable:

> "En utilisant l'arithmétique simple et en se fondant sur l'anticipation optimiste selon laquelle un pneumatique remoulé pourrait parcourir la même distance qu'un pneumatique neuf, c'est-à-dire 60 000 km, il est possible de conclure qu'après 120 000 km un véhicule à quatre roues équipé de pneumatiques neufs, remoulés par la suite, aura consommé quatre pneumatiques; par ailleurs, un véhicule identique équipé de pneumatiques remoulés aura consommé huit pneumatiques pendant la même période. À l'évidence, si la durée de vie utile totale d'un pneumatique remoulé est inférieure à celle d'un pneumatique neuf (puisque celui-ci peut être remoulé une fois, celui-là pas du tout), l'introduction sur le marché intérieur de pneumatiques remoulés à l'étranger créera avec le temps une charge environnementale plus lourde." (Pièce EC-43, paragraphe 98, traduction anglaise par le Secrétariat de l'OMC)

[1226] Première déclaration finale du Brésil, paragraphe 9.

[1227] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 26. Les Communautés européennes font valoir aussi que l'enveloppe d'un pneumatique pour voitures particulières ne peut pas avoir plus de sept ans au moment de son rechapage, alors qu'il n'existe pas de restriction semblable dans le cas des pneumatiques pour véhicules utilitaires et pour aéronefs. Voir la réponse des CE à la question n° 4 du Groupe spécial.

[1228] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 16.

[1229] Réponse du Brésil à la question n° 5 du Groupe spécial.

note qu'il pourrait rester à un pneumatique rechapé importé pour véhicule utilitaire jusqu'à 80 pour cent de vie utile.

7.130 Pour conclure sur ce point, le **Groupe spécial** est d'avis que tous les types de pneumatiques rechapés (c'est-à-dire pour voitures particulières, autocars, camions et aéronefs) ont, par définition, une durée de vie plus courte que les pneumatiques neufs. Une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut donc entraîner une réduction du nombre total de pneumatiques de rebut parce que les pneumatiques rechapés importés peuvent être remplacés par des pneumatiques neufs qui ont une durée de vie plus longue. Par voie de conséquence, alors que l'importance de la réduction peut varier, s'agissant des pneumatiques pour véhicules utilitaires, selon le stade auquel ils ont pu être importés, dans tous les cas, il faudrait globalement moins de pneumatiques pour satisfaire les besoins du marché.[1230]

Remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés d'origine nationale

7.131 Le **Groupe spécial** prend note de l'argument du Brésil selon lequel la contribution de l'interdiction d'importer à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut tient à sa capacité à stimuler le rechapage des pneumatiques usagés d'origine nationale parce que les pneumatiques rechapés importés peuvent être remplacés par des pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés d'origine nationale qui autrement n'auraient pas été rechapés.[1231]

7.132 Le Groupe spécial doit maintenant déterminer s'il existe un *lien* entre le remplacement de pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques rechapés d'origine nationale et une réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil. Pour le Brésil, l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est un moyen d'encourager les producteurs nationaux à collecter et rechaper les pneumatiques usagés qui se trouvent déjà sur le territoire national, ce qui prolonge le cycle de vie des pneumatiques usagés d'origine nationale.[1232] Cet argument part donc du principe qu'une augmentation du nombre de pneumatiques usagés d'origine nationale qui sont rechapés contribuera à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut.

7.133 Le Groupe spécial est d'avis que, si un pneumatique rechapé d'origine nationale est fabriqué à partir d'un pneumatique utilisé au Brésil, le rechapage de ce pneumatique d'origine nationale contribuera à la gestion et à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil, en faisant en sorte qu'un pneumatique déjà utilisé au Brésil ait une "deuxième vie" en tant que pneumatique rechapé. Le Groupe spécial convient par conséquent que, si les entreprises nationales de rechapage du Brésil rechapent davantage de pneumatiques usagés d'origine nationale, cela réduira le nombre total de pneumatiques de rebut en donnant une deuxième vie à certains pneumatiques usagés qui, autrement, seraient devenus des déchets immédiatement après une seule et unique vie.

7.134 Le Groupe spécial examinera ensuite si une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est susceptible de *promouvoir* le rechapage des pneumatiques usagés d'origine nationale. L'effet direct d'une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est d'obliger les consommateurs de pneumatiques rechapés importés à passer soit à des pneumatiques rechapés fabriqués sur le territoire national soit à des pneumatiques neufs. À supposer que les pneumatiques usagés d'origine nationale soient la seule matière première dont disposent les rechapeurs au Brésil et

[1230] Dans sa réponse à la question n° 117 du Groupe spécial, le Brésil fournit certaines données relatives aux importations de pneumatiques rechapés par type de pneumatiques en 2002/03. D'après ces données, il semble que dans la pratique, par le passé, les importations de pneumatiques rechapés aient été pour l'essentiel constituées de pneumatiques rechapés pour voitures particulières (99,8 pour cent).

[1231] Voir la réponse du Brésil aux questions n° 6 et 26 du Groupe spécial.

[1232] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 106 et 107.

qu'au moins une partie de la demande intérieure soit satisfaite par les pneumatiques rechapés d'origine nationale (par opposition aux pneumatiques neufs), on peut s'attendre à ce qu'une augmentation de la demande de pneumatiques rechapés d'origine nationale entraîne une réaction correspondante de l'offre et, partant, une intensification du rechapage de pneumatiques usagés d'origine nationale.[1233] Par conséquent, le Groupe spécial juge fondé l'argument selon lequel une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut encourager les rechapeurs nationaux à rechaper davantage de pneumatiques usagés d'origine nationale qu'ils ne l'auraient peut-être fait autrement.[1234] Cela sera possible si les pneumatiques usagés d'origine nationale peuvent être rechapés au Brésil.[1235] Le Groupe spécial évaluera à présent si cette hypothèse peut être vérifiée.

7.135 Les parties ont fourni et analysé un certain nombre de documents et de données pour illustrer leur point de vue sur la question de savoir si les pneumatiques usagés d'origine nationale étaient rechapables et rechapés, par exemple: les chiffres concernant la rechapabilité établis par une entreprise brésilienne, Mazola[1236]; le rapport LAFIS et l'étude IPT[1237]; un rapport établi par l'Association brésilienne des entreprises de rechapage (ABR)[1238]; une vidéo produite par BS

[1233] Nous relevons l'argument du Brésil selon lequel le fait que "les entreprises locales de rechapage cherchent désespérément à contourner l'interdiction d'importer par des injonctions judiciaires démontre … que l'interdiction est nécessaire pour inciter ces entreprises à collecter pour rechapage les pneumatiques de rebut accumulés au Brésil au lieu d'importer des pneumatiques usagés". (réponse du Brésil à la question n° 19 du Groupe spécial)

[1234] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 106.

[1235] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 108.

[1236] Première communication écrite du Brésil paragraphe 79 et pièce BRA-93. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36. Le Brésil allègue que, d'après Mazola, une société qui sélectionne des enveloppes rechapables pour le principal détaillant de pneumatiques, environ 30 pour cent des pneumatiques pour voitures particulières qui se trouvent au Brésil sont aptes au rechapage. Pour leur part, les Communautés européennes font valoir que les chiffres de Mazola comportent un certain nombre d'incertitudes, par exemple en ce qui concerne le point de savoir si le tableau exclut uniquement les pneumatiques qui sont "rechapables", ou s'il exclut aussi les pneumatiques qui peuvent avoir d'autres usages, y compris les pneumatiques à mi-vie, ou les pneumatiques qui peuvent être utilisés comme matériau de recyclage. D'après une lettre du directeur de Mazola (pièce BRA-160), l'activité de cette société consiste à commercialiser les "pneumatiques (rechapés) utilisables ", par opposition aux "pneumatiques inutilisables" qui sont "expédiés vers leur destination finale". On ne voit pas bien si ce tableau exclut uniquement les pneumatiques rechapables.

[1237] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45, et pièce EC-92, page 11. Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 72. Les Communautés européennes font valoir qu'une récente description du marché brésilien du pneumatique – le rapport LAFIS – indique que le taux de rechapage des pneumatiques au Brésil en 2005 est de 9,9 pour cent. Le Brésil répond que ce chiffre provient d'une étude intitulée "Identifying Final Destinations of Unusable Tires" (étude IPT, pièce BRA-159). Il soutient que l'étude IPT est "controversée" car elle portait seulement sur "les détaillants et les ateliers de réparation de pneumatiques" et ne rendait pas compte des pneumatiques rechapables détenus par des propriétaires, et que le document ne rendait pas compte non plus d'une large part des pneumatiques pour véhicules utilitaires parce que, selon le Brésil, ces pneumatiques ne passent pas d'ordinaire par les détaillants ou les ateliers de réparation de pneumatiques. Pour leur part, les Communautés européennes font valoir que le taux de rechapage est un chiffre global incluant tous les types de pneumatiques, y compris les pneumatiques pour camions: cela signifie que le pourcentage des pneumatiques pour voitures particulières qui sont rechapés doit être nettement inférieur à 9,9 pour cent et très probablement minime.

[1238] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 116, pièce BRA-95 et 157. Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 29. Le Brésil fait valoir que, d'après les renseignements communiqués par l'ABR, plus de 84 millions de pneumatiques ont été rechapés au Brésil entre 2001 et 2005. Dans la même période, fait-il valoir, seulement 27 millions de pneumatiques usagés ont été importés. Pour le Brésil, bon nombre d'enveloppes importées sont inaptes au rechapage mais, même si toutes les enveloppes importées avaient été rechapées entre 2001 et 2005, 57 millions de pneumatiques rechapés auraient encore été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. Les Communautés européennes notent que le rapport de l'ABR indique que la grande majorité des enveloppes pour voitures particulières rechapées au Brésil sont importées. Le Groupe spécial note que le rapport établi par l'ABR indique aussi que: "la grande

Colway[1239]; une note technique d'INMETRO[1240]; un tableau concernant le taux de rechapabilité et de rechapage des pneumatiques usagés brésiliens[1241]; et les chiffres concernant la rechapabilité dans d'autres pays.[1242] Il y a des divergences de vues entre les parties quant à la pertinence et à l'exactitude

---

majorité, mais non la totalité, des enveloppes pour voitures particulières réformées au Brésil sont importées" et qu'"il n'est pas possible de préciser le pourcentage des enveloppes que l'on peut effectivement se procurer sur le marché local". Cela veut donc dire que, d'après ce rapport, les rechapeurs brésiliens, fût-ce dans une faible mesure, utilisent des enveloppes d'origine nationale.

[1239] Réponse des CE à la question n° 21 du Groupe spécial et pièce EC-72. Réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial. Les Communautés européennes soutiennent que dans la vidéo réalisée par les associations de rechapage brésiliennes ABIP et ABR, qui rend compte du débat en cours au Brésil sur la prohibition des importations de pneumatiques usagés, plusieurs entreprises de rechapage brésiliennes déclarent qu'elles doivent importer des pneumatiques usagés pour pouvoir exercer leur activité au Brésil. Par ailleurs, le Brésil fait observer que la vidéo indique qu':"[a]ujourd'hui, les enveloppes d'origine nationale représentent 60 pour cent de la matière première utilisée par les rechapeurs brésiliens". Les Communautés européennes répondent que la vidéo ne contient pas une telle déclaration et qu'elle indique ce qui suit: "Des enveloppes brésiliennes sont déjà utilisées. En raison du mauvais état des routes et des autoroutes du pays, celles que nous avons pu utiliser permettent seulement de répondre à 60 pour cent de nos besoins, ce qui veut dire que notre segment fonctionne en ayant un potentiel non utilisé de 40 pour cent". Le Groupe spécial note qu'il y a un désaccord entre les parties sur la nature du chiffre de "60 pour cent". La vidéo contient néanmoins une déclaration indiquant que des pneumatiques utilisés sur le territoire national sont rechapés.

[1240] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 81, et pièce EC-45. Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 115. Les Communautés européennes font observer que la Note technique INMETRO de 2000 dit que "[l]'industrie nationale du reconditionnement des pneumatiques, essentiellement l'industrie des pneumatiques remoulés, a besoin d'importer des pneumatiques usagés pour en utiliser les carcasses comme matière première. Il est généralement confirmé que l'utilisation de pneumatiques usagés d'origine nationale n'est pas viable d'un point de vue économique étant donné nos conditions d'utilisation". Pour leur part, le Brésil fait valoir que la note traitait de la viabilité économique, et non de l'aptitude effective au rechapage. En outre, il fait valoir que le règlement final publié par INMETRO en tant que Note technique n° 001/2006 (pièce n° 163) au sujet de l'injonction en faveur des pneumatiques rechapés ne fait pas référence à la viabilité économique. Toutefois, le texte recommande de ne pas importer de pneumatiques usagés pour les rechaper puisque le nombre de pneumatiques usagés qui doivent être éliminés du marché intérieur répond déjà à la demande des rechapeurs.

[1241] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 57 à 61, réponse du Brésil aux questions n° 107 et 117 du Groupe spécial et pièce BRA-162. Réponse des CE à la question n° 107 du Groupe spécial. Le Brésil présente plusieurs tableaux qui montrent le nombre de pneumatiques rechapés au Brésil fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale au cours des années 2001 à 2005 et le taux de rechapage à partir d'enveloppes d'origine nationale. Il explique que les tableaux présentent deux scénarios: i) le scénario prudent part de l'hypothèse que toutes les enveloppes importées étaient rechapables et ont effectivement été rechapées; ii) le scénario réaliste est fondé sur des estimations des rechapeurs brésiliens selon lesquelles environ deux tiers des enveloppes importées ont été rechapées. Le Brésil fait valoir que les deux scénarios montrent que les pneumatiques utilisés sur son territoire ont été rechapés en très grand nombre. Il estime que le taux de rechapage global à partir d'enveloppes d'origine nationale a atteint un sommet en 2003, de l'ordre de 44 pour cent selon le scénario réaliste, ou de 35 pour cent selon le scénario prudent. Selon le Brésil, cela veut dire que jusqu'à 44 pour cent de tous les pneumatiques usagés potentiellement rechapables au Brésil non seulement étaient aptes au rechapage mais qu'ils ont effectivement été rechapés. Les Communautés européennes soutiennent que, à l'exception du nombre de pneumatiques usagés importés, les calculs figurant dans la pièce BRA-162 sont remplis d'inexactitudes et d'hypothèses non prouvées. Pour les Communautés européennes, la pièce BRA-162 est inadéquate aux fins d'établir le taux de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières et pour camions, ainsi que la part des enveloppes d'origine nationale dans l'ensemble des pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil.

[1242] Le Brésil a fourni quelques exemples de chiffres concernant la rechapabilité pour d'autres pays: au Royaume-Uni, 10 à 30 pour cent des pneumatiques usagés sont aptes au rechapage; aux États-Unis, moins de 12 pour cent; en Australie, 15 à 20 pour cent; en France, 33 pour cent. Première communication écrite du Brésil, paragraphe 79. Le Brésil a fait valoir également qu'aucun pays, y compris le Brésil, ne pouvait donner de chiffres précis en ce qui concerne l'aptitude au rechapage. Réponse du Brésil à la question n° 17 du Groupe spécial.

des éléments de preuve présentés concernant le niveau de rechapabilité des pneumatiques au Brésil, ainsi que la mesure dans laquelle les pneumatiques utilisés au Brésil sont effectivement rechapés. Le Brésil allègue qu'environ 30 pour cent des enveloppes brésiliennes sont rechapables et que le taux global de rechapage (c'est-à-dire incluant les pneumatiques pour voitures particulières, pour camions et pour autocars) au Brésil atteint 44 pour cent.[1243] Les Communautés européennes allèguent que les pneumatiques usagés brésiliens sont généralement inaptes au rechapage et que le taux de rechapage des enveloppes d'origine nationale au Brésil ne dépasse pas 9,9 pour cent. Elles notent toutefois que ce chiffre inclut les pneumatiques pour camions et que le taux de rechapage des pneumatiques d'origine nationale pour voitures particulières est encore plus bas.[1244]

7.136 Les rapports et études mentionnés au paragraphe précédent indiquent qu'une partie au moins des pneumatiques usagés d'origine nationale est rechapée au Brésil. Par exemple, le rapport de l'ABR indique que "la grande majorité, mais non la totalité, des enveloppes pour voitures particulières réformées au Brésil sont importées"[1245]; et la Note technique INMETRO n° 001/2006 recommande que les pneumatiques usagés ne soient pas importés dans le but d'être utilisés pour le rechapage, puisque "le nombre de pneumatiques usagés qui doivent être éliminés du marché intérieur répond d'ores et déjà à la demande des rechapeurs".[1246]

7.137 Le Groupe spécial note en outre que le Brésil a fait valoir qu'il avait adopté un certain nombre de mesures pour faciliter l'accès des rechapeurs nationaux à des pneumatiques usagés de bonne qualité.[1247] Le Groupe spécial est d'avis que de telles mesures pourraient, de fait, contribuer de manière positive à la capacité du Brésil de rechaper ses propres pneumatiques. Premièrement, d'après le Brésil, la Résolution CONAMA n° 258/1999, modifiée en 2002, prévoit un programme de collecte et d'élimination au Brésil[1248] et oblige les fabricants et les importateurs de pneumatiques neufs à collecter et à éliminer les pneumatiques de rebut dans une proportion de cinq pneumatiques de rebut pour quatre pneumatiques neufs.[1249] Le Brésil indique aussi que, en vertu de la Résolution CONAMA n° 258/1999, les rechapeurs nationaux sont exemptés des obligations en matière d'élimination, à condition qu'ils transforment les pneumatiques consommés sur le territoire national.[1250] De surcroît, le Brésil allègue qu'il a adopté, pour la fabrication des pneumatiques neufs, des règles techniques rigoureuses qui contribuent à produire des pneumatiques de meilleure qualité et, par la suite, de meilleures enveloppes.[1251] Le Groupe spécial relève l'allégation des Communautés européennes

[1243] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 61.

[1244] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 82; réponse des CE à la question n° 20 du Groupe spécial; Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 44 à 46; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 30.

[1245] Pièce BRA-95, paragraphe 6.

[1246] Pièce BRA-163, page 10.

[1247] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.

[1248] Première communication écrite du Brésil,, paragraphes 71 et 72; Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 86. Pièce BRA-4. L'article premier de ce règlement indique ce qui suit: "Les fabricants et les importateurs de pneumatiques sont tenus de collecter et d'éliminer de façon définitive les pneumatiques de rebut au Brésil, de manière appropriée, selon la proportion indiquée dans le présent règlement en ce qui concerne les quantités de pneumatiques fabriqués et/ou importés." L'article 3.IV précise: "a) les fabricants et les importateurs devraient éliminer de façon définitive *cinq pneumatiques de rebut* pour *quatre pneumatiques neufs* fabriqués au Brésil ou pneumatiques neufs importés, y compris ceux qui sont montés sur des véhicules importés; b) les importateurs devraient éliminer de façon définitive *quatre pneumatiques de rebut* pour *trois pneumatiques importés recyclés [c'est-à-dire rechapés]* de tout type". [pas d'italique dans l'original] Un pneumatique de rebut est défini à l'article 2 comme un pneumatique "qui ne peut plus être restauré en vue de permettre à nouveau l'utilisation routière". Voir aussi la Résolution CONAMA n° 301/2002 (pièce BRA-68).

[1249] Le Groupe spécial note aussi que le Brésil soutient qu'il a fait appliquer ces obligations et a imposé des amendes importantes à cet égard; qu'il a aidé des sociétés privées à créer des centres de collecte ("*ecopontos*"); et qu'il a intensifié ses propres efforts dans ce domaine.

[1250] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.

[1251] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.

concernant l'existence au Brésil de pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure.[1252] Le Brésil répond que les pneumatiques neufs vendus au Brésil (qu'ils soient de fabrication nationale ou importés) sont des pneumatiques de grande qualité qui sont conformes à des normes techniques et de performance rigoureuses fondées sur les normes internationales et que les pneumatiques fabriqués suivant ces normes peuvent être rechapés.[1253] Le Groupe spécial n'a donc pas lieu de penser que les pneumatiques neufs vendus au Brésil sont des pneumatiques de qualité inférieure.

7.138 Le Brésil a également indiqué que l'inspection des automobiles constituait un instrument important pour accroître le nombre d'enveloppes rechapables dans le pays[1254] et qu'il continuait d'encourager un meilleur entretien des pneumatiques pour améliorer l'aptitude au rechapage des pneumatiques collectés.[1255] Toutefois, les Communautés européennes allèguent qu'il n'existe pas actuellement de règles, au niveau fédéral, qui établiraient un système d'inspections obligatoires des véhicules.[1256] Le Brésil fait valoir que le Code national de la route (Loi n° 9503) promulgué en 1997[1257] prescrit des inspections annuelles de sécurité pour tous les véhicules[1258] et que le projet de loi n° 5979/2001 examiné actuellement par le Congrès national fixe des règles générales qui devront être appliquées par les États dans ces inspections de sécurité.[1259] Il soutient en outre que, du fait que les règles générales qui devront être appliquées par les États du Brésil sont toujours à l'examen devant le Congrès national, les États appliquent leur propres lignes techniques directrices dans les inspections obligatoires, lesquelles sont effectuées lorsqu'un véhicule est immatriculé pour la première fois ou qu'il change de propriétaire.[1260] Il apparaît donc que des inspections obligatoires ont lieu au Brésil et qu'il faut s'attendre à des inspections plus fréquentes lorsque le projet de loi n° 5979/2001 aura été approuvé.

7.139 En outre, le Groupe spécial note que les deux parties sont convenues que si les importations de pneumatiques usagés et les importations de pneumatiques rechapés étaient interdites, les volumes de déchets seraient à leur niveau le plus bas.[1261] Pour que l'interdiction des pneumatiques rechapés contribue à la réalisation de l'objectif de réduction du nombre de pneumatiques de rebut, elle ne devrait pas entraîner le remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques usagés importés. Le Groupe spécial note que l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/04 interdit l'importation à la fois des pneumatiques usagés et des pneumatiques rechapés au Brésil. Par conséquent, le Groupe spécial observe que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés confirme l'efficacité de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés en ce qui concerne la réduction du nombre de pneumatiques de rebut.

7.140 Le Groupe spécial relève en outre l'argument des Communautés européennes selon lequel, en fait, il peut être présumé que pratiquement chaque vente potentielle d'un pneumatique rechapé importé est actuellement, en raison de l'interdiction d'importer, remplacée par la vente au Brésil d'un pneumatique neuf ou d'un pneumatique rechapé d'origine nationale, fort probablement fabriqué à

[1252]Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 28; réponse des Communautés européennes à la question n° 11 du Groupe spécial.

[1253] Réponse du Brésil aux questions n° 12 et 91 du Groupe spécial.

[1254] Réponse du Brésil à la question n° 8 des Communautés européennes.

[1255] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 82.

[1256] Réponse des Communautés européennes à la question n° 87 du Groupe spécial.

[1257] Pièce BRA-102.

[1258] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 82.

[1259] Réponse du Brésil à la question n° 8 des Communautés européennes.

[1260] Réponse du Brésil à la question n° 9 des Communautés européennes.

[1261] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 120. Deuxième déclaration orale, paragraphe 79. Voir le rapport d'expert de Plinio M. Nastari, M.Sc., Ph.D., juillet 2006, paragraphe 39 ("rapport Nastari") (pièce BRA-146). Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 36.

partir d'un pneumatique usagé importé.[1262] Le Groupe spécial note qu'un certain nombre d'injonctions préliminaires ont autorisé provisoirement les rechapeurs locaux à importer des enveloppes, ce qui a permis de fabriquer des pneumatiques rechapés dans le pays à partir de telles enveloppes importées, malgré la prohibition de ces importations énoncée à l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/04.[1263] Le Groupe spécial relève l'explication du Brésil selon laquelle les importations de pneumatiques usagés obtenues par des injonctions ne font pas partie de la conception de la mesure et constituent plutôt une tentative pour compromettre la conception et l'application de la mesure.[1264] Comme nous l'avons indiqué précédemment, notre analyse à ce stade est axée sur la mesure elle-même, et non sur les éléments relatifs à la façon dont elle est appliquée, lesquels seront pertinents dans le contexte de notre analyse au titre du texte introductif de l'article XX.[1265] Nous réserverons donc notre examen de cet élément pour ce stade ultérieur.

7.141 Enfin, il apparaît au Groupe spécial que les entreprises brésiliennes de rechapage ont la capacité de production pour rechaper les pneumatiques usagés d'origine nationale en fin de vie. Cette conclusion peut être tirée du rapport de l'ABR, qui montre que la production des entreprises nationales de rechapage du Brésil en 2005 était de 10,8 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières et 7,8 millions de pneumatiques pour camions et autocars.[1266] Cela veut dire qu'au total 18,6 millions de pneumatiques rechapés ont été fabriqués au Brésil en 2005. Le Brésil indique également que, en 2005, 33,4 millions de pneumatiques neufs (tous types inclus) ont été vendus sur son territoire (soit de fabrication nationale soit importés).[1267]

7.142 Compte tenu de ce qui précède, le **Groupe spécial** est d'avis que le Brésil a établi qu'il avait la capacité de production pour rechaper les pneumatiques usagés d'origine nationale, que les pneumatiques usagés d'origine nationale étaient aptes au rechapage et étaient rechapés. Par conséquent, le Groupe spécial conclut que l'interdiction d'importer est susceptible de contribuer à réduire la quantité globale de pneumatiques de rebut générés au Brésil. Ayant déterminé ce premier aspect de la contribution, le Groupe spécial passe maintenant à l'examen du point de savoir si une telle réduction, à son tour, entraînera une réduction des risques pour la santé ou la vie des personnes auxquels le Brésil cherche à faire face.

> Contribution de l'interdiction d'importer à la réduction des risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux ou pour la préservation des végétaux

7.143 Le **Brésil** fait valoir qu'il a démontré que l'interdiction d'importer contribuait notablement à réduire les risques, pour la santé et l'environnement, qui résultent de l'accumulation, du transport et de l'élimination de pneumatiques de rebut.[1268] Pour le Brésil, en réduisant les volumes de pneumatiques de rebut et, par voie de conséquence, le nombre de pneumatiques qui s'entasseront ou seront mis en décharge d'une manière illicite, l'interdiction d'importer réduit aussi le nombre de gîtes larvaires des

---

[1262] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 127.

[1263] Le Brésil fait également valoir que le fait que "les entreprises de rechapage locales cherchent désespérément à contourner l'interdiction d'importer par des injonctions judiciaires démontre ... que l'interdiction est nécessaire pour inciter ces entreprises à collecter en vue du rechapage les pneumatiques de rebut accumulés au Brésil au lieu d'importer des pneumatiques usagés". Réponse du Brésil à la question n° 19 du Groupe spécial.

[1264] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial.

[1265] Voir plus haut le paragraphe 7.107.

[1266] Pièce BRA-157, paragraphe 2. Le rapport de l'ABR indique aussi qu'"[i]l y a 1 257 sociétés de reconditionnement qui opèrent avec des pneumatiques pour camions/autocars; 120 dans le secteur des pneumatiques pour voitures particulières; 100 dans le secteur des pneumatiques pour véhicules agricole/engins de terrassement; 100 dans le secteur des pneumatiques pour motocycles. Cela fait au total 1 577 sociétés de reconditionnement des pneumatiques". Pièce BRA-157, paragraphe 1.

[1267] Réponse du Brésil à la question n° 99 du Groupe spécial.

[1268] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 109.

moustiques[1269] et les risques pour la santé que présentent les incendies de pneumatiques et la lixiviation toxique.[1270] Pour le Brésil, plus il y a de pneumatiques de rebut, plus les risques sont élevés.[1271] Outre la collecte des pneumatiques, le Brésil souligne que sa campagne de lutte contre la dengue cible d'autres conteneurs clés, sensibilise le public sur la prévention de la dengue, permet de procéder à une surveillance des moustiques, de contrôler la résistance des moustiques aux insecticides et de proposer des conseils concernant le traitement des patients atteints de la dengue.[1272] Il fait valoir en outre que le niveau de risque que présentent les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires est plus élevé que celui que présentent les pneumatiques rechapés pour voitures particulières parce que les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires sont sensiblement plus lourds et produisent donc davantage de déchets.[1273]

7.144 Les **Communautés européennes** font valoir que, même si le Brésil avait établi que son interdiction contribuait à réduire le nombre de pneumatiques de rebut, il n'a pas démontré que cela entraînait une réduction des risques pour la santé ou la vie des personnes.[1274] De l'avis des Communautés européennes, les problèmes résultant des pneumatiques de rebut ne sont pas imputables à l'importation de pneumatiques rechapés mais aux 100 millions de pneumatiques de rebut disséminés sur le territoire, et les problèmes pour la santé continuent depuis que l'interdiction a été promulguée.[1275]

7.145 De l'avis du **Groupe spécial**, on ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que la mesure spécifique examinée élimine entièrement le risque pour la santé ou la vie des personnes qui résulte de l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil, ou même à ce que son effet sur la réduction effective de l'incidence des maladies en cause se manifeste très rapidement après la promulgation de la mesure, en particulier lorsque, en plus du produit spécifique ciblé par la mesure (les pneumatiques rechapés), un certain nombre de facteurs contribuent aussi à la réalisation du risque.

7.146 La question qui se pose ici est de savoir si une mesure qui contribue à réduire le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil contribuera à réduire les risques découlant d'une telle accumulation. À cet égard, le Groupe spécial juge important que l'essence même du problème soit l'accumulation effective de déchets en elle-même et à elle seule. Dans la mesure où il a été démontré que cette accumulation était associée à l'occurrence des risques en cause, y compris la constitution de gîtes larvaires fertiles pour les moustiques vecteurs de ces maladies, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'une réduction de l'accumulation, même si elle ne l'élimine pas, aille dans le sens de la réduction de l'occurrence des maladies et des incendies de pneumatiques. Le Groupe spécial note également que la mesure en cause doit opérer conjointement avec un certain nombre d'autres mesures adoptées par le Brésil sur son territoire national pour réduire les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut (par exemple la collecte des pneumatiques), ainsi que des mesures ciblant les maladies transmises par les moustiques, y compris des mesures destinées à traiter les conteneurs clés, autres que les pneumatiques de rebut, qui peuvent constituer des gîtes larvaires pour les maladies transmises par les moustiques.[1276]

7.147 Dans ce contexte, le Groupe spécial juge raisonnable de considérer qu'une mesure qui contribue à réduire le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil contribuera aussi à réduire les

[1269] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 123.
[1270] Deuxième communication écrite du Brésil,paragraphe 132.
[1271] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 78.
[1272] Réponse du Brésil à la question n° 89 du Groupe spécial.
[1273] Réponse du Brésil aux questions n° 5, 100 à 102 du Groupe spécial.
[1274] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 42.
[1275] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.
[1276] Voir la réponse du Brésil à la question n° 89 du Groupe spécial; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 126.

risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux, ou pour la préservation des végétaux, qui résultent de l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil.

Conclusion

7.148 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe spécial conclut que la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés est susceptible de favoriser la réalisation de l'objectif visé par le Brésil en ce sens qu'elle peut entraîner une réduction du nombre global de pneumatiques de rebut produits sur son territoire, ce qui peut à son tour réduire le potentiel d'exposition aux risques spécifiques pour la santé et la vie des personnes et des animaux, ou pour la préservation des végétaux, auxquels le Brésil cherche à faire face.

Mesures de rechange disponibles

Approche suivie par le Groupe spécial

7.149 Ayant examiné les facteurs pertinents identifiés par l'Organe d'appel, le Groupe spécial procédera maintenant à une comparaison entre la mesure contestée et les solutions de rechange possibles. À cet égard, le Groupe spécial rappelle la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle une mesure ne peut pas être considérée comme "nécessaire" au sens de l'article XX si une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC, ou une mesure moins incompatible avec les règles de l'OMC, est "raisonnablement disponible" qui permettrait d'atteindre le même objectif.[1277]

7.150 Comme l'a dit l'Organe d'appel dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes,* le processus de soupesage et de mise en balance des facteurs que nous avons examinés plus haut devrait éclairer la détermination du point de savoir si une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC dont on pourrait raisonnablement attendre du Membre concerné qu'il l'emploie est disponible, ou si une mesure moins incompatible avec les règles de l'OMC est disponible.[1278]

7.151 En l'espèce, nous avons déterminé plus haut que l'objectif de protection de la santé et de la vie des personnes était à la fois vital et important au plus haut point et que l'objectif de protection de la vie et la santé des animaux et de préservation des végétaux pouvait également être jugé important. Nous avons observé aussi que la mesure contestée, une interdiction complète d'importer, était particulièrement restrictive pour le commerce, mais qu'elle pouvait aussi contribuer à la réalisation de

---

[1277] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 165 et 166 et rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante,* paragraphes 170 à 172. L'Organe d'appel, en examinant la "nécessité" des mesures respectivement au titre de l'article XX b) et XX d) dont il s'agissait dans les deux affaires, a constaté que le critère énoncé par le Groupe spécial du GATT *États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930* était correct. Le Groupe spécial *États-Unis – L'article 337 de la Loi douanière de 1930* a indiqué ce qui suit:

> "Il était clair pour le Groupe spécial qu'une partie contractante ne peut justifier une mesure incompatible avec une autre disposition de l'Accord général en la déclarant "nécessaire" au sens de l'article XX d) si elle dispose d'une autre mesure dont on pourrait attendre raisonnablement qu'elle l'emploie et qui n'est pas incompatible avec d'autres dispositions de l'Accord général. De même, dans les cas où une mesure compatible avec d'autres dispositions de l'Accord général n'est pas raisonnablement disponible, une partie contractante a l'obligation d'utiliser, parmi les mesures dont elle dispose raisonnablement, celle qui comporte le moindre degré d'incompatibilité avec les autres dispositions de l'Accord général." (Rapport du Groupe spécial *États-Unis – L'article 337 de la loi douanière de 1930*, (IBDD, S36/386, paragraphe 5.10)

[1278] Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 70. Le Brésil souscrit également à cette approche. Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphes 112 et 113.

l'objectif poursuivi, en ce sens qu'elle pouvait entraîner une réduction du nombre total de pneumatiques de rebut produits au Brésil, ce qui pouvait à son tour réduire le potentiel d'exposition aux risques spécifiques pour la santé et la vie des personnes et des animaux, ou pour la préservation des végétaux, auxquels le Brésil cherchait à faire face.

7.152 Nous devons donc maintenant examiner si une mesure de rechange, moins incompatible avec les dispositions du GATT de 1994, c'est-à-dire moins restrictive pour le commerce qu'une interdiction complète d'importer, aurait été "raisonnablement à la disposition" du Brésil pour atteindre le même objectif, compte tenu du niveau de protection choisi par le Brésil.[1279] La mesure contestée ne pourrait pas être jugée nécessaire si une telle mesure de rechange était disponible.

7.153 Les **Communautés européennes** estiment qu'il appartient au Brésil de prouver qu'il n'existe pas de solutions de rechange raisonnablement disponibles à l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[1280] Selon les Communautés européennes, dès lors que la partie plaignante identifie l'ensemble des mesures de rechange, c'est à la partie défenderesse qu'il incombe de prouver que les mesures de rechange identifiées par la partie plaignante ne sont pas raisonnablement disponibles.[1281]

7.154 Le **Brésil** fait valoir qu'il incombe à la partie plaignante, et non au défendeur, de démontrer qu'une mesure moins restrictive pour le commerce est raisonnablement disponible et que c'est seulement si la partie plaignante invoque une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC qui est raisonnablement disponible que la charge de la preuve passerait à la partie défenderesse.[1282]

7.155 Le **Groupe spécial** rappelle que, dans l'affaire *États-Unis – Jeux*, l'Organe d'appel a constaté que le défendeur devait seulement établir *prima facie* la nécessité d'une mesure et n'avait pas besoin d'identifier des mesures moins incompatibles avec les règles de l'OMC. L'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "[i]l incombe à la partie défenderesse d'établir *prima facie* que sa mesure est "nécessaire" en présentant des éléments de preuve et des arguments qui permettent à un groupe spécial d'évaluer la mesure contestée compte tenu des facteurs pertinents à "soupeser et à mettre en balance" en l'espèce. Ce faisant, la partie défenderesse peut indiquer pourquoi les mesures de rechange ne permettraient pas de réaliser les mêmes objectifs que la mesure contestée, mais elle n'a aucune obligation de le faire pour établir, d'emblée, que sa mesure est "nécessaire".[1283]

7.156 L'Organe d'appel a constaté ensuite que, dès lors que la partie plaignante proposait une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC, le défendeur devait démontrer pourquoi la mesure en cause était nécessaire à la lumière de la mesure de rechange invoquée par le plaignant ou pourquoi la solution de rechange proposée n'était pas "raisonnablement disponible":

[1279] À cet égard, nous rappelons la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Amiante* selon laquelle, étant donné que la valeur poursuivie dans cette affaire – la protection de la vie et de la santé des personnes au moyen de la suppression ou de la réduction des risques pour la santé que présentent les fibres d'amiante – était à la fois vitale et importante au plus haut point, il ne restait plus qu'à savoir s'il existait une autre mesure qui permettrait d'atteindre le même objectif et qui avait moins d'effets de restriction des échanges qu'une interdiction (la mesure en cause) (rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172*)*.

[1280] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 110.

[1281] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 69 à 71, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 309 à 311.

[1282] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 116 et 117, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 311, 320; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 39.

[1283] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 310.

> "Si, toutefois, la partie plaignante invoque une mesure de rechange compatible avec les règles de l'OMC qu'à son avis la partie défenderesse aurait dû adopter, la partie défenderesse sera tenue de démontrer pourquoi sa mesure contestée reste néanmoins "nécessaire" à la lumière de la mesure de rechange en question ou, autrement dit, pourquoi la mesure de rechange proposée n'est pas, en fait, "raisonnablement disponible". Si une partie défenderesse démontre que la mesure de rechange n'est pas "raisonnablement disponible", compte tenu des intérêts ou des valeurs recherchés et du niveau de protection souhaité par la partie, il s'ensuit que la mesure contestée doit être "nécessaire … "[1284]

7.157 Suivant la même approche, nous examinerons d'abord si les Communautés européennes ont identifié une mesure, autre que l'interdiction d'importer, qui est compatible avec les dispositions de l'Accord sur l'OMC, ou qui est moins incompatible avec les dispositions de l'Accord sur l'OMC, et qui en même temps, de l'avis des CE, était raisonnablement à la disposition du Brésil pour réaliser son objectif général. Si le Groupe spécial constate que les Communautés européennes ont fait cela, il examinera ensuite, à la lumière des mesures de rechange qu'elles auront identifiées, si le Brésil a démontré pourquoi l'interdiction d'importer restait néanmoins nécessaire (c'est-à-dire pourquoi ces mesures de rechange n'étaient pas, en fait, raisonnablement disponibles). Il nous semble que cette évaluation comporte en particulier un examen du caractère restrictif pour le commerce des solutions de rechange proposées par comparaison avec le caractère restrictif pour le commerce de la mesure en cause, compte tenu également de l'importance de l'objectif poursuivi et de la capacité de la mesure de rechange proposée de réaliser cet objectif.

7.158 Quant aux éléments qui peuvent guider notre évaluation s'agissant de savoir si une mesure de rechange est raisonnablement disponible, nous jugeons utile la déclaration suivante faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Jeux*:

> "… Toutefois, il peut être constaté qu'une mesure de rechange n'est pas "raisonnablement disponible" lorsqu'elle est de nature purement théorique, par exemple, lorsque le Membre défendeur n'est pas capable de l'adopter ou lorsque la mesure impose une charge indue à ce Membre, par exemple des coûts prohibitifs ou des difficultés techniques substantielles. Par ailleurs, une mesure de rechange "raisonnablement disponible" doit être une mesure qui préserverait le droit du Membre défendeur d'assurer le niveau de protection qu'il souhaite pour ce qui est de l'objectif poursuivi … ".[1285]

Mesures de rechange identifiées par les Communautés européennes

7.159 Les Communautés européennes ont identifié diverses mesures comme solutions de rechange pour remplacer la prohibition à l'importation imposée par le Brésil. Plus spécifiquement, les Communautés européennes ont classé les mesures présentées en deux catégories – les mesures de

---

[1284] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 311.

[1285] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 308. Nous notons aussi que, dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, l'Organe d'appel a approuvé l'approche suivie alors par le Groupe spécial:

> "Ayant constaté que d'autres mesures d'exécution possibles, compatibles avec l'*Accord sur l'OMC*, existaient pour d'autres gammes de produits apparentés, le Groupe spécial a ajouté:
>
> "… c'est à la Corée qu'il appartient de démontrer que cette autre mesure n'est pas raisonnablement disponible ou est excessivement contraignante, financièrement ou techniquement, compte tenu de divers facteurs, notamment ce qu'elle coûte au pays, pour garantir que les consommateurs ne sont pas trompés quant à l'origine de la viande de bœuf. (note de bas de page de l'original omise)

rechange visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil et celles qui vise à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut au Brésil.

7.160 Premièrement, les Communautés européennes donnent à entendre que le Brésil n'a pas fait "tout ce qu'il pouvait" pour réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut sur son territoire parce qu'il existait diverses autres mesures dont on aurait pu raisonnablement attendre qu'il les emploie pour réaliser le même objectif. Elles font valoir que le Brésil aurait dû prendre les mesures internes suivantes: mesures visant à encourager ou à assurer le rechapage des pneumatiques d'origine nationale pour voitures particulières, y compris par exemple des mesures comme des campagnes de sensibilisation ou la passation de marchés publics pour imposer l'installation de pneumatiques rechapés sur les véhicules officiels; mesures visant à améliorer la faible aptitude au rechapage des pneumatiques brésiliens pour voitures particulières[1286]; mesures susceptibles de réduire l'utilisation des voitures au Brésil, par exemple en faisant la promotion des transports publics dans les zones urbaines[1287]; s'agissant des pneumatiques qui ont déjà été rechapés, toute politique visant à utiliser plus longtemps sans danger les pneumatiques rechapés, par exemple un meilleur entretien des véhicules, y compris leur inspection technique, et des campagnes de sensibilisation pour de meilleures habitudes de conduite[1288]; et mesures visant à empêcher l'entrée constante et croissante de pneumatiques usagés au Brésil.[1289]

7.161 Deuxièmement, comme mesures de rechange pour améliorer la gestion des pneumatiques de rebut, les Communautés européennes font valoir tout d'abord que la législation du Brésil comporte déjà une mesure qui peut lui permettre de réaliser son objectif général, à savoir le système de collecte et d'élimination qui a déjà été mis en place par la Résolution CONAMA n° 258 du 26 août 1999, modifiée en 2002. De la même façon, les Communautés européennes font valoir que le Brésil aurait dû adopter au niveau fédéral des programmes volontaires tels que le "Paraná Rodando Limpo" et d'autres programmes équivalents mis en œuvre dans certains autres États du Brésil. Enfin, selon les Communautés européennes, les principales méthodes d'élimination comme le stockage et la mise en décharge contrôlés, la valorisation énergétique et le recyclage des matériaux constituent des mesures de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.

Mesures de rechange raisonnablement à la disposition du Brésil

7.162 Comme nous l'avons noté plus haut, les Communautés européennes ont identifié les mesures de rechange compatibles avec les dispositions de l'Accord sur l'OMC qui, à leur avis, permettraient de réaliser l'objectif général du Brésil. Nous allons maintenant examiner si le Brésil a démontré que ces mesures n'étaient pas raisonnablement à sa disposition.

7.163 Ainsi, compte tenu des indications données par l'Organe d'appel, nous examinerons à tour de rôle les deux ensembles différents de mesures proposées par les Communautés européennes comme solutions de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer – d'abord les mesures visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut et, ensuite, les mesures visant à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut.

[1286] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 58 à 61.
[1287] Réponse des CE à la question n° 38 du Groupe spécial.
[1288] Réponse des CE à la question n° 38 du Groupe spécial.
[1289] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 62 à 68.

Mesures visant à réduire le nombre de pneumatiques de rebut

7.164 Les **Communautés européennes** font valoir que le Brésil ne semble pas avoir pris des mesures visant à encourager le rechapage des pneumatiques dans le pays ou à améliorer la rechapabilité des pneumatiques, comme celles qui sont énumérées plus haut au paragraphe 7.160.

7.165 S'agissant des mesures de rechange suggérées par les Communautés européennes pour empêcher la production de déchets, le **Brésil** répond tout d'abord qu'il encourage activement le rechapage des pneumatiques, qu'il a déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures en faveur de la non-production et qu'il est en train d'en mettre en œuvre d'autres.[1290] Le Brésil fait observer en outre que la passation de marchés publics n'est pas nécessaire sur son territoire étant donné qu'il y a déjà une forte demande de pneumatiques rechapés.[1291] Il estime de surcroît que, dans des pays en développement comme le Brésil, la promotion des transports publics n'est guère nécessaire puisque la plupart des gens n'ont pas de voiture et utilisent déjà les transports publics.

7.166 En tout état de cause, le Brésil estime qu'aucune de ces mesures ne peut remplacer l'interdiction d'importer parce qu'elles ne lui permettent pas de réaliser son objectif, à savoir empêcher les déchets de pneumatiques dans toute la mesure possible. Il affirme que les solutions de non-production proposées par les Communautés européennes pourraient être des solutions de rechange seulement si le Brésil cherchait à réduire d'une quantité donnée le volume de pneumatiques de rebut, et que les mesures qui sont proposées ne sont pas des solutions de rechange au sens de l'article XX b) mais plutôt des mesures additionnelles parce que, sans l'interdiction d'importer, des déchets de pneumatiques qui auraient pu être empêchés ne seraient pas, en fait, empêchés.[1292]

7.167 Le **Groupe spécial** note tout d'abord que les mesures suggérées par les Communautés européennes pour encourager le rechapage des pneumatiques dans le pays ou pour améliorer la rechapabilité des pneumatiques usagés d'origine nationale sont moins restrictives pour le commerce que l'interdiction d'importer, en ce sens qu'elles opèrent de la même façon sur le marché intérieur pour les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques d'origine nationale et qu'elles ne comportent aucune restriction à l'importation *a priori*. De plus, ces mesures pourraient contribuer à réduire le nombre de pneumatiques de rebut produits par les pneumatiques usagés d'origine nationale au Brésil en augmentant autant que possible leur durée de vie globale.

7.168 Toutefois, comme l'a souligné le Brésil, le fait d'encourager le rechapage sur le territoire national et d'améliorer la rechapabilité des pneumatiques utilisés localement n'entraînerait pas la réduction du nombre de pneumatiques de rebut produits de manière additionnelle par "les importations de pneumatiques rechapés qui ont une durée de vie courte".

7.169 Nous observons aussi que le Brésil a déjà mis en œuvre ou est en train de mettre en œuvre de telles mesures internes.[1293] De fait, l'incidence positive des deux mesures – c'est-à-dire l'interdiction visant les pneumatiques rechapés importés qui ont une durée de vie courte et les mesures internes applicables aux pneumatiques usagés d'origine nationale – pourrait jouer de manière cumulative plutôt que substitutive. Nous ne partageons donc pas l'avis des Communautés européennes selon lequel l'institution de mesures internes visant à encourager le rechapage des pneumatiques sur le territoire national en temps utile et à améliorer la rechapabilité des pneumatiques usagés d'origine nationale permettrait de parvenir au même résultat que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

[1290] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 104.
[1291] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 104.
[1292] Réponse du Brésil à la question n° 122 du Groupe spécial.
[1293] Voir plus haut les paragraphes 7.137 et 7.138 pour de tels exemples.

7.170 Enfin, les Communautés européennes font valoir également que le Brésil n'a pas pris de mesures visant à empêcher l'entrée constante et croissante de *pneumatiques usagés* au Brésil en raison des importations effectuées en vertu d'injonctions judiciaires.[1294]

7.171 À cet égard, nous notons que, en vertu de la loi, les importations de pneumatiques usagés *sont* déjà prohibées, de sorte que si la "mesure de rechange" proposée par les Communautés européennes est la prohibition des pneumatiques usagés, on pourrait dire que le Brésil impose déjà effectivement cette mesure. En effet, comme il est indiqué plus haut, cette prohibition étaye de fait le caractère effectif de la mesure en cause.[1295] En outre, cela sera une question pertinente pour notre examen de la question de savoir "si l'interdiction d'importer est appliquée d'une manière compatible avec son objectif énoncé dans le texte introductif".

7.172 Par conséquent, de l'avis du **Groupe spécial**, le Brésil est parvenu à démontrer que les mesures de rechange identifiées par les Communautés européennes pour éviter la production de déchets ne constituent pas des solutions de rechange qui pourraient être appliquées *en remplacement de* l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour réaliser son objectif, à savoir empêcher la production de pneumatiques de rebut dans toute la mesure du possible. Elles sembleraient plutôt être des mesures complémentaires que le Brésil applique déjà de fait, au moins en partie.

Mesures visant à améliorer la gestion des pneumatiques de rebut

7.173 Nous allons maintenant examiner les mesures de gestion des pneumatiques de rebut identifiées par les Communautés européennes pour déterminer si le Brésil a démontré que ces mesures ne constituaient pas des mesures de rechange raisonnablement disponibles pour remplacer l'interdiction d'importer.

Résolution CONAMA n° 258/1999 et "Paraná Rodando Limpo"

7.174 Premièrement, les **Communautés européennes** font observer que la législation brésilienne elle-même contient une mesure de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer: le système prévoyant l'élimination définitive des pneumatiques mis en place par la Résolution CONAMA n° 258/1999, qui oblige les producteurs nationaux de pneumatiques neufs et les importateurs de pneumatiques à prendre des mesures en vue de l'élimination sûre des pneumatiques de rebut (les "pneumatiques inutilisables" selon la terminologie de la Résolution) dans des proportions spécifiées. Elles affirment aussi qu'une deuxième mesure de rechange pourrait exister dans un programme mis en place dans l'État de Paraná[1296]; il s'agit d'un programme multisectoriel volontaire appelé "Paraná Rodando Limpo" ("Le Paraná roule propre"), dans le cadre duquel plus de 10 millions de vieux pneumatiques ont été éliminés jusqu'ici, ce qui a permis de supprimer le problème des pneumatiques de rebut dans cet État.[1297] Les Communautés européennes mentionnent également que des programmes équivalents sont actuellement mis en place dans les États de Pernambuco et de Paraíba, et indiquent que le Brésil pourrait appliquer un tel programme dans toute l'Union.[1298] Elles allèguent qu'un tel système d'élimination constitue une mesure de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer et que, s'il était appliqué correctement, il ferait disparaître les risques éventuels pour la santé présentés par les pneumatiques de rebut.[1299] Selon les Communautés européennes, des systèmes comme ceux-là sont encore plus efficaces qu'une interdiction d'importer

[1294] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 62 à 68.
[1295] Voir le paragraphe 7.139.
[1296] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 113. Voir la pièce EC-49.
[1297] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 113.
[1298] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 113.
[1299] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 112.

parce qu'ils visent tous les pneumatiques de rebut; cela correspondrait également aux politiques modernes de gestion des déchets adoptées dans le monde.

7.175 Le **Brésil** fait valoir, toutefois, que des systèmes de collecte comme la Résolution CONAMA n° 258/1999 et "Paraná Rodando Limpo" ne constituent qu'un aspect du programme global de gestion des déchets du Brésil, qui complète – mais ne peut remplacer – l'interdiction d'importer.[1300] En effet, la Résolution, qui est une mesure axée sur l'élimination définitive des pneumatiques de rebut, ne permet pas d'atteindre le "niveau" désiré de protection visé par l'interdiction d'importer, c'est-à-dire la non-production de déchets de pneumatiques additionnels. De plus, selon le Brésil, même lorsque les méthodes de collecte et d'élimination respectent la législation environnementale en vigueur, d'une manière conforme à la Résolution CONAMA n° 258/1999 et au programme "Paraná Rodando Limpo", elles présentent elles-mêmes des risques pour la santé et l'environnement, qui constituent les risques mêmes que le Brésil cherche à prévenir. Par conséquent, le Brésil estime que son interdiction d'importer est nécessaire parce qu'aucune mesure moins importante ne pourrait contribuer de manière aussi efficace à la réalisation de l'objectif général de protection de la santé ou de la vie des personnes et de l'environnement en évitant la production additionnelle et inutile de pneumatiques de rebut.

7.176 Le **Groupe spécial** fait observer que, comme l'explique le Brésil, la Résolution CONAMA n° 258/1999 impose aux importateurs de pneumatiques rechapés l'obligation de récupérer quatre pneumatiques inutilisables et de garantir "l'élimination définitive et respectueuse de l'environnement [de ces] pneumatiques au Brésil" pour chaque lot de trois pneumatiques importés.[1301] Nous convenons avec les Communautés européennes que l'obligation de récupérer quatre

---

[1300] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 119.

[1301] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 118.

L'article 3 de la Résolution, tel qu'il a été modifié par la Résolution de 2002, dispose ce qui suit:

> "Les dates et les quantités en ce qui concerne la collecte et l'élimination définitive d'une manière respectueuse de l'environnement des pneumatiques inutilisables à cause d'une utilisation sur des véhicules automobiles et des bicyclettes qui sont visés par le présent règlement sont les suivantes:
> I – à compter du 1er janvier 2002: pour chaque lot de quatre pneumatiques neufs fabriqués au Brésil ou pneumatiques neufs ou reconditionnés importés, y compris ceux qui sont installés sur des véhicules importés, les fabricants et les importateurs doivent garantir l'élimination définitive d'un pneumatique inutilisable;
> II – à compter du 1er janvier 2003: pour chaque lot de deux pneumatiques neufs fabriqués au Brésil ou pneumatiques neufs ou reconditionnés importés, y compris ceux qui sont installés sur des véhicules importés, les fabricants et les importateurs doivent garantir l'élimination définitive d'un pneumatique inutilisable;
> III – à compter du 1er janvier 2004:
> a) pour chaque pneumatique neuf fabriqué au Brésil ou pneumatique neuf importé, y compris ceux qui sont installés sur des véhicules importés, les fabricants et les importateurs doivent garantir l'élimination définitive d'un pneumatique inutilisable;
> b) pour chaque lot de quatre pneumatiques reconditionnés importés, quel qu'en soit le type, les importateurs doivent garantir l'élimination définitive de cinq pneumatiques inutilisables;
> IV – à compter du 1er janvier 2005:
> a) pour chaque lot de quatre pneumatiques neufs fabriqués au Brésil ou pneumatiques importés, y compris ceux qui sont installés sur des véhicules importés, les fabricants et les importateurs doivent garantir l'élimination définitive de cinq pneumatiques inutilisables;
> b) pour chaque lot de trois pneumatiques reconditionnés importés, quel qu'en soit le type, les importateurs doivent garantir l'élimination définitive de quatre pneumatiques inutilisables."

pneumatiques de rebut pour chaque lot de trois pneumatiques rechapés importés semble contribuer à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut et, partant, à réduire les types de risques identifiés plus haut en ce qui concerne l'accumulation de pneumatiques de rebut. De plus, cette obligation est manifestement moins restrictive pour le commerce que l'interdiction d'importer. Il semble donc, du moins initialement, que la Résolution peut constituer une mesure de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.

7.177 Dans le même temps, cependant, nous rappelons que le niveau de protection que le Brésil a choisi est la réduction des risques associés à l'accumulation de pneumatiques de rebut dans toute la mesure possible et que le Brésil prétend atteindre cet objectif en réduisant autant que possible la "production" de déchets de pneumatiques. Ainsi, dans la mesure où le niveau de protection recherché par le Brésil comporte la "non-production" de pneumatiques de rebut, la Résolution ne semble pas permettre d'atteindre le même niveau de protection que l'interdiction d'importer. Par ailleurs, nous relevons également la préoccupation du Brésil selon laquelle des systèmes de collecte comme la Résolution ne s'attaquent même pas aux risques mêmes liés à l'élimination que le Brésil cherche à éviter, et les dissipent encore moins.[1302] Nous estimons que l'observation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Amiante* est utile à cet égard: "[O]n ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce que la France emploie une autre mesure quelle qu'elle soit, si cette mesure supposait la continuation du risque même que le Décret cherchait à arrêter."[1303]

7.178 En résumé, le **Groupe spécial** est d'avis que le Brésil a démontré que des systèmes de collecte et d'élimination comme la Résolution CONAMA n° 258/1999 telle qu'elle a été modifiée par la Résolution CONAMA n° 301/2002 et le programme Paraná Rodando Limpo ont déjà été mis en place au Brésil et que l'objectif général de ces systèmes consiste, comme les Communautés européennes l'ont reconnu, à garantir la collecte et l'élimination définitive d'une manière respectueuse de l'environnement des pneumatiques de rebut.[1304] Le Groupe spécial est également d'avis que, pour les raisons qui sont exposées dans les paragraphes précédents, ces systèmes ne sont pas raisonnablement à la disposition du Brésil en tant que *solution de rechange* pour remplacer l'interdiction d'importer compte tenu du niveau de protection visé par le Brésil en ce qui concerne les risques pour la santé en question et parce que de tels systèmes d'élimination ne permettent pas de faire face aux risques associés à l'élimination des pneumatiques de rebut.

Méthodes d'élimination[1305]

7.179 Les **Communautés européennes** ont identifié plusieurs méthodes d'élimination qui, à notre avis, constituent des solutions de rechange raisonnablement disponibles pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Ces méthodes sont la mise en décharge et le stockage contrôlés, l'incinération des pneumatiques de rebut dans des fours à ciment et des installations similaires, et le recyclage des matériaux.[1306]

[1302] Pour l'analyse des risques présentés par l'élimination de pneumatiques de rebut, voir ci-après la section relative aux méthodes d'élimination, paragraphes 7.179 à 7.208.

[1303] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 174.

[1304] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 110, 112, 113 et 137; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.

[1305] Le Groupe spécial fait observer que les parties ne définissent pas le terme "élimination" et ne sont pas d'accord sur la question de savoir si une méthode donnée constitue une méthode d'"élimination" des pneumatiques de rebut, cette question n'entrant pas dans le cadre de l'examen effectué par le Groupe spécial dans la présente affaire. Pour cette raison, l'emploi du terme "élimination" par le Groupe spécial dans le présent rapport revêt un caractère général seulement et ne constitue aucunement un avis sur le point de savoir si une méthode spécifique relative aux pneumatiques de rebut peut être considérée comme une méthode d'élimination de ces pneumatiques.

[1306] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 106, 107, 113 et 133.

7.180 Le **Brésil** estime que chaque méthode d'élimination connue qui permet de traiter la question des volumes existants de pneumatiques de rebut qui sont produits au Brésil, en l'occurrence plus de 40 millions de pneumatiques de rebut annuellement, présente des risques importants et entraîne des effets défavorables sur la santé des personnes et l'environnement.[1307] Même si le Brésil reconnaît que la mise en décharge, le stockage et l'incinération permettent de traiter les volumes existants de pneumatiques de rebut[1308], il allègue que ces méthodes de gestion des déchets présentent des risques importants pour la santé et l'environnement.[1309] S'agissant des solutions de rechange faisant appel au recyclage des matériaux, le Brésil fait valoir que même si, en règle générale, ces solutions sont jugées plus sûres que le stockage et l'incinération, elles constituent des méthodes ne permettant d'éliminer qu'une petite fraction des pneumatiques de rebut actuellement produits au Brésil.[1310] Il fait donc valoir que les Communautés européennes ne peuvent pas s'attendre à ce que le Brésil ait recours uniquement à l'élimination si les risques associés à l'élimination sont les risques mêmes qu'il cherche à faire disparaître.

7.181 Le **Groupe spécial** va maintenant examiner les méthodes d'élimination spécifiques suggérées par les Communautés européennes en tant que mesures de rechange.

7.182 En ce qui concerne la mise en décharge, le Brésil fait valoir que cette méthode n'est pas sûre et constitue l'une des options de gestion des pneumatiques de rebut les moins souhaitables.[1311] Il estime que la mise en décharge de pneumatiques de rebut endommage la structure des décharges[1312] et peut entraîner la lixiviation de contaminants nocifs dans l'environnement.[1313] Il se réfère également au rapport établi à la demande des CE sur la mise en œuvre de la Directive sur la mise en décharge, qui dresse la liste d'un certain nombre de problèmes ayant trait à la mise en décharge des pneumatiques, y compris les risques potentiels de combustion et d'incendie.[1314] Les Communautés européennes ne disconviennent pas que la mise en décharge[1315], en particulier l'entassement de pneumatiques

[1307] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 4, 17 et 21; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 80; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 41 et 42.

[1308] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 4; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 2; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 42 et 73 à 77.

[1309] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 3, 4, 18, 43 et 44; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 28; réponse du Brésil à la question n° 35 du Groupe spécial.

[1310] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 94.

[1311] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 18, 20 et 39 à 41.

[1312] Il est expliqué qu'une "décharge" est "un site d'élimination qui sert au dépôt de déchets sur ou dans le sol, incluant l'élimination interne de déchets (c'est-à-dire une décharge dans laquelle un producteur de déchets effectue sa propre élimination de déchets sur le lieu de production) et excluant les installations dans lesquelles des déchets sont déchargés pour permettre leur préparation en vue d'un transport ultérieur à des fins de valorisation, de traitement ou d'élimination ailleurs, et le dépôt temporaire (c'est-à-dire pendant moins d'un an) de déchets avant leur valorisation, leur traitement ou leur élimination" (Basel Convention Technical Guidelines on the Identification and Management of Used Tyres, page 16 (1999) (pièce BRA-40)).

[1313] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 4 et 39.

[1314] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 39, citant Golder Europe EEIG, "Report on Implementation of the Landfill Directive in the 15 Member States of the European Union" (2005) (pièce BRA-41). Plus spécifiquement, le rapport fait état des problèmes suivants liés à la mise en décharge des pneumatiques de rebut: i) les pneumatiques en grandes quantités peuvent être une cause d'instabilité lorsqu'ils remontent à la surface du site …; ii) dans des décharges plus anciennes dans lesquelles de grandes quantités de pneumatiques avaient été éliminées d'une manière non contrôlée, il y a eu un lavage du sol et de fines particules qui a entraîné un affaissement vers l'intérieur et un effondrement de la surface ...; iii) les matériaux en caoutchouc contiennent des proportions de produits chimiques organiques et les effets lixiviants à long terme de ces matériaux sont peu connus; iv) les pneumatiques mis en décharge ont également été associés à une combustion et à des incendies; et v) pendant la dégradation, l'acier d'armature à l'intérieur de certains pneumatiques peut endommager les géomembranes.

[1315] Les Communautés européennes définissent la "mise en décharge" et le stockage différemment, la mise en décharge consistant à jeter de grandes quantités de pneumatiques de rebut directement sur ou dans le sol

pêle-mêle, présente un risque d'incendie de pneumatiques.[1316] Elles font toutefois valoir que la mise en décharge "contrôlée", expression qu'elles semblent utiliser pour désigner la mise en décharge de pneumatiques broyés seulement, ne présente pas de risque pour l'environnement.[1317]

7.183 Il ressort d'un examen des éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose que les problèmes liés à la mise en décharge de pneumatiques de rebut comprennent notamment l'instabilité des sites qui nuit à une remise en état ultérieure, la lixiviation à long terme de substances toxiques et le risque d'incendie de pneumatiques et de maladies transmises par les moustiques.[1318] À titre

---

(deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 104, citant les pièces BRA-1, 10, 18 et 25).

[1316] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 104 et 105. Les Communautés européennes elles-mêmes estiment que "la mise en décharge consiste normalement à jeter les déchets en tas; cette méthode "nécessite peu d'efforts ou de manutention de la part de l'exploitant d'un site, mais c'est aussi celle qui requiert le plus d'espace pour l'entreposage" et, puisque les "pneumatiques y sont entassés pêle-mêle, les risques d'incendie sont plus importants …"" (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 104, citant "le rapport sur les incendies de tas de pneumatiques établi par l'entreprise Environmental Engineering & Contracting Inc." (pièce BRA-29)).

[1317] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 107 à 110.

[1318] Les éléments de preuve sur les risques pour la santé liés à la mise en décharge de pneumatiques de rebut comprennent ce qui suit: "S'ils sont éliminés en grandes quantités, les pneumatiques mis en décharge peuvent provoquer des incendies et être une cause d'instabilité lorsqu'ils remontent à la surface. Cela nuit au tassement à long terme et peut causer des problèmes pour une utilisation et une remise en état ultérieures. Les pneumatiques enfouis dans des décharges présentent un risque d'incendie, et un certain nombre d'incendies mettant en cause des pneumatiques se sont produits dans des décharges … Les effets lixiviants à long terme des produits chimiques organiques rejetés par les pneumatiques mis en décharge sont peu connus" (Agence britannique de l'environnement, "Tyres in the Environment" (1998) (pièce BRA-1)); "[I]l faut reconnaître qu'on possède une expérience limitée des impacts à long terme ... Les pneumatiques dans les décharges sont également associés à des risques d'incendie ... Les pneumatiques déstabiliseraient une décharge et pourraient avoir un impact sur l'utilisation ultérieure du terrain servant de décharge" (Ministère de l'environnement (Australie), "A national Approach to Waste Tyres", page 29 de la partie I (2001) (pièce BRA-8)); "Même ceux qui étaient jetés dans des décharges sanitaires ont causé des problèmes environnementaux. Parfois, les pneumatiques mis en décharge finissent par remonter à la surface, ce qui cause des dommages considérables aux membranes et aux systèmes collecteurs de liquides et nuit à la capacité de ces membranes et systèmes d'empêcher les contaminants présents dans la décharge de se mêler aux eaux souterraines et aux eaux de surface" (Ministère des ressources naturelles de l'Ohio, Recycling Tires: Problems with wasting scrap tires: Fire (2005) (pièce BRA-38)); "Lorsque des pneumatiques sont éliminés dans des décharges, un certain nombre de situations potentielles peuvent être à l'origine des problèmes éventuels suivants: Les pneumatiques en grandes quantités peuvent être une cause d'instabilité lorsqu'ils remontent à la surface du site (généralement dans des sites dans lesquels les matériaux de recouvrement et de remise en état de la couverture sont insuffisants, ce qui nuit au tassement à long terme, et posent des problèmes pour une utilisation et une remise en état ultérieures) ... Les matériaux en caoutchouc contiennent des proportions de produits chimiques organiques et les effets lixiviants à long terme de ces matériaux sont peu connus" (Golder Europe EEIG, Report on Implementation of the Landfill Directive in the 15 Member States of the European Union (2005) (pièce BRA-41)); et "Il existe un quatrième risque environnemental, qui n'est pas courant mais peut simplement être considéré comme une calamité, à savoir l'existence d'incendies de pneumatiques. Les pneumatiques ne s'enflamment pas d'eux-mêmes, mais un incendie peut se produire dans une décharge dans laquelle des pneumatiques entiers sont éliminés en grandes quantités et où il y a une source d'allumage. Un incendie de pneumatiques est très difficile à éteindre, produit une combustion incomplète des pneumatiques et provoque ensuite des émissions non contrôlées de fumées toxiques ... Les pneumatiques de rebut qui sont éliminés dans des décharges occupent beaucoup de place et demeurent intacts pendant des décennies, ce qui entraîne des risques accrus pour l'environnement et la santé publique en raison d'une éventuelle lixiviation et du danger d'une combustion non contrôlée. En outre, lorsque des pneumatiques entiers sont enfouis dans une décharge, ils captent l'air et se déplacent généralement vers le haut d'une décharge fermée, ce qui brise le recouvrement et cause des dommages coûteux à la couverture de la décharge, rendant les sites plus instables. De plus, les pneumatiques usagés recueillent facilement l'eau de pluie et offrent donc un environnement favorable aux

d'exemple, la Direction de l'environnement de l'OCDE explique que les pneumatiques de rebut éliminés dans des décharges présentent des risques accrus pour l'environnement et la santé publique en raison d'une éventuelle lixiviation et du danger d'une combustion non contrôlée de pneumatiques, et créent un environnement favorable pour les insectes, qui augmente le risque de maladies transmises par les moustiques.[1319]

7.184 À cet égard, nous relevons l'argument des Communautés européennes selon lequel la mise en décharge de pneumatiques broyés, c'est-à-dire la mise en décharge contrôlée selon les Communautés européennes, ne présente pas de risques pour l'environnement (c'est-à-dire la lixiviation potentielle de produits chimiques organiques nocifs et de métaux lourds).[1320] Les Communautés européennes ne contestent toutefois pas spécifiquement les risques allégués pour la santé que les décharges générales de pneumatiques de rebut présentent selon l'argument du Brésil. Qui plus est, les éléments de preuve concernant les risques pour la santé et l'environnement que les décharges de pneumatiques de rebut présentent n'établissent pas une distinction claire entre les décharges "non contrôlées" et les décharges dites "contrôlées". Par conséquent, au vu des éléments de preuve présentés par les parties, il n'est pas possible de conclure que les décharges contrôlées ne présentent pas de risques similaires à ceux d'autres types de décharges de pneumatiques de rebut. Par ailleurs, comme il est mentionné plus haut[1321], dans les faits, les pneumatiques s'accumulent sous différentes formes, y compris des décharges de pneumatiques entiers, et les risques y afférents devraient être évalués en fonction de cette réalité.

7.185 De plus, des éléments de preuve montrent que, même si la mise en décharge a toujours été la méthode la plus courante pour l'élimination des déchets de pneumatiques, principalement à cause des faibles coûts d'investissement et d'exploitation[1322], cette méthode a considérablement reculé dans de nombreux pays au cours de la dernière décennie, et il semble probable que ce recul se poursuivra.[1323] Nous faisons également observer que la Commission européenne elle-même a accepté une directive qui interdit l'élimination dans des décharges de pneumatiques entiers à compter de 2003 et de pneumatiques broyés à compter de 2006 en raison des risques pour la santé et l'environnement identifiés dans des paragraphes précédents en ce qui concerne la mise en décharge de pneumatiques de rebut.[1324]

---

insectes, ce qui accroît le risque de maladies transmises par les moustiques" (PRé Consultants, "Life Cycle Assessment of an Average European Car Tyre" (2001) (pièce BRA-45)).

[1319] Direction de l'environnement de l'OCDE, "Improving Recycling Market", page 127 (2005) (pièce BRA-58).

[1320] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.

[1321] Voir les paragraphes 7.65 à 7.67 plus haut.

[1322] Groupe de travail de l'OCDE sur la prévention et le recyclage des déchets, "Improving Recycling Markets (Excerpts)", page 127 (pièce EC-16) et Groupe de travail technique de la Convention de Bâle, "Lignes directrices techniques sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés", page 12 (pièce EC-18).

[1323] Pièces EC-18 et 84; pièce BRA-38, page 1.

[1324] La Directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 (pièce BRA-42) dispose ce qui suit:

"Article 1er: ... la présente directive a pour objet, par des exigences techniques et opérationnelles strictes applicables aux déchets et aux décharges, de prévoir des mesures, procédures et orientations visant à prévenir ou à réduire autant que possible les effets négatifs de la mise en décharge des déchets sur l'environnement et notamment la pollution des eaux de surface, des eaux souterraines, du sol et de l'air, et sur l'environnement de la planète, y compris l'effet de serre, ainsi que les risques qui en résultent pour la santé humaine, pendant toute la durée de vie de la décharge.

Article 5 (Déchets et traitement qui ne sont pas acceptables dans les décharges): ... 3. Les États membres prennent des mesures afin que les déchets suivants ne soient pas admis dans une décharge: ... d) les *pneus usés entiers*, deux ans à compter de la date fixée à l'article 18, paragraphe 1 ... et les *pneus usés broyés*, cinq ans à compter de la date fixée à l'article 18, paragraphe 1 à l'exclusion …" (pas d'italique dans l'original)

7.186 Le **Groupe spécial** est donc d'avis que le Brésil a présenté des éléments de preuve suffisants pour démontrer que la mise en décharge de pneumatiques de rebut pouvait présenter les risques mêmes que le Brésil cherchait à réduire au moyen de l'interdiction d'importer et ne pouvait donc pas constituer une solution de rechange raisonnablement disponible pour remplacer l'interdiction d'importer.

7.187 En ce qui concerne le stockage, le Brésil fait valoir qu'il ne s'agit pas d'une méthode d'élimination et que le stockage peut uniquement servir à entreposer temporairement des pneumatiques jusqu'à ce qu'ils soient effectivement éliminés parce qu'il présente des risques pour la santé découlant des maladies transmises par les moustiques de même que des émissions toxiques provenant des incendies.[1325] En revanche, les Communautés européennes soutiennent que l'argument du Brésil relatif aux types de risques qu'il a identifiés en ce qui concerne le stockage constitue simplement une description des risques présentés par des installations mal gérées et que le "stockage contrôlé" au moyen de la mise en œuvre de prescriptions sur la conception de sites et de lignes directrices visant la prévention de pneumatiques de rebut telles que celles qui figurent dans les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle réduit ces risques.[1326]

7.188 Comme le fait observer le Brésil, le stockage de pneumatiques de rebut est la pratique par laquelle les pneumatiques de rebut sont concentrés dans des emplacements centraux.[1327] En d'autres termes, le stockage en tant que tel ne permet pas d'"éliminer" des pneumatiques de rebut étant donné que le matériau lui-même (c'est-à-dire les pneumatiques de rebut) continue d'exister physiquement

---

Voir aussi Golder Europe EEIG, "Report on Implementation of the Landfill Directive in the 15 Member States of the European Union" (2005) (pièce BRA-41).

[1325] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 3, 4 et 42; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 61, 63 à 70 et 76. Voir aussi la pièce BRA-40 (les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés (1999)) selon laquelle "[l]es installations de stockage exigent des investissements au chapitre du transport, de la manutention et de la prévention des incendies. Le stockage assorti d'un contrôle approprié n'est qu'une méthode d'entreposage temporaire avant le transport d'un pneumatique en fin de vie dans une installation de valorisation". Outre les éléments de preuve susmentionnés, le Brésil mentionne aussi, entre autres choses, les éléments de preuve suivants en ce qui concerne les risques découlant du stockage (deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 64 et 68): "[e]n France métropolitaine, *Aedes albopictus* avait été identifié sur plusieurs sites de stockage de pneus usés entre 1999 et 2004" (Institut de recherche pour le développement, *Le tour du monde d'un moustique,* Sciences au sud, n° 34 (2006) (pièce BRA-134)); "Les dépotoirs de pneumatiques attirent la vermine et l'eau de pluie qui stagne dans la partie intérieure du pneumatique constitue une excellente aire de reproduction pour les moustiques … au Royaume-Uni, le principal risque que présentent les dépotoirs de pneumatiques se rapporte aux panaches de fumées toxiques qui sont rejetées si les pneumatiques s'enflamment ..." (Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), *Chemical Hazard and Poisons Report* (2003) (pièce BRA-10)); et "Dans l'UE, il y a des millions de pneumatiques usagés qui ont été déversés ou mis en tas de manière illicite. Ces tas anciens peuvent, dans certains cas, constituer une menace potentielle pour la santé des personnes (risque d'incendie, refuge pour les rongeurs ou d'autres parasites comme les moustiques …) …" (Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, *End-of-Life Tyres* (2006) (pièce EC-84)).

[1326] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 75, citant les pièces EC-18 et BRA-40 et faisant aussi référence à la pièce BRA-29; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 104 et 106.

[1327] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 30. Le Groupe spécial note également ce qui suit à cet égard: "Les tas ont été créés en tant que moyen d'éliminer les pneumatiques en dehors du lieu où sont habituellement mis en décharge la plupart des déchets solides … Dans certains endroits, de nombreux pneumatiques ont été mis en décharge et certains États autorisent encore cette pratique, du moins dans le cas des pneumatiques broyés ou déchiquetés. Les tas constituaient une autre option en matière d'élimination ..." (John Serumgard, "Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience", page 6 (1998) (pièce BRA-125)).

sous une forme stockée.[1328] À cet égard, nous rappelons la constatation que nous avons formulée plus haut selon laquelle l'accumulation de pneumatiques de rebut en général présente des risques pour la santé liés aux maladies transmises par les moustiques et aux incendies de pneumatiques. Le Groupe spécial rappelle également que, d'après les éléments de preuve, même ce qu'il est convenu d'appeler le "stockage contrôlé", c'est-à-dire les accumulations de stocks destinées à prévenir le risque d'incendies et de parasites, peut quand même présenter des risques considérables pour la santé des personnes et l'environnement.[1329] Nous constatons que ces risques existent, encore qu'à des degrés divers, en ce qui concerne les pneumatiques de rebut accumulés en général, qu'il s'agisse de pneumatiques de rebut déversés d'une manière illicite ou de pneumatiques de rebut stockés dans des sites désignés.[1330]

7.189 Par conséquent, à notre avis, le Brésil a présenté des éléments de preuve suffisants pour prouver que le stockage de pneumatiques de rebut présente des types de risques, comme les maladies transmises par les moustiques et les incendies de pneumatiques, qui sont similaires à ceux que présente l'accumulation de pneumatiques de rebut en général et, partant, ne peut pas constituer une solution de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer: le risque peut être moins important dans le cas du stockage contrôlé, surtout s'il est bien géré, de pneumatiques de rebut, mais cela ne supprime pas de tels risques.[1331]

7.190 En ce qui concerne l'incinération de pneumatiques de rebut, le Brésil estime que l'élimination effectuée dans des fours à ciment et des installations similaires produit des émissions nocives, y compris des dioxines, des furannes et du plomb, qui causent le cancer, affectent le système immunitaire et provoquent des problèmes de reproduction et d'autres problèmes.[1332] Il fait valoir que, puisque ces émissions nocives peuvent seulement être réduites mais non éliminées, même dans des fours à ciment ultramodernes et correctement exploités, il est nécessaire de réduire, autant que possible, le volume de pneumatiques qui doivent être incinérés.[1333] En revanche, les Communautés européennes font valoir que l'incinération de pneumatiques de rebut est sûre parce que les risques allégués par le Brésil à cet égard ne sont pas importants, étant donné que les conditions d'exploitation, les prescriptions techniques et les valeurs limites d'émission pour les usines qui brûlent des déchets

[1328] Voir aussi "Fact Sheet – Best Management Practices for Automotive Recyclers: Waste Tyres" par le Ministère de la protection de l'environnement du Massachusetts (2006) (pièce BRA-137): "Les tas de pneumatiques de rebut peuvent causer des problèmes de sécurité et de santé ... Le stockage n'est pas une option en matière d'élimination et l'accumulation spéculative de pneumatiques est plus susceptible d'entraîner des coûts que des bénéfices."

[1329] Voir plus haut le paragraphe 7.68.

[1330] Nous rappelons en particulier les termes des Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés (1999): "[l]es installations de stockage exigent des investissements au chapitre du transport, de la manutention et de la prévention des incendies. Le stockage assorti d'un contrôle approprié n'est qu'une méthode d'entreposage temporaire avant le transport d'un pneumatique en fin de vie dans une installation de valorisation" (pièce BRA-40).

[1331] Par exemple, selon l'étude Tire Pile Fires: Prevention, Response, Remediation (2002) rendue publique par l'Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), Bureau de gestion intégrée, "[t]outes les installations d'entreposage de pneumatiques et d'articles en caoutchouc devraient être considérées comme des installations d'entreposage à haut risque" (pièce BRA-29). Abondant dans le même sens, le Ministère de l'environnement de l'Australie conclut que "[l]es répercussions de l'élimination non contrôlée de pneumatiques sur le sol sont semblables à celles des tas" ("A National Approach to Waste Tyres" (pièce BRA-8)).

[1332] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 18, 20, 21 et 43 à 47; première déclaration orale du Brésil, paragraphes 30 et 31; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 72, 76, 77 et 78 à 93.

[1333] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 78; réponse du Brésil à la question n° 97 du Groupe spécial.

garantissent un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé des personnes.[1334] Les parties semblent donc convenir que, dans la mesure où les émissions nocives comme les dioxines et les furannes provenant de l'incinération de pneumatiques de rebut ne peuvent pas être totalement supprimées même si le degré d'émission peut varier en fonction des normes d'émission et des technologies utilisées pour contrôler les émissions.

7.191 Compte tenu de ces considérations, les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose indiquent que l'incinération[1335] de pneumatiques de rebut, en particulier l'incinération dans des fours à ciment, est une pratique courante dans de nombreux pays, y compris le Brésil[1336], et que des normes d'émission et des réglementations techniques strictes permettent de réduire considérablement les produits chimiques toxiques qui sont rejetés lors de la combustion de pneumatiques de rebut. À titre d'exemple, les Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle précisent que les pneumatiques de rebut constituent un autre combustible non fossile de rechange et que l'incorporation de ces pneumatiques est sûre pour l'environnement et ne produit pas d'émissions supplémentaires d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote dans l'atmosphère lorsque des instruments appropriés de contrôle des émissions sont correctement installés et entretenus.[1337] De plus, l'Agence britannique de l'environnement signale que les incendies à titre expérimental ont, la plupart du temps, démontré que la concentration de polluants était restée la même ou avait diminué lors de la combustion de pneumatiques.[1338]

[1334] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 114 à 119; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 84; réponse des Communautés européennes à la question n° 48 du Groupe spécial, citant les pièces EC-84 à 87.

[1335] Le Groupe spécial fait observer que l'incinération de pneumatiques de rebut évoquée par les parties dans le contexte de l'analyse de diverses méthodes d'élimination dans la présente affaire se rapporte principalement à l'incinération de pneumatiques de rebut avec d'autres combustibles conventionnels dans des fours à ciment et d'autres installations similaires en tant que moyen de récupération d'énergie, à savoir comme "combustibles dérivés des pneumatiques", et non à la simple combustion de pneumatiques de rebut sans récupération d'énergie. Ainsi, sauf indication contraire, lorsque le Groupe spécial fait référence à l'incinération de pneumatiques de rebut dans le présent rapport, il désigne l'incinération dans des fours à ciment et des installations similaires. Il est mentionné dans un document de travail préparé par Atech Group pour le Ministère de l'environnement de l'Australie que les quatre grandes options en ce qui concerne la récupération d'énergie au moyen de pneumatiques sont les fours à ciment, d'autres applications de co-incinération (papeteries, centrales électriques), la combustion directe (pour électricité ou vapeur) et la pyrolyse ("A National Approach to Waste Tyres" (2001) (pièce BRA-8)).

[1336] Voir, par exemple, ce qui suit: "Les pneumatiques sont déjà utilisés dans des fours à ciment dans de nombreux pays" (figure 4.7, pièce BRA-1); "La récupération d'énergie prend de l'ampleur en tant qu'option de retraitement parce qu'elle permet de traiter de grandes quantités de pneumatiques ..." (A.B. Hird *et al.*, "Tyre Waste and Resource Management: A Mass Balance Approach", page 1 (2002) (pièce BRA-56)); "Tire-Derived Fuel Market: Oldest and largest market for scrap tires..." (John Sheerin, "Markets & Trends in the US Scrap Tire Industry", page 8 (2004) (pièce BRA-63)); "Depuis 1985, les combustibles dérivés des pneumatiques représentent le segment de marché le plus important pour les pneumatiques de rebut aux États-Unis ..." (John Serumgard, "Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience", page 7 (1998) (pièce BRA-125)).

[1337] Lignes directrices techniques de la Convention de Bâle sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés (1999) (pièce BRA-40).

[1338] Agence britannique de l'environnement, "Tyres in the Environment" (1998) (pièce BRA-1). Parmi les éléments de preuve additionnels, il y a ceux-ci: "Les incendies non contrôlés polluent considérablement l'air et le sol, mais l'incinération de pneumatiques entiers ou de débris de pneumatiques dans une chaudière contrôlée est sûre pour l'environnement. En moyenne, la valeur en BTU des pneumatiques de rebut ou combustibles dérivés des pneumatiques est supérieure à celle des charbons, tandis que la teneur en soufre se situe dans le même ordre de grandeur ou est encore moins élevée …" (Kurt Reschner, "Scrap Tyre Recycling: A Summary of Prevalent Scrap Tire Recycling Methods" (2006) (pièce BRA-5)); "Les données sur les émissions atmosphériques provenant de l'utilisation de pneumatiques comme combustibles [dispositifs de combustion bien conçus] sont analysées ... mises à part les émissions de zinc, les émissions potentielles des combustibles dérivés

7.192 Par ailleurs, le Groupe spécial dispose d'éléments de preuve montrant que la question reste posée de savoir si les produits chimiques toxiques rejetés pendant l'incinération de pneumatiques de rebut, quel que soit le niveau d'émission, peuvent présenter des risques pour la santé des personnes.[1339]

---

des pneumatiques ne devraient pas être très différentes de celles d'autres combustibles fossiles conventionnels, pour autant que la combustion s'effectue dans un dispositif de combustion bien conçu, bien exploité et bien entretenu … En général, les résultats montrent que des dispositifs de combustion de combustibles solides existants bien conçus peuvent ajouter à leurs combustibles normaux … des combustibles dérivés des pneumatiques dans une proportion de 10 à 20 pour cent et quand même respecter des limites d'émission respectueuses de l'environnement … il est possible d'avoir des émissions beaucoup moins importantes que celles qui sont produites par des chaudières existantes alimentées par des combustibles solides (sur la base d'un apport de chaleur) lorsque celles-ci sont correctement conçues et que l'installation est contrôlée" (Agence pour la protection de l'environnement (États-Unis), "Air Emissions from Scrap Tire Combustion" (1997) (pièce BRA-26)); "l'incinération de pneumatiques dans des fours à ciment présente souvent un avantage net pour l'environnement comparativement aux combustibles conventionnels, qui sont habituellement le charbon et le coke. Il a été démontré que les émissions d'oxydes d'azote (un important polluant produit par les fours à ciment) étaient moins importantes lorsque des pneumatiques étaient utilisés …" (Groupe de travail des pneumatiques usagés (Royaume-Uni), "Sixth Report of the Used Tyre Working Group" (2003) (pièce BRA-55)); et "Le fait que des installations utilisant des pneumatiques comme combustible ont été autorisées dans au moins 34 États et plusieurs provinces canadiennes montre que les pneumatiques peuvent satisfaire à ces exigences ... Les principaux facteurs qui sous-tendent l'utilisation actuelle et envisagée de combustibles dérivés des pneumatiques sont les suivants: émissions améliorées, production accrue et coûts des combustibles moins élevés ..." (John Serumgard, "Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience", pages 8 et 9 (1998) (pièce BRA-125)).

[1339] À titre d'exemple, le Groupe spécial relève ce qui suit: "Des conditions d'exploitation stables et un rendement élevé en matière d'incinération ne peuvent pas être garantis pendant la co-incinération de déchets ... les émissions de substances organiques toxiques comme les dioxines polyhalogénées et les furannes, le benzène et les aromates polycycliques ne peuvent pas être contrôlées d'une manière efficace. Contrairement à ce qui est dit dans l'étude d'impact sur l'environnement, le respect de la Directive 94/67 de l'UE sur l'incinération des déchets est très discutable ..." (Okopol Institute fur Okologie and Politik GmbH, Expertise on the Environmental Risk Associated with the Co-incineration of Wastes in the Cement Kiln "Four E" of CBR Usine de Lixhe, Belgique (non daté, vers 1998) (pièce BRA-46)); "S'agissant de l'incinération de pneumatiques dans des fours à ciment, les calculs relatifs au risque ont généralement montré une augmentation du risque qui demeure inférieure aux niveaux que les districts locaux de contrôle de la pollution atmosphérique jugent "importants". Toutefois, des opposants n'ont pas été convaincus par les déterminations selon lesquelles le risque n'était pas important et signalent d'importantes sources d'incertitude, dont certaines sont reconnues par des exploitants de fours et des évaluateurs de risques …" (Seymour Schwartz *et al.*, "Domestic Markets for California's Used and Waste Tires, Attachment A: Environmental and Health Consequences from Using Tires as Fuel: Health Risk Assessment" (1998) (pièce BRA-48)); "On ne sait pratiquement rien des fonctions dose-réponse pour d'importantes catégories d'effets sur la santé, plus particulièrement les perturbations causées aux systèmes hormonaux des personnes, qui pourraient causer des dommages durables pour le développement des nourrissons. De plus, on ne sait pratiquement rien des effets sur la santé causés par des combinaisons de produits chimiques toxiques qui sont émis lorsque des pneumatiques brûlent … Sans ces connaissances scientifiques, et comme certains polluants toxiques s'amplifient lorsque des pneumatiques brûlent, il n'y a rien sur le plan scientifique qui permet au Bureau de conclure que l'incinération de pneumatiques de rebut dans des fours à ciment est sûre …" (Lettre de Seymour I. Schwartz, professeur de science et de politique de l'environnement au Bureau de gestion intégrée des déchets de l'Université de Californie (21 janvier 1998) (pièce BRA-49)); "Toutefois, la combustion de pneumatiques produit des émissions qui doivent être soigneusement contrôlées pour faire en sorte qu'elles n'entrent pas dans l'environnement. Les gaz sont donc filtrés et nettoyés ... afin que les émissions finales respectent les limites fixées par l'Agence environnementale" (Conseil de l'environnement, "The Stakeholders' Guide to Sustainable Waste Management Tyres", page 4 (pièce BRA-57)); "Bien qu'il y ait eu récemment des faits nouveaux positifs dans le domaine du recyclage, le respect des directives des Communautés européennes sur la mise en décharge et les émissions résultant de la combustion de déchets nécessitera de nombreux investissements dans de nouvelles installations de rechapage et de recyclage pour pneumatiques usagés … L'objectif global de la stratégie de l'UE en ce qui concerne les déchets consiste à empêcher la production de déchets … On devrait encourager et intensifier le rechapage et le recyclage de pneumatiques, de préférence à la combustion et à la récupération d'énergie … et si aucun autre

En particulier, nous relevons que les niveaux d'émission peuvent varier considérablement en fonction des conditions d'exploitation des installations et de la technologie de contrôle des émissions que celles-ci utilisent:

> "Les émissions peuvent comprendre des dioxines et des furannes, qui sont cancérigènes, ainsi que des oxydes d'azote et de souffre … Des études sur l'utilisation de pneumatiques dans des fours à ciment arrivent généralement à la conclusion que les répercussions ne sont pas positives ni neutres par comparaison avec la combustion d'autres combustibles. Toutefois, il faut procéder à un examen au cas par cas étant donné que les résultats sont subordonnés à une bonne pratique d'exploitation ainsi qu'aux caractéristiques particulières des pneumatiques utilisés et du four …"[1340]; et
>
> "Il existe très peu de données au sujet des dispositifs qui ne sont pas bien conçus et qui utilisent des pneumatiques de rebut comme combustible … Les émissions atmosphériques produites par ces types de dispositifs se situent vraisemblablement entre celles d'un feu à ciel ouvert et celles d'un dispositif de combustion ..."[1341]

Nous disposons également d'éléments de preuve qui font douter de la crédibilité des incendies à titre expérimental effectués dans des fours à ciment.[1342]

7.193 Les éléments de preuve susmentionnés démontrent que les émissions toxiques produites par l'incinération de pneumatiques ne peuvent pas être supprimées, bien que les niveaux d'émission puissent varier en fonction du niveau technologique utilisé pour contrôler les émissions dans des installations alimentées par des combustibles dérivés des pneumatiques.[1343] Il ressort des éléments de preuve que la technologie la plus récente qui permet de maintenir les émissions toxiques à des niveaux minimums n'est pas nécessairement aisément disponible, principalement pour des raisons financières.[1344] À titre d'exemple, le Groupe spécial relève les observations suivantes:

---

débouché n'est possible, le pneumatique devrait servir à la récupération d'énergie … L'utilisation dans des fours à ciment humides n'est pas une solution environnementale optimale; de plus, ce débouché sera limité par les normes d'émission plus strictes qu'imposera dès 2008 la Directive sur l'incinération des déchets …" (Agence européenne pour l'environnement, "Waste from Road Vehicles" (2001) (pièce BRA-108)).

[1340] Préparé par Atech Group pour le Ministère de l'environnement (Australie), "A National Approach to Waste Tyres" (2001) (pièce BRA-8).

[1341] Agence pour la protection de l'environnement (États-Unis), "Air Emission from Scrap Tire Combustion" (1997) (pièce BRA-26).

[1342] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 82. Par exemple, le Conseil de l'environnement de la Virginie occidentale signale que "[l]es résultats des incendies de pneumatiques réalisés à titre expérimental varient considérablement, car certains polluants sont plus élevés dans certains tests mais sont moins importants dans d'autres … Les incendies à titre expérimental sont généralement considérés comme un mauvais indicateur d'exploitation sur une base quotidienne: pendant les incendies à titre expérimental, lorsqu'une autorisation réglementaire est en jeu et que des représentants des pouvoirs publics sont présents, des variables comme l'alimentation en déchets, la température, le flux d'oxygène et l'efficacité des dispositifs de contrôle de la pollution sont soigneusement maintenues pour optimiser le rendement. Sur une base quotidienne, il y a des conditions perturbatrices qui entraînent des émissions nettement plus élevées. La façon dont une installation entretient son équipement de contrôle de la pollution, une erreur de l'opérateur, les conditions d'alimentation en combustible … sont tous des facteurs qui affectent les émissions …" (Conseil de l'environnement de la Virginie occidentale, "Green Issues: Tire Burning Fact Sheet" (1998) (pièce BRA-52)).

[1343] Voir plus haut la note de bas de page 297.

[1344] Ministère de l'environnement (Australie), "A National Approach to Waste Tyres" (2001) (pièce BRA-8); Agence pour la protection de l'environnement (États-Unis), "Air Emissions from Scrap Tire Combustion" (1997) (pièce BRA-26); A. B. Hird *et al.*, "Tyre Waste and Resource Management: A Mass Balance Approach" (2002) (pièce BRA-56); "Conseil de l'environnement, The Stakeholders' Guide to Sustainable Waste Management, Tyres" (pièce BRA-57).

> "Les températures élevées dans les fours permettent de brûler les pneumatiques "proprement", ce qui diminue les déchets solides … Si les pneumatiques sont brûlés d'une manière non contrôlée, une forte pollution atmosphérique peut être produite sous forme de fumée noire et de dioxyde de soufre. Les coûts associés au contrôle de ces émissions sont importants et, par voie de conséquence, les coûts d'investissement pour les fours à ciment/incinérateurs qui peuvent brûler des pneumatiques sont dix fois plus importants que les coûts de l'incinération de combustible liquide ..."[1345]; et
>
> "Pour qu'un système de valorisation des déchets soit largement adopté, il doit être économiquement viable d'utiliser des déchets au lieu de sources d'énergie vierge. À l'heure actuelle, l'utilisation de déchets de pneumatiques dans des fours à ciment est économique, mais si les limites d'émission sont renforcées, le coût de l'installation de dispositifs de purification pourrait être plus important que les économies réalisées en utilisant des déchets de pneumatiques comme combustible ..."[1346]

Par ailleurs, il subsiste des doutes quant au niveau exact des émissions toxiques, en particulier parce que les résultats des incinérations à titre expérimental en ce qui concerne les émissions ne reflètent peut-être pas avec exactitude les niveaux d'émission véritables.[1347]

7.194 Nous constatons donc que le Brésil a présenté des éléments de preuve suffisants pour démontrer que l'incinération de pneumatiques de rebut présente des risques pour la santé, même si ces risques peuvent être considérablement réduits au moyen de normes d'émission plus strictes.

7.195 En résumé, le **Groupe spécial** constate que le Brésil a démontré que les méthodes d'élimination actuellement disponibles qui permettent de traiter les volumes existants de pneumatiques de rebut, à savoir la mise en décharge, le stockage et l'incinération, même si elles sont appliquées dans des conditions contrôlées, présentent des risques pour la santé des personnes et ne peuvent pas constituer une solution de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.

7.196 En dernier lieu, les Communautés européennes allèguent que le recyclage des matériaux constitue l'une des meilleures pratiques de gestion des déchets et, partant, une autre solution de rechange raisonnablement disponible pour remplacer l'interdiction d'importer. Selon elles, le recyclage des matériaux en caoutchouc comprend l'utilisation de pneumatiques de rebut dans des projets dans le domaine du génie civil, dans d'autres activités de construction comme

---

[1345] A.B. Hird *et al.*, "Tyre Waste and Resource Management: A Mass Balance Approach", page 18 (2002) (pièce BRA-56).

[1346] Conseil de l'environnement, "The Stakeholders' Guide to Sustainable Waste Management, Tyres" (pièce BRA-57).

[1347] À titre d'exemple, le Brésil a présenté des éléments de preuve indiquant que "les données d'essai [d'une simulation sur une échelle réduite effectuée par l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis] ne constitu[aient] pas une mesure précise des émissions quotidiennes véritables d'une installation donnée. Comme Greenpeace l'a signalé, "les incendies à titre expérimental sont généralement considérés comme un mauvais indicateur d'exploitation sur une base quotidienne: pendant les incendies à titre expérimental, lorsqu'une autorisation réglementaire est en jeu et que des représentants des pouvoirs publics sont présents, des variables comme l'alimentation en déchets, la température, le flux d'oxygène et l'efficacité des dispositifs de contrôle de la pollution sont soigneusement maintenues pour optimiser le rendement. Sur une base quotidienne, les émissions peuvent être nettement plus élevées" … Le test susmentionné de l'EPA n'a même pas été effectué selon un véritable plan d'exploitation, mais au moyen d'un simulateur sur une échelle réduite. De tels dispositifs sont forcément plus stables que de gros incinérateurs industriels qui sont utilisés quotidiennement pendant plusieurs années. Fait important, le simulateur de l'EPA n'est même pas conçu pour représenter le type d'incinérateurs habituellement utilisés dans les papeteries, qui utilisent souvent des combustibles dérivés des pneumatiques" (Energy Justice Network, "What is 'Tire Derived Fuel' and Why Is It Dangerous" (pièce BRA-50)).

l'asphaltage-caoutchouc, et dans la production d'une gamme étendue d'articles en caoutchouc.[1348] Les Communautés européennes estiment que les méthodes de recyclage des matériaux ne présentent pas de risques majeurs pour la santé des personnes ou des animaux ni pour l'environnement, et permettent d'éliminer d'importantes quantités de pneumatiques de rebut.[1349]

7.197 Le Brésil estime qu'il est "pratiquement impossible de recycler un pneumatique" parce que les caractéristiques physiques d'un pneumatique en font un produit très stable et rigide. Selon lui, les méthodes existantes de valorisation des matériaux ne permettent pas de produire du caoutchouc de qualité qui peut être réutilisé pour fabriquer des pneumatiques neufs.[1350] Le Brésil fait aussi valoir que le recyclage des matériaux ne devrait pas être considéré comme du recyclage "dans le vrai sens du terme" parce que le matériau n'est pas réutilisé dans des pneumatiques neufs.[1351]

7.198 Le Brésil reconnaît cependant que le recyclage de pneumatiques de rebut est souhaitable et devrait être encouragé parce que les activités normalement désignées par l'expression recyclage des matériaux sont généralement plus sûres que d'autres méthodes d'élimination comme le stockage et l'incinération, et permettent de retirer l'avantage environnemental le plus important des pneumatiques de rebut, après le rechapage.[1352] Il fait également observer qu'il encourage activement la mise au point

---

[1348] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 112. Les CE n'ont pas présenté au Groupe spécial une liste exhaustive des activités qui devraient être considérées comme du recyclage de matériaux. Elles semblent toutefois inclure dans cette catégorie les activités suivantes: des projets dans le domaine du génie civil comme la réutilisation de pneumatiques de rebut pour créer des récifs artificiels, des pare-chocs pour bateaux, des stabilisateurs de pentes, des canaux d'irrigation et des couches contre l'érosion sur les barrages; l'utilisation de pneumatiques déchiquetés et broyés comme matériau de base dans l'asphaltage et la construction de routes; et l'utilisation de granules de caoutchouc dans la production de pneumatiques neufs, d'adhésifs, d'isolants pour fils et tuyaux, de garnitures de freins, de courroies de convoyeurs, de sous-tapis et de tuyaux flexibles (première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 81 et 82).

[1349] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 133 et 139. Les CE allèguent sur la base du document intitulé Panorama dos Residuos Sólidos no Brasil qu'en 2004 "17,65 pour cent des pneumatiques de rebut au Brésil ont été roulés en feuilles" et que "19,65 pour cent ont été transformés en marchandises et en matières premières" (pièce EC-114). Les Communautés européennes affirment que ces chiffres démontrent l'énorme potentiel d'élimination du recyclage des matériaux qui s'effectue déjà au Brésil. De plus, selon les éléments de preuve présentés par les CE, le marché des applications de caoutchouc broyé dans certains pays est en mesure de consommer près de 10 pour cent des pneumatiques de rebut qui sont produits (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 135). Les Communautés européennes estiment en outre que, dans des pays comme l'Australie, le marché dans le domaine du génie civil est de l'ordre de 200 000 pneumatiques par année et que le marché des applications de caoutchouc broyé aux États-Unis "a consommé plus de 28 millions de pneumatiques en 2003, soit près de 10 pour cent des pneumatiques de rebut qui ont été produits" (pièce EC-113).

[1350] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 52. À l'appui de cette affirmation, le Brésil cite un rapport de l'Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis):

> "En règle générale, l'utilisation de matériaux provenant de pneumatiques recyclés dans des pneumatiques neufs est remise en question par le fait que, à la différence du papier, des métaux, des plastiques et du verre, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'obtenir des matériaux provenant de pneumatiques qui ont des propriétés suffisamment similaires à celles des matériaux originels utilisés pour fabriquer des pneumatiques. Les matériaux en caoutchouc pour pneumatiques sont très spécialisés et possèdent des qualités spécifiques ... ils sont conçus pour optimiser la traction sur route mouillée et sèche, pour assurer la longévité, une basse résistance au roulement et une tenue de route confortable, et pour offrir des caractéristiques de maniement et de performance adaptées à différentes situations à un coût abordable. Malheureusement, les produits qui sont actuellement fabriqués à partir de pneumatiques recyclés n'offrent pas de rendement" ("Integrated Waste Management Board, Increasing the Recycled Content in New Tyres" (pièce BRA-59)).

[1351] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 94.

[1352] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 94; deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 47 à 49.

de nouvelles applications de recyclage pour les pneumatiques de rebut ainsi que l'amélioration des aspects relatifs à la sécurité et l'acceptation sur le marché des applications existantes.[1353] Selon lui, toutefois, le recyclage des pneumatiques ne peut pas constituer une solution de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer parce qu'il s'agit d'une méthode qui, d'une part, présente certains risques pour la santé des personnes et l'environnement et, d'autres part, permet d'absorber une fraction seulement des pneumatiques de rebut qui sont produits chaque année au Brésil parce qu'elle est fréquemment irréalisable sur le plan économique et technique.[1354]

7.199 Le Groupe spécial va maintenant examiner si différentes méthodes de recyclage des matériaux identifiées par les Communautés européennes peuvent constituer une solution de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.

7.200 En ce qui concerne le *génie civil*, nous relevons que les éléments de preuve dont nous disposons montrent qu'il existe un grand nombre d'applications dans le domaine du génie civil pour les pneumatiques de rebut comportant différents niveaux de transformation et de recyclage des matériaux. Ces applications comprennent l'utilisation de pneumatiques de rebut entiers et broyés pour protéger les bords des ravins dans des zones urbaines[1355], pour construire des couches de drainage pour la gestion des fuites dans des décharges ou pour réaliser des projets de protection des côtes ou des berges comme des récifs artificiels, des barrières contre l'érosion, des digues, des brise-lames au large des côtes et une base nautique.[1356]

7.201 La plupart des éléments de preuve étayent le point de vue selon lequel les applications des pneumatiques de rebut dans le domaine du génie civil devraient être plus répandues dans le futur.[1357] Toutefois, les éléments de preuve dont nous disposons montrent aussi que les besoins actuels sont

---

[1353] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 95; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 97.

[1354] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 48; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 94; première communication écrite du Brésil, paragraphe 123. Pour étayer cet argument, le Brésil présente au Groupe spécial plusieurs études qui reconnaissent que la quantité de matériaux recyclés après consommation qui peut être tirée d'un pneumatique usagé est "nécessairement ... très limitée" (première communication écrite du Brésil, paragraphe 53) et que "les utilisations dans le cadre du recyclage des matériaux demeurent très limitées et ne permettent pas d'absorber les volumes existants de pneumatiques de rebut" (pièce BRA-108).

[1355] Antonio J. Andrietta, "Pneus e Meio Ambiente: Um Grande Problema Requer Uma Grande Solção" (2002) (pièce BRA-6).

[1356] Groupe de travail technique de la Convention de Bâle, "Lignes directrices techniques sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés" (pièce EC-18); Agence britannique de l'environnement, "Tyres Report" (pièce EC-15).

[1357] À titre d'exemple, le Groupe spécial relève les déclarations suivantes: "[l]es applications des pneumatiques de rebut dans le domaine du génie civil devraient devenir plus courantes au fur et à mesure de l'augmentation du nombre d'applications qui se révèlent techniquement et économiquement viables" (Kurt Reschner, *Scrap Tyre Recycling: A Summary of Prevalent Scrap Tire Recycling Methods* (pièce BRA-5, page 4)); "[l]'utilisation de pneumatiques de rebut dans des applications dans le domaine du génie civil devrait augmenter considérablement puisque les principaux problèmes rencontrés sont apparemment chose du passé" (John Serumgard, Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience, dans Compte rendu du deuxième atelier commun du Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et du Groupe international d'étude du caoutchouc sur le caoutchouc et l'environnement (1998) (pièce BRA-125)); "[à] ce jour, seulement un petit nombre d'applications ont été mises au point pour transformer le caoutchouc recyclé, mais on en verra apparaître beaucoup d'autres au fur et à mesure que les coûts de la conformité à la réglementation environnementale augmenteront", Ressources humaines et Développement social Canada, Industrie du caoutchouc (vers 1999) (pièce BRA-131).

assez limités en partie à cause du coût élevé de ces applications et que, pour cette raison, elles ne permettent d'éliminer qu'un petit nombre de pneumatiques de rebut.[1358]

7.202 De plus, on ne voit pas bien si certaines de ces applications dans le domaine du génie civil sont suffisamment sûres. Les éléments de preuve indiquent que l'utilisation de pneumatiques de rebut dans de tels projets peut entraîner la mise à nu de fils, des incendies de pneumatiques ou des fuites dans le milieu environnant de produits chimiques toxiques, comme du zinc et des hydrocarbures aromatiques polycycliques, qui peuvent présenter un risque pour les personnes, le bétail et la vie aquatique, y compris les poissons et les plantes microscopiques.[1359]

7.203 En ce qui concerne l'asphalte-caoutchouc, le Brésil présente des éléments de preuve indiquant que les routes qui contiennent du caoutchouc granulé peuvent prendre feu dans certaines conditions ou libérer des vapeurs dangereuses qui entraînent des risques professionnels.[1360] Les Communautés

[1358] À titre d'exemple, le Groupe spécial relève les éléments de preuve suivants: "Pour l'instant, ce marché [en parlant des applications dans le domaine du génie civil] se borne à des projets uniques et est donc assez restreint. Il s'agit d'une application qui est sous-utilisée et qui pourrait représenter un secteur de croissance considérable pour les pneumatiques en fin de vie." (Rapport 2006 de l'Association européennes des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc (pièce EC-84)); "Sans un essor considérable des marchés existants pour les pneumatiques de rebut (comme le béton asphaltique caoutchouté, les revêtements pour aires de jeux et autres surfaces, les applications dans le domaine du génie civil, les combustibles dérivés des pneumatiques, et la mise au point de nouvelles technologies qui utilisent des pneumatiques de rebut), les tas de pneumatiques, et la menace qu'ils constituent pour l'environnement, continueront d'augmenter" (Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), Bureau de gestion intégrée des déchets, *Five-Year Plan for the Waste Tire Recycling Management Program* (2003) (pièce BRA-36)); "Les pneumatiques broyés ont une application assez limitée ... Il n'y a qu'un nombre limité de surfaces d'aires de jeux qui ont besoin de revêtements coussinés, de décharges qui ont besoin de matériel de drainage et de routes qui nécessitent un resurfaçage – certaines de la variété du pneumatique réutilisé. La combustion de pneumatiques comme source d'énergie est également problématique" (Kathleen Cannon, *Where Mosquitoes And Tires Breed*, New York Times, 8 juillet 2001 (pièce BRA-130, page 2)).

[1359] "Lorsqu'ils sont utilisés sur des silos d'ensilage, les pneumatiques durent de dix à 15 ans, après quoi ils commencent à se dégrader. La dégradation se manifeste par la décomposition du composé de caoutchouc, qui entraîne l'effritement du caoutchouc et la mise à nu des fils d'armature. Le fil constitue un danger direct pour les animaux d'élevage, les miettes pénètrent dans l'ensilage et, en morceaux plus gros, peuvent aussi présenter un risque pour les bovins." (Agence britannique de l'environnement, Tyres Report (pièce EC-15, page 21)); "En tant que matériau de remplissage, le caoutchouc a l'avantage d'être léger, ce qui permet de réduire le coût de certaines structures civiles, en particulier sur les pentes. Le fait que des incendies se sont produits dans un certain nombre de ces applications aux États-Unis a suscité des inquiétudes au sujet de cette application. Les enquêtes effectuées à la suite de ces incendies donnent à penser que les pneumatiques ont en définitive servi de combustible, mais n'ont probablement pas constitué la source d'allumage." (Ministère de l'environnement (Australie), A National Approach to Waste Tyres (2001) (pièce BRA-8, page 70, partie I)); "Les huiles riches en composés aromatiques ne sont pas chimiquement liées au caoutchouc. Elles ont tendance à filtrer du mélange et à se répandre dans le milieu environnant. De récentes études entreprises à l'Institut zoologique de l'Université de Göteborg ont révélé que les poissons exposés à des morceaux de pneumatiques présents dans l'eau courante activaient leur moyen de défense très spécifique contre les composés aromatiques polycycliques... Selon une nouvelle étude réalisée par l'Institut de recherche environnementale appliquée de l'Université de Stockholm, une toxicité aiguë élevée en ce qui concerne les organismes aquatiques a été constatée dans les eaux entourant Stockholm. Un effet puissant a été signalé chez des poissons non migratoires dans la région de Stockholm, où la toxicité est principalement imputable à des huiles aromatiques polycycliques. Une proportion importante de ces huiles polyaromatiques peut provenir de l'usure des pneumatiques." (Projekt Grön Kemi, HA Oil in Tyres (pièce BRA-44, pages 1 et 2)).

[1360] À titre d'exemple: "[à] l'exception d'un site (Californie 1), les résultats de prélèvements dans les aires de travail et de prélèvements individuels ont révélé que les expositions à diverses analyses étaient supérieures pendant les jours d'asphaltage de caoutchouc granulaire modifié. Les intervalles de confiance montrent généralement que les expositions peuvent être beaucoup plus élevées pendant les jours d'asphaltage de caoutchouc granulaire modifié et que certaines de ces différences étaient statistiquement importantes… De plus, en règle générale, le nombre de symptômes qui ont été signalés était plus élevé pendant les jours d'asphaltage de

européennes répondent qu'une étude présentée par le Brésil et réalisée par le National Institute of Occupational Safety and Health (Institut national de la sécurité et de la santé au travail) conclut qu'"aucun résultat définitif n'a été obtenu quant au fait que les expositions à l'asphalte-caoutchouc [étaient] plus dangereuses que les expositions à l'asphalte conventionnel". De plus, les Communautés européennes signalent que le Brésil a reconnu que l'asphalte-caoutchouc, les produits en caoutchouc et les appareils figuraient parmi les méthodes d'élimination généralement approuvées par les autorités environnementales du Brésil[1361] et que, selon un récent article de presse, deux entreprises appliquaient actuellement de l'asphalte-caoutchouc dans les États brésiliens de São Paulo et du Minas Gerais.[1362]

7.204 Le Brésil répond à ces arguments en reconnaissant qu'il autorise les activités de surfaçage à base de caoutchouc sur son territoire et qu'il "finance [effectivement] des travaux de recherche sur l'asphalte-caoutchouc et a été l'hôte d'un sommet international sur la question".[1363] Toutefois, il estime que, en raison du rapport coûts-avantages défavorable, la demande de ce produit est très limitée.[1364] S'appuyant sur une étude réalisée par l'Agence britannique de l'environnement, le Brésil fait valoir que les routes qui contiennent des granules de caoutchouc durent environ deux fois plus longtemps que les routes conventionnelles, "mais que leur coût de production est environ deux fois plus élevé".[1365]

7.205 Le Groupe spécial est d'avis que les éléments de preuve ne sont pas concluants sur le point de savoir si les expositions à l'asphalte-caoutchouc sont plus dangereuses que les expositions à l'asphalte conventionnel[1366], mais que les renseignements fournis par les parties montrent invariablement que

---

caoutchouc granulaire modifié, et quatre préposés à l'asphaltage ont manifesté une variabilité du débit expiratoire de pointe qui suggérait une bronchoréactivité liée au travail uniquement pendant les jours d'asphaltage de caoutchouc granulaire modifié. Par ailleurs, le benzothiazol, principalement trouvé uniquement pendant les jours d'asphaltage de caoutchouc granulaire modifié, peut déclencher des voies métaboliques qui n'auraient peut-être pas sans cela été actives chez ces travailleurs, ce qui les exposait à de nouveaux risques potentiels" (Institut national de la sécurité et de la santé au travail, Crumb-Rubber Modified Asphalt Paving: Occupational Exposures and Acute Health Effects (2001) (pièce BRA-64)); "Selon des rapports, ces routes peuvent aussi s'enflammer dans certaines conditions, comme les températures élevées enregistrées aux États-Unis, et ont une surface glissante. Des vapeurs dangereuses peuvent également être produites lorsque la surface de la route est enlevée", Agence britannique de l'environnement, Tyres Report (pièce EC-15); "À la différence de tous les autres résultats, le "Recyclage des matériaux sur les terrains de football" constitue toutefois, à l'évidence, le pire scénario s'agissant du cuivre, du zinc, du fer, du mercure et de l'hydrocarbure polyaromatique. Ces émissions dues à la lixiviation sont beaucoup plus importantes sur les terrains de football que dans les décharges et les talus antibruit. En effet, sur un terrain de football, la quantité d'eau qui est drainée à travers la couche de granules de pneumatiques est beaucoup plus importante par tonne de granules de pneumatiques que la quantité d'eau par tonne de pneumatiques déchiquetés qui est drainée dans les décharges ou les talus antibruit" (étude réalisée par IVL Swedish Environmental Research Institute Ltd (pièce EC-87)).

[1361] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 137.

[1362] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 137.

[1363] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 97.

[1364] Première déclaration orale du Brésil. Pour illustrer la capacité d'élimination limitée de l'asphalte-caoutchouc, le Brésil signale que le surfaçage de routes permet aux CE d'éliminer "un peu plus d'un quart de 1 pour cent de leurs pneumatiques de rebut" et que, aux États-Unis, le surfaçage permet d'éliminer moins de 2 pour cent des pneumatiques de rebut (première communication écrite du Brésil, paragraphe 55, citant Serge Palard, BLIC: Association européenne des industries du caoutchouc, Rubber Recycling Activities in Europe: Trends and Challenges (2004) (pièce BRA-60).

[1365] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 56.

[1366] Il ressort de l'étude réalisée par l'Institut national de la sécurité et de la santé au travail, Crumb-Rubber Modified Asphalt Paving: Occupational Exposures and Acute Health Effects (2001) (pièce BRA-64), qu'"il n'y a aucun résultat final indiquant que les expositions au caoutchouc granulaire modifié sont plus dangereuses que les expositions conventionnelles".

l'utilisation d'asphalte-caoutchouc entraîne des coûts plus élevés. Par conséquent, la demande de cette technologie est limitée et sa capacité d'élimination des déchets est réduite.[1367]

7.206 Nous notons également que les éléments de preuve montrent que l'*utilisation de granules de caoutchouc dans la fabrication d'une multitude de produits* comme des adhésifs, des isolants pour fils et tuyaux, des garnitures de freins, des courroies de convoyeurs, des sous-tapis, des tuyaux flexibles, des articles de sport, des roues de patins à roues alignées, des bottes de caoutchouc et des valises ne permet d'éliminer qu'une quantité limitée de pneumatiques de rebut.[1368]

7.207 Enfin, en ce qui concerne la *régénération*, qui, selon le Brésil, est la seule véritable méthode de recyclage en ce qui concerne les pneumatiques, le Brésil allègue qu'elle entraîne des coûts prohibitifs, est polluante et produit du caoutchouc de piètre qualité pour lequel la demande et les applications sont limitées.[1369] Par conséquent, selon le Brésil, la régénération du caoutchouc dans les pneumatiques n'est pas une solution de rechange réalisable pour l'élimination de volumes considérables de déchets de pneumatiques.[1370] Bien que nous ne trouvions pas d'éléments de preuve montrant que la régénération ou d'autres formes de transformation chimique ou thermique comme la pyrolyse présentent des risques importants pour la santé ou l'environnement, la plupart des éléments de preuve indiquent, ainsi que le Brésil le fait observer, qu'au vu des conditions actuelles du marché, la viabilité économique de ces options n'a pas encore été démontrée.[1371]

[1367] À titre d'exemple, le rapport du Groupe de travail de l'OCDE sur la prévention et le recyclage des déchets (extraits) précise qu'"[e]n raison de sa performance environnementale, le broyage est un procédé énergivore qui produit des émissions de poussières assez importantes. L'avantage économique et environnemental du broyage est la production de caoutchouc recyclable et de sous-produits utiles comme l'acier et les textiles, qui peuvent aussi être recyclés. L'application la plus courante des granules est l'asphalte caoutchouté. Même s'il semble s'agir d'un débouché prometteur pour le caoutchouc recyclé parce que l'asphalte caoutchouté dure plus longtemps que l'asphalte conventionnel, son coût assez élevé ne permet pas d'en faire une utilisation plus répandue" (pièce EC-16).

[1368] À ce sujet, nous relevons les éléments de preuve suivants: "[s']agissant des autres marchés pour les pneumatiques de rebut, il y a des raisons de croire que l'exportation, les produits déchiquetés, estampés et poinçonnés, les usages agricoles et autres n'augmenteront pas beaucoup au cours des prochaines années" (John Serumgard, Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience, dans Compte rendu du deuxième atelier commun du Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et du Groupe international d'étude du caoutchouc sur le caoutchouc et l'environnement (1998) (pièce BRA-125)); "La recherche d'une méthode d'élimination des vieux pneus qui soit respectueuse de l'environnement constitue un défi permanent pour l'industrie. Si dans ce domaine, ce sont les fabricants de pneus qui ont retenu le plus l'attention jusqu'à maintenant, tous les fabricants de produits de caoutchouc auront à composer avec les problèmes de déchets et de rebuts. Les produits de caoutchouc sont plus difficiles à recycler que ceux qui sont faits de plastique parce qu'on ne peut pas les transformer tout simplement en les chauffant et en les comprimant. Les procédés de recyclage supposent la désagrégation mécanique des produits, la séparation des composantes, la récupération des éléments de caoutchouc, ainsi que l'intégration des granules de caoutchouc ainsi obtenues à d'autres procédés de fabrication ... À ce jour, seulement un petit nombre d'applications ont été mises au point pour transformer le caoutchouc recyclé, mais on en verra apparaître beaucoup d'autres au fur et à mesure que les coûts de la conformité à la réglementation environnementale augmenteront. Parmi les utilisations actuelles, mais limitées, du caoutchouc recyclé, on peut citer le goudron caoutchouté, les revêtements de sol pour la pratique des sports, les matelas en caoutchouc et les sous-tapis." (Ressources humaines et Développement social Canada, Industrie du caoutchouc (vers 1999) (pièce BRA-131))

[1369] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 52.

[1370] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 34.

[1371] À titre d'exemple: Selon le Tyres Report, "[i]l existe également une technologie qui permet d'utiliser des micro-ondes pour transformer les pneumatiques en huile, en acier et en noir de carbone, mais cette technologie n'a pas encore beaucoup d'impact sur le marché" (Agence britannique de l'environnement (pièce EC-15)); "L'huile pyrolytique peut être utilisée comme combustible ou peut être mélangée à part égale avec de l'huile diesel. Après le raffinage, le "carbone pyrolytique" peut être utilisé en tant qu'agent de

7.208 Pour ces raisons et compte tenu des éléments de preuve dont il dispose, le **Groupe spécial** constate qu'on ne voit pas bien si les applications dans le domaine du recyclage des matériaux sont totalement sûres. En outre, même si ces diverses méthodes de recyclage des matériaux étaient totalement inoffensives, le Brésil a démontré qu'elles ne permettraient pas d'éliminer une quantité de pneumatiques de rebut suffisante pour atteindre le niveau de protection souhaité par le Brésil à cause de leurs coûts prohibitifs et ne pouvaient donc pas constituer une solution de rechange raisonnablement disponible pour remplacer l'interdiction.[1372]

Conclusion concernant la nécessité de la mesure

7.209 Comme il est dit plus haut, l'évaluation par le **Groupe spécial** de la nécessité de la mesure au regard de l'article XX b) sera l'aboutissement d'un processus "de soupesage et de mise en balance", tenant compte des facteurs qui ont été examinés plus haut et de la disponibilité d'une mesure de rechange moins restrictive pour le commerce, pour déterminer si la mesure en cause est "nécessaire" au sens de l'article XX b).[1373]

7.210 Nous rappelons d'abord que nous avons constaté que la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux et la préservation des végétaux contre les risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut constituaient un objectif important. Spécifiquement, nous avons constaté que l'objectif de protection de la santé et de la vie contre des maladies qui mettaient la vie en danger, comme la fièvre dengue et la malaria, était à la fois vital et important au plus haut point.[1374] Ce facteur doit être pris en considération pour évaluer la mesure contestée. Par ailleurs, nous convenons avec les Communautés européennes que l'importance de la santé et de la vie des personnes, en elle-même et à elle seule, n'est pas suffisante pour établir qu'une mesure est nécessaire aux fins de l'article XX b).[1375] En fait, nous sommes tenus d'évaluer si les mesures contestées, c'est-à-dire les mesures spécifiques choisies par le Brésil pour examiner cet objectif important, sont nécessaires. Pour procéder à cette évaluation, nous devons examiner en particulier le caractère restrictif pour le commerce de la mesure contestée et sa contribution à la réalisation de l'objectif, compte tenu des éventuelles mesures de rechange à la disposition du Brésil.

7.211 Dans la présente affaire, nous avons constaté que la mesure contestée, en l'occurrence une interdiction d'importer, était conçue pour être aussi restrictive pour le commerce que possible en ce qui concerne les produits auxquels elle s'appliquait, c'est-à-dire les pneumatiques rechapés. Nous notons que les Communautés européennes ont fait valoir que cela, en soi, avait fait qu'il était "impossible de considérer la mesure contestée comme "nécessaire"".[1376] Nous n'excluons pas, toutefois, qu'il puisse y avoir des circonstances dans lesquelles une mesure très restrictive est

---

remplissage semi-renforçant ou en tant que carbone activé. Même si de récentes percées technologiques ont amélioré la qualité du produit, on ne sait pas encore très bien s'il existe une demande sur le marché en ce qui concerne ce produit" (Groupe de travail technique de la Convention de Bâle, Lignes directrices techniques sur l'identification et la gestion des pneumatiques usagés (pièce EC-18)); "[i]l est également probable que la distillation thermique (pyrolyse) des pneumatiques de rebut ne sera pas une technologie qui aura une incidence sur le marché des pneumatiques de rebut" (John Serumgard, Internalization of Scrap Tire Management Costs: A Review of the North American Experience, dans Compte rendu du deuxième atelier commun du Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et du Groupe international d'étude du caoutchouc sur le caoutchouc et l'environnement (1998) (pièce BRA-125, page 15)).

[1372] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 54.

[1373] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 307.

[1374] Voir plus haut les paragraphes 7.108 à 7.112.

[1375] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 13.

[1376] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 114 et 115.

nécessaire, si aucune autre solution de rechange moins restrictive pour le commerce n'est raisonnablement disponible pour permettre au Membre concerné d'atteindre son objectif.[1377]

7.212 Le Groupe spécial rappelle ce que l'Organe d'appel a dit, à savoir qu'une mesure "nécessaire" se situait beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle opposé: "favoriser" simplement.[1378] Comme nous l'avons déterminé plus haut, une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut réduire le volume de pneumatiques de rebut qui sont produits sur le territoire brésilien et, partant, peut contribuer à la réalisation de l'objectif déclaré, c'est-à-dire la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux et la préservation des végétaux contre les risques présentés par l'accumulation de pneumatiques de rebut. De plus, notre examen des solutions de rechange identifiées par les Communautés européennes donne à penser qu'il n'existe aucune mesure de rechange raisonnablement disponible qui permettrait d'éviter les risques spécifiques découlant des pneumatiques rechapés importés. Des solutions de rechange qui seraient axées sur la gestion ou l'élimination de pneumatiques jadis importés existent effectivement, mais elles suscitent aussi des préoccupations, soit parce qu'elles aboutissent au type de risques que le Brésil cherche à éviter (stockage d'une manière non sûre et émissions produites par l'incinération), soit parce qu'elles ne permettraient pas d'atteindre le niveau de protection recherché par le Brésil. Les méthodes les plus sûres (recyclage des matériaux) sont utiles mais insuffisantes en soi pour absorber la totalité des déchets produits par les pneumatiques en fin de vie.

7.213 Pour "soupeser et mettre en balance" ces éléments, le Groupe spécial tient compte des circonstances spécifiques de la présente affaire. Premièrement, au vu des éléments présentés par les parties, il nous paraît que des mesures de *non-production*, c'est-à-dire des mesures qui évitent simplement la production de pneumatiques de rebut, constituent une façon pertinente de faire face aux risques découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut. Deuxièmement, il ressort clairement des communications des deux parties que, pour faire face à ces risques, y compris au moyen de la gestion des pneumatiques de rebut, une combinaison de mesures peut être appropriée, de façon que la question de la justification d'une mesure spécifique ne se pose pas nécessairement sous l'angle de simples solutions de rechange ou du remplacement d'une mesure spécifique par une autre, étant donné qu'il est possible que différentes mesures traitent différents aspects du même risque et se complètent mutuellement pour faire face à ce risque.

7.214 Dans la présente affaire, la mesure choisie ne traite que d'un élément spécifique du risque global découlant de l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil, à savoir l'importation de pneumatiques qui ont déjà perdu une partie de leur vie utile lorsqu'ils entrent au Brésil, et cette mesure est appliquée par le Brésil conjointement avec d'autres mesures traitant d'autres aspects du risque global. Les Communautés européennes ont suggéré plusieurs autres moyens de faire face aux difficultés que présentent la gestion et l'élimination des pneumatiques de rebut. Aucune de ces méthodes n'écarte, en principe, l'entrée de pneumatiques rechapés importés au Brésil. Ces méthodes viseraient plutôt à traiter de la gestion et de l'élimination de ces pneumatiques, dans le cadre de la stratégie globale de gestion et d'élimination des pneumatiques de rebut en général. Il ressort de notre examen qu'aucune de ces solutions de rechange, que ce soit individuellement ou collectivement, ne permettrait de supprimer les risques découlant des pneumatiques de rebut au Brésil d'une manière sûre, comme le prévoit l'actuelle interdiction d'importer. En fait, il apparaît que le Brésil met déjà en œuvre certaines des mesures de rechange identifiées par les Communautés européennes pour faire face aux difficultés que pose la gestion des pneumatiques de rebut. L'imposition d'une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés paraît donc être compatible avec d'autres efforts déployés par le Brésil pour lutter contre les risques découlant de l'accumulation et de l'élimination des pneumatiques de rebut.

[1377] De fait, les Communautés européennes elles-mêmes ont défendu avec succès une interdiction d'importer au titre de l'article XX dans l'affaire *CE – Amiante*.

[1378] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 161.

7.215 Compte tenu de ces éléments et de son analyse des différents facteurs exposés plus haut, le **Groupe spécial** conclut que le Brésil a démontré que les mesures de rechange identifiées par les Communautés européennes ne constituaient pas des solutions de rechange raisonnablement disponibles pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés qui permettraient d'atteindre l'objectif du Brésil consistant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut sur son territoire, et il constate que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil peut être jugée "nécessaire" au sens de l'article XX b) et est donc provisoirement justifiée au regard de l'article XX b).

7.216 Nous tenons à souligner que nous parvenons à cette conclusion sur la base, entre autres choses, d'un examen de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés telle qu'elle a été conçue, et compte tenu des considérations exposées aux paragraphes 7.125 à 7.142 en ce qui concerne les circonstances dans lesquelles une telle interdiction d'importer s'appliquerait. Nous n'établissons pas de détermination, à ce stade-ci de notre analyse, sur la manière dont cette mesure est effectivement appliquée par le Brésil. Cette question sera examinée ci-après dans le contexte de notre examen du point de savoir si la mesure contestée est appliquée d'une manière compatible avec les prescriptions du texte introductif de l'article XX.

b) La mesure est-elle appliquée d'une manière compatible avec les prescriptions du texte introductif de l'article XX?

7.217 Les **Communautés européennes** estiment que l'interdiction d'importer ne satisfait pas aux prescriptions du texte introductif de l'article XX.[1379] Le **Brésil** répond que l'interdiction d'importer est appliquée d'une manière raisonnable, cohérente et prévisible et qu'elle ne constitue ni un moyen de "discrimination arbitraire ou injustifiable" entre les pays où les mêmes conditions existent, ni une restriction déguisée au commerce international.[1380]

i) Considérations générales

7.218 Le **Brésil** fait valoir que l'article XX confère aux Membres de l'OMC le droit d'adopter et d'appliquer des mesures qui constituent des exceptions générales aux dispositions du GATT, à condition que ces mesures soient appliquées de bonne foi.[1381] Il allègue que la manière dont il applique l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne constitue ni un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, ni une restriction déguisée au commerce international.

7.219 Les **Communautés européennes** font observer que, dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a dit que "le but et l'objet des clauses introductives de l'article XX [était] généralement de prévenir l'abus des exceptions énumérées à [l'article XX]"[1382] et que, dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, il a ajouté que le "texte introductif" était: i) un principe permettant de mettre en balance le droit d'un Membre d'invoquer une dérogation prévue à l'article XX et l'obligation lui incombant de respecter le droit des autres Membres[1383]; ii) une réserve conférant aux exemptions prévues à l'article XX un caractère limité et conditionnel[1384]; et iii) une expression du principe de la

[1379] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 142.
[1380] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 130.
[1381] Première communication écrite du Brésil, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158.
[1382] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144.
[1383] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 156.
[1384] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 157.

bonne foi en droit international.[1385] Les Communautés européennes allèguent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés adoptée par le Brésil ne satisfait à aucune de ces prescriptions.[1386]

7.220 Le **Groupe spécial** observe d'abord, comme l'Organe d'appel l'a noté dans l'affaire *États-Unis – Essence*, que "[l]e texte introductif s'applique expressément non pas tant à la mesure en cause ou à sa teneur spécifique proprement dite, mais plutôt à la manière dont la mesure est appliquée".[1387] Par conséquent, conformément au texte introductif de l'article XX, il nous faudra examiner si, bien que la mesure elle-même relève de l'article XX b), l'*application* par le Brésil de son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est telle qu'elle constitue "un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent" ou "une restriction déguisée au commerce international".

7.221 Pour procéder à notre analyse, nous avons aussi à l'esprit les indications fournies par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans des décisions antérieures concernant le texte introductif de l'article XX du GATT de 1994. En particulier, nous notons que l'Organe d'appel a indiqué que "[l]'élément fondamental – pour interpréter le texte introductif – se trouve dans le but et l'objet, qui sont d'éviter l'abus ou l'utilisation illégitime des exceptions aux règles de fond prévues à l'article XX"[1388]; et que, pour interpréter ce paragraphe introductif, il faut essentiellement mener à bien la "tâche délicate de localiser et de circonscrire le point d'équilibre" entre les droits du Membre invoquant l'exception et ceux des autres Membres de l'OMC. Ce point d'équilibre n'est pas fixe ni immuable, mais il se déplace "dès lors que le type et la forme des mesures en cause varient et que les faits qui sous-tendent les affaires considérées diffèrent".[1389]

7.222 Nous rappelons aussi, comme l'Organe d'appel l'a clarifié, qu'il incombe à la partie qui invoque l'exception de démontrer qu'une mesure provisoirement justifiée au regard d'une ou de plusieurs des exceptions énoncées dans les différents paragraphes de l'article XX ne constitue pas, dans son application, un abus de cette exception au regard du texte introductif. En l'espèce, par conséquent, il incombe au Brésil de démontrer que son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'est pas appliquée de façon à constituer une discrimination "arbitraire ou injustifiable" ou une "restriction déguisée au commerce international".[1390]

7.223 Comme l'Organe d'appel l'a indiqué dans les affaires *États-Unis – Crevettes* et *États-Unis – Crevettes (article 21:5)*, il existe trois situations concernant l'*application* de mesures provisoirement justifiées au regard d'un paragraphe spécifique de l'article XX qui pourraient entraîner une incompatibilité avec le texte introductif de l'article XX[1391];

a) la discrimination arbitraire entre les pays où les mêmes conditions existent;

b) la discrimination injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent; et

c) la restriction déguisée au commerce international.

[1385] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158.
[1386] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 145.
[1387] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24.
[1388] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 28.
[1389] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 159.
[1390] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, pages 24 et 25.
[1391] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 150, et rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie*), paragraphe 118.

7.224 L'existence de l'une de ces situations ferait que la mesure ne serait pas justifiée au regard de l'article XX.[1392]

7.225 Les deux premiers éléments (discrimination "arbitraire" et "injustifiable"), qui concernent tous deux l'existence d'une discrimination, seront examinés ensemble[1393] en raison de leur lien étroit. L'existence d'une "restriction déguisée au commerce international" sera ensuite examinée séparément.

ii) Discrimination arbitraire ou injustifiable

7.226 Comme l'Organe d'appel l'a clarifié dans des décisions antérieures, il devrait être considéré qu'une mesure est appliquée de façon à constituer un moyen de "discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent", si trois conditions sont réunies:

a) premièrement, l'application de la mesure doit entraîner une *discrimination*;

b) deuxièmement, la discrimination doit être de nature *arbitraire* ou *injustifiable*;

c) troisièmement, cette discrimination doit se produire *entre les pays où les mêmes conditions existent*.[1394]

7.227 Nous examinerons donc tout d'abord si l'application par le Brésil de son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés entraîne une discrimination. Si c'est le cas, il nous faudra ensuite examiner si cette discrimination est "arbitraire ou injustifiable" et, dans l'affirmative, si elle se produit entre les pays où les mêmes conditions existent.

L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est-elle appliquée de façon à entraîner une discrimination?

7.228 Le **Brésil** rappelle que l'Organe d'appel a expliqué que le critère de discrimination prévu dans le texte introductif de l'article XX était différent du critère de discrimination relatif au traitement des produits dans le cadre d'autres obligations de fond du GATT.[1395]

7.229 Le **Groupe spécial** convient, comme l'Organe d'appel l'a clarifié, que la discrimination dont il est question dans le texte introductif de l'article XX diffère, par "sa nature et sa qualité", de la discrimination dans le traitement des produits qui aurait déjà pu être jugée incompatible avec l'une des obligations de fond contenues dans le GATT de 1994. En l'espèce, la violation initiale identifiée en ce qui concerne cette mesure est une prohibition ou restriction à l'importation au sens de l'article XI. Ce type de mesures (en l'espèce, une interdiction d'importer) n'entraîne pas nécessairement *ipso facto* une discrimination, comme le ferait une incompatibilité avec les articles I[er] ou III. Ainsi, une discrimination dont il est allégué qu'elle existe dans l'application de la mesure se produirait, en l'espèce, *en plus* de la restriction qui est de façon inhérente présente dans la mesure par sa nature même.

7.230 Le **Brésil** allègue que la manière dont il applique cette mesure est raisonnable et respecte rigoureusement les termes exprès de la Portaria SECEX n° 14/2004.[1396]

[1392] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 184.

[1393] Cette approche a été suivie dans diverses affaires antérieures. Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux* et le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Jeux*, le rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires* et le rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*.

[1394] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 150.

[1395] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 133.

7.231 Les **Communautés européennes** identifient, toutefois, différentes sources de discrimination découlant de l'application par le Brésil de son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Premièrement, elles font valoir qu'il y a discrimination du fait que l'interdiction ne s'applique pas aux pneumatiques rechapés importés au Brésil en provenance d'autres pays du MERCOSUR, même si ces pneumatiques produisent les mêmes externalités environnementales.[1397] Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que le fait que l'interdiction d'importer des pneumatiques *usagés* a été "suspendue" par les tribunaux brésiliens a permis aux fabricants brésiliens de pneumatiques rechapés d'utiliser des enveloppes importées, ce qui, de l'avis des Communautés européennes, constitue aussi une discrimination à l'égard des pneumatiques rechapés importés des Communautés européennes.[1398] Enfin, en ce qui concerne les pneumatiques neufs, les Communautés européennes allèguent qu'il y a discrimination parce que le Brésil n'a pas adopté de mesure pour assurer le rechapage des pneumatiques neufs utilisés sur son territoire lorsqu'ils deviennent usagés[1399] et parce que le Brésil n'impose pas de restriction à l'importation et à la vente de pneumatiques non rechapables.[1400]

7.232 Il convient de souligner dans ce contexte que les Communautés européennes ont aussi clairement indiqué qu'elles n'alléguaient *pas* que la non-application de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés d'*origine nationale* constituait une discrimination arbitraire ou injustifiable.[1401]

7.233 Nous examinerons à tour de rôle les différents éléments de discrimination identifiés par les Communautés européennes dans l'application par le Brésil de son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

> Y a-t-il discrimination du fait de l'exemption des importations de pneumatiques remoulés originaires des pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés (l'"exemption concernant le MERCOSUR")?

7.234 Considérant d'abord la différence de traitement entre les pays du MERCOSUR et les pays ne faisant pas partie du MERCOSUR, le **Groupe spécial** note qu'il est allégué exister une discrimination en faveur des pays bénéficiant de l'exemption concernant le MERCOSUR. Il est utile de rappeler à cet égard que l'Organe d'appel a précisé qu'une "discrimination" au sens du texte introductif pouvait se produire entre différents Membres exportateurs, ainsi qu'entre les Membres exportateurs et le Membre importateur concerné.[1402]

7.235 En l'espèce, le Brésil ne nie pas que l'exemption des importations de pneumatiques remoulés originaires des pays du MERCOSUR donne lieu à une discrimination entre ces importations et les importations en provenance des Communautés européennes (et des autres Membres de l'OMC).[1403] De fait, par sa nature même, l'exemption permet aux importations originaires des autres pays du MERCOSUR d'entrer au Brésil alors que l'importation des mêmes produits, s'ils sont originaires des autres Membres de l'OMC, n'est pas autorisée. L'exemption donne donc lieu à une discrimination, entre les pays du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC.

[1396] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 134.
[1397] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.
[1398] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.
[1399] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.
[1400] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 92.
[1401] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 94.
[1402] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 28; *voir aussi* le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 150.
[1403] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 136, et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.

7.236 L'exemption concernant le MERCOSUR est énoncée dans la Portaria SECEX n° 14/2004, qui est aussi l'instrument même qui constitue le fondement juridique de l'interdiction d'importer. Nous rappelons que, dans notre examen de la justification provisoire de l'interdiction d'importer au regard du paragraphe b), nous avons axé notre analyse sur l'interdiction d'importer elle-même, c'est-à-dire sur la mesure dont il avait d'abord été constaté qu'elle était incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994. À ce stade de notre analyse, toutefois, nous sommes tenus de concentrer notre attention sur la *manière* dont la mesure est *appliquée*.[1404]

7.237 Le fait que l'exemption concernant le MERCOSUR est prévue dans l'instrument juridique même qui énonce l'interdiction d'importer elle-même ne nous empêche pas, selon nous, de la prendre en considération dans le contexte de notre examen, au titre du texte introductif, de la manière dont la mesure est appliquée. Dans sa décision dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'Organe d'appel a précisé que "l'application d'une mesure peut être considérée comme un usage abusif ou impropre d'une exception prévue à l'article XX non seulement *lorsque les modalités de fonctionnement détaillées de la mesure prescrivent* l'activité arbitraire ou injustifiable, mais aussi dans les cas où une mesure, par ailleurs équitable et juste en apparence, est en fait appliquée de manière arbitraire ou injustifiable". (pas d'italique dans l'original)[1405] Cette précision étaye clairement le point de vue selon lequel une discrimination injustifiable peut découler des éléments effectivement prescrits dans la mesure elle-même. Cela était en fait le cas dans l'affaire *États-Unis – Essence*, où l'Organe d'appel a examiné la teneur des niveaux de base réglementaires pour les différents fournisseurs dans le contexte du texte introductif plutôt qu'au titre du paragraphe g).[1406]

7.238 Le **Groupe spécial** constate par conséquent qu'il peut être considéré que l'exemption concernant le MERCOSUR fait partie de la manière dont l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil – la mesure provisoirement justifiée au regard de l'article XX b) – est appliquée et qu'elle donne lieu à une discrimination au sens du texte introductif de l'article XX, entre les pays du MERCOSUR et les pays ne faisant pas partie du MERCOSUR.

> Y a-t-il discrimination du fait de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires?

7.239 Les **Communautés européennes** allèguent aussi qu'une discrimination découle du fait que l'interdiction d'importer des pneumatiques *usagés* imposée par le Brésil (également contenue dans la Portaria SECEX n° 14/2004) a été, selon leurs propres termes, "suspendue" par suite de l'octroi d'injonctions judiciaires permettant de telles importations malgré l'interdiction.

7.240 Le **Brésil** considère que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés n'est pas "suspendue" et qu'elle est à la fois en vigueur et mise en œuvre.[1407] Le Brésil a toutefois reconnu que des "quantités limitées" de pneumatiques usagés sont importées en vertu d'injonctions judiciaires. Il a aussi précisé, en réponse aux questions du Groupe spécial, que ces injonctions judiciaires avaient été accordées après que la licéité et la constitutionnalité de l'interdiction promulguée au moyen de la Portaria SECEX n° 14/2004 avaient été contestées, et que la Cour suprême fédérale avait déjà rejeté trois des quatre arguments généralement avancés dans la procédure. Le Brésil a aussi indiqué qu'il s'attendait à ce que le même tribunal rejette aussi prochainement le quatrième argument, à savoir que l'interdiction "contrevient au principe constitutionnel de la libre entreprise parce qu'elle restreint

[1404] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24.
[1405] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 160.
[1406] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 23.
[1407] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 151.

l'accès aux approvisionnements en matières premières dont ont besoin les entreprises nationales de rechapage pour se livrer à leurs activités".[1408]

7.241 Le **Groupe spécial** note tout d'abord qu'il n'est pas contesté que des injonctions judiciaires ont été accordées, lesquelles ont permis l'importation de pneumatiques usagés, en provenance des Communautés européennes et d'ailleurs, et qu'au moins certaines de ces injonctions sont actuellement en vigueur. Les Communautés européennes font valoir qu'il en résulte une discrimination en faveur des pneumatiques rechapés nationaux fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés, qui produisent les mêmes déchets que les pneumatiques rechapés importés.[1409]

7.242 Il n'a pas été donné à entendre qu'il existait une différence notable entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées et les pneumatiques rechapés importés. Par ailleurs, le Brésil n'a pas contesté que les pneumatiques rechapés fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés produisaient les mêmes externalités environnementales et posaient les mêmes problèmes de gestion des déchets que les pneumatiques rechapés importés.

7.243 Compte tenu de ces éléments, le **Groupe spécial** constate que, dans la mesure où elle permet de fabriquer au Brésil des pneumatiques rechapés à partir d'enveloppes importées alors que les pneumatiques rechapés fabriqués à partir des mêmes enveloppes ne peuvent pas être importés, le fait de permettre les importations de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires entraîne une discrimination en faveur des pneumatiques rechapés au Brésil à partir d'enveloppes importées, au détriment des pneumatiques rechapés importés.

> Y a-t-il discrimination du fait de l'absence de mesures comparables en ce qui concerne les pneumatiques neufs?

7.244 Enfin, les Communautés européennes ont fait valoir que, en ce qui concerne les pneumatiques neufs, il existait une discrimination parce que le Brésil n'avait pas adopté de mesure pour assurer le rechapage des pneumatiques neufs utilisés sur son territoire lorsqu'ils devenaient usagés[1410] et parce que le Brésil n'imposait pas de restrictions à l'importation et à la vente de pneumatiques neufs non rechapables.[1411] Nous examinons ces deux aspects à tour de rôle.

Rechapage des pneumatiques neufs utilisés au Brésil

7.245 Les **Communautés européennes** font valoir qu'il existe une discrimination puisque le Brésil exige effectivement des autres Membres de l'OMC que les pneumatiques importés aient la capacité d'être rechapés une fois pour pouvoir être admis au Brésil, alors que sa branche de production nationale n'a pas besoin de s'assurer que les pneumatiques qu'elle fabrique seront rechapés.

7.246 Le **Brésil** répond qu'il encourage activement le rechapage des pneumatiques qu'il consomme[1412] et qu'il a mis en œuvre un certain nombre de mesures pour tirer pleinement parti des possibilités de rechapage.[1413] Il fait valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés oblige les rechapeurs nationaux à utiliser des enveloppes collectées sur son territoire, même s'il en résulte une hausse des coûts de production.[1414] En vertu de la Résolution CONAMA n° 258/1999, les rechapeurs nationaux sont exemptés des obligations en matière d'élimination, pour

[1408] Réponse du Brésil à la question n° 14 du Groupe spécial.
[1409] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 94.
[1410] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.
[1411] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 92.
[1412] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 79.
[1413] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.
[1414] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.

autant qu'ils transforment les pneumatiques utilisés sur le territoire national.[1415] Enfin, le Brésil continue de favoriser un meilleur entretien des pneumatiques pour améliorer l'aptitude au rechapage des pneumatiques collectés (par exemple, le Code national de la circulation de 1997).[1416]

7.247 Le **Groupe spécial** note que même à supposer, comme les Communautés européennes le font valoir, que la "capacité d'être rechapé une fois" soit effectivement une exigence du Brésil applicable aux pneumatiques importés, cette exigence n'équivaudrait pas à s'assurer que les pneumatiques de fabrication nationale "*seront* rechapés". (pas d'italique dans l'original) L'exigence "équivalente" dans le cas des pneumatiques nationaux serait plutôt qu'ils aient la *capacité d'être* rechapés au Brésil. Nous rappelons à cet égard notre conclusion précédente selon laquelle le Brésil a établi qu'il disposait de la capacité de production nécessaire pour rechaper les pneumatiques usagés d'origine nationale et que les pneumatiques usagés d'origine nationale étaient aptes au rechapage et étaient rechapés.[1417] Ainsi, le **Groupe spécial** conclut que le Brésil a établi, *prima facie*, que les pneumatiques de fabrication nationale avaient la capacité d'être rechapés au Brésil et que les Communautés européennes n'ont pas démontré que ces pneumatiques n'étaient pas aptes au rechapage.

Rechapabilité des pneumatiques neufs vendus au Brésil

7.248 Les **Communautés européennes** font valoir que ce ne sont pas tous les pneumatiques neufs qui, compte tenu de la façon dont ils sont fabriqués, sont nécessairement aptes au rechapage après leur première utilisation. Elles font valoir que le fait que le Brésil restreint l'importation de pneumatiques rechapés, alors qu'il ne prend pas de mesures similaires à l'encontre des pneumatiques neufs de qualité inférieure, est un autre élément montrant que l'interdiction constitue une discrimination arbitraire et injustifiable à l'égard des pneumatiques rechapés importés.[1418] Les Communautés européennes font également observer que les pneumatiques neufs qui ne sont pas rechapés produisent les mêmes externalités en matière de santé publique et d'environnement que les pneumatiques rechapés importés.[1419]

7.249 Le **Brésil** a répondu que les pneumatiques neufs vendus dans le pays (qu'ils soient de fabrication nationale ou importés) étaient des pneumatiques de grande qualité qui étaient conformes à des normes techniques et de performance rigoureuses fondées sur les normes internationales.[1420] Il soutient que les pneumatiques fabriqués suivant ces normes peuvent être rechapés et que les pneumatiques neufs vendus au Brésil ne sont pas "des pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure" qui ne peuvent pas être rechapés par la suite.[1421]

7.250 Compte tenu des éléments dont il dispose, le **Groupe spécial** conclut que le Brésil a établi, *prima facie*, que les pneumatiques neufs qu'il admettait sur le marché étaient d'une qualité apte au rechapage répondant aux normes internationales pertinentes, et que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les pneumatiques neufs vendus sur le marché brésilien (qu'ils soient fabriqués ou importés au Brésil) étaient des pneumatiques de qualité inférieure non aptes au rechapage, et qu'il en résulterait ainsi une discrimination à l'égard des pneumatiques rechapés importés.[1422]

[1415] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 81.
[1416] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 82.
[1417] Voir plus haut les paragraphes 7.135 à 7.142.
[1418] Réponse des Communautés européennes à la question n° 11 du Groupe spécial.
[1419] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.
[1420] Réponse du Brésil aux questions n° 12 et 91 du Groupe spécial.
[1421] Réponse du Brésil à la question n° 12 du Groupe spécial.
[1422] Pièce BRA-95.

Conclusion

7.251 Le **Groupe spécial** a déterminé ci-dessus qu'il y avait discrimination dans l'application de la mesure en cause pour deux sources: discrimination découlant de l'exemption de la mesure en cause des importations de pneumatiques remoulés originaires du MERCOSUR et discrimination découlant de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires. Compte tenu des déterminations ci-dessus, il nous faut en outre établir si cette discrimination est "arbitraire ou injustifiable" au sens du texte introductif de l'article XX et si elle se produit entre les pays où les mêmes conditions existent. Ainsi que l'a dit le Groupe spécial *CE – Amiante*, "[s]'il est déterminé que l'application de la mesure est discriminatoire, il reste encore à voir si elle est *arbitraire* et/ou *injustifiable* entre les pays où les mêmes conditions existent".[1423]

La discrimination dans l'application de la mesure est-elle "arbitraire" et/ou "injustifiable"?

7.252 Nous avons déterminé ci-dessus que deux éléments entraînaient une discrimination dans l'application de la mesure: l'exemption concernant le MERCOSUR et l'autorisation, en vertu d'injonctions judiciaires, des importations de pneumatiques usagés. Nous examinerons donc à tour de rôle si l'une ou l'autre de ces sources de discrimination est "arbitraire" ou "injustifiable". Avant de procéder à cette évaluation, nous devons d'abord examiner le sens de ces termes.

Approche du Groupe spécial

7.253 De l'avis des **Communautés européennes**, les termes "arbitraire" et "injustifiable" qualifient tous deux des décisions ou des comportements qui ne sont pas raisonnables. Les Communautés européennes font observer que le "centre de gravité" du terme "arbitraire" réside dans l'absence de cohérence et de prévisibilité dans l'application de la mesure, tandis que le terme "injustifiable" fait davantage référence à l'absence de motivation et de capacité de persuasion.[1424] En outre, les Communautés européennes estiment qu'il faut établir ce qu'est une discrimination arbitraire et injustifiable par rapport aux objectifs de la mesure en cause, en l'espèce la protection de la santé et de la vie des personnes.[1425]

7.254 Selon le **Brésil**, le terme "arbitraire" se définit comme suit: "qui dépend de la volonté ou du bon plaisir de quelqu'un", "discrétionnaire", "fondé sur une simple opinion ou préférence", "capricieux, imprévisible, incohérent", "excessif dans l'exercice de la volonté ou du pouvoir", "despotique, tyrannique".[1426] Le Brésil fait aussi observer que le mot "injustifiable" désigne quelque chose qui ne peut pas être "justifié d'un point de vue juridique ou moral", ou "dont le caractère juste, raisonnable ou correct" ne peut pas être démontré, ou qui n'est pas "défendable".[1427] Sur la base de ces définitions, le Brésil estime que la seule question que le Groupe spécial doit examiner est celle de savoir si ses mesures sont appliquées d'une manière raisonnable et de bonne foi.[1428]

7.255 Comme l'exige l'article 3:2 du Mémorandum d'accord, le **Groupe spécial** doit interpréter ces termes suivant les règles coutumières d'interprétation du droit international public. Ainsi qu'il a été mentionné précédemment, ces règles coutumières figurent aux articles 31 et 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

[1423] Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.226.
[1424] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152.
[1425] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 92; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152.
[1426] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 135.
[1427] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 135.
[1428] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 62.

7.256 Conformément à l'article 31.1 de la Convention, nous devons examiner "le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but". Nous examinerons donc le sens ordinaire des termes "arbitraire" et "injustifiable", lus dans leur contexte et à la lumière de l'objet et du but du traité.

7.257 Nous notons d'abord que les définitions du terme "arbitraire" figurant dans *The Shorter Oxford English Dictionary* donnent certaines indications sur le sens ordinaire de ce terme:

> "***arbitrary*** ***1*** *Dependent on will or pleasure;* ***2*** *Based on mere opinion or preference as opp. to the real nature of things; capricious, unpredictable, inconsistent;* ***3*** *Unrestrained in the exercise of will or authority; despotic, tyrannical.* (**arbitraire** **1** Qui dépend de la volonté ou du bon plaisir de quelqu'un; **2** fondé sur une simple opinion ou préférence et non sur la véritable nature des choses; capricieux, imprévisible, incohérent; **3** excessif dans l'exercice de la volonté ou du pouvoir; despotique, tyrannique.)"[1429]

7.258 Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, le Groupe spécial a de la même manière examiné le "sens ordinaire du mot "arbitraire", c'est-à-dire "fantaisiste, imprévisible, incohérent"".[1430] Dans la même affaire, l'Organe d'appel a mis en évidence deux facteurs dont il a constaté qu'ils étaient, en l'espèce, pertinents pour déterminer si la mesure était arbitraire au sens du texte introductif de l'article XX, à savoir la "rigidité et [ ] inflexibilité" de l'application de la mesure; et le fait que la mesure était imposée sans que l'on s'assure de son bien-fondé au regard des conditions existant dans les pays exportateurs.[1431]

7.259 Pour ce qui est du terme "injustifiable", les définitions figurant dans *The Shorter Oxford English Dictionary* donnent certaines indications sur son sens ordinaire:

> "***unjustifiable*** *Not justifiable, indefensible.* (**injustifiable** Non justifiable, indéfendable.)"[1432]

> "***justifiable*** ***2*** *Able to be legally or morally justified; able to be shown to be just, reasonable, or correct; defensible.* (**justifiable** **2** Qui peut être justifié d'un point de vue juridique ou moral; dont le caractère juste, raisonnable ou correct peut être démontré; défendable.)"[1433]

7.260 Lues dans le contexte du texte introductif de l'article XX, ces définitions indiquent, dans l'ensemble, la nécessité de pouvoir "défendre" ou expliquer de façon convaincante la raison d'être de toute discrimination dans l'application de la mesure.

7.261 Dans sa décision concernant l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a constaté que la discrimination qui aurait pu être "prévue" et qui n'était pas "purement accidentelle ou inévitable" aurait été injustifiable.[1434] On peut aussi identifier deux éléments spécifiques permettant de justifier la discrimination dans les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur les affaires *États-Unis – Crevettes* et *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*: premièrement, un sérieux effort de négociation dans le but de conclure des accords bilatéraux et multilatéraux pour réaliser un certain

---

[1429] *The Shorter Oxford English Dictionary*, Vol. I, page 109.
[1430] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, paragraphe 5.124.
[1431] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 177.
[1432] *The Shorter Oxford English Dictionary*, Vol. II, page 3450.
[1433] *The Shorter Oxford English Dictionary*, Vol. I, page 1474.
[1434] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 32.

objectif de politique générale et, deuxièmement, la flexibilité de la mesure. Ces exemples fournissent des illustrations utiles de ce qui pourrait rendre la discrimination "injustifiable" au sens du texte introductif de l'article XX.

7.262 Nous ne supposons pas, toutefois, que les mêmes éléments exactement seront nécessairement déterminants dans chaque situation pour déterminer si la discrimination dans un cas donné est "arbitraire" ou "injustifiable". Nous rappelons à cet égard l'observation faite par l'Organe d'appel dans sa décision concernant l'affaire *États-Unis – Crevettes*, selon laquelle la "localisation du point d'équilibre [entre le droit qu'a un Membre d'invoquer l'exception au titre de l'article XX et les droits que les autres Membres tiennent de diverses dispositions de fond], tel qu'il est conçu dans le texte introductif, n'est pas fixe ni immuable; ce point se déplace dès lors que le type et la forme des mesures en cause varient et que les faits qui sous-tendent les affaires considérées diffèrent".[1435]

7.263 Dans ce contexte, le Groupe spécial déterminera si la discrimination qui résulte de la manière dont le Brésil a appliqué son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut être qualifiée d'"arbitraire" et d'"injustifiable" au sens du texte introductif de l'article XX.

> La discrimination découlant de l'exemption concernant le MERCOSUR est-elle "arbitraire" ou "injustifiable"?

7.264 Les **Communautés européennes** estiment que la discrimination entre les pneumatiques rechapés importés des États membres du MERCOSUR et ceux qui sont importés des pays ne faisant pas partie du MERCOSUR est déraisonnable, et par conséquent arbitraire, parce que tous les pneumatiques rechapés, quel que soit leur pays d'origine, produisent les mêmes externalités environnementales.[1436] Les Communautés européennes considèrent également que les mêmes raisons rendent la discrimination "injustifiable". Elles font en outre valoir que les pneumatiques rechapés en provenance de leur territoire et ceux qui proviennent des autres pays du MERCOSUR ne diffèrent d'aucune façon et que, en fait, les pneumatiques rechapés originaires du MERCOSUR sont en grande partie fabriqués à partir d'enveloppes importées des Communautés européennes et des autres pays ne faisaient pas partie du MERCOSUR.[1437]

7.265 Le **Brésil** rappelle que l'exception concernant les pneumatiques remoulés en provenance des autres pays du MERCOSUR a été introduite au moyen de la Portaria SECEX n° 2/2002, après que l'Uruguay a eu gain de cause dans la procédure de règlement des différends du MERCOSUR l'opposant au Brésil.[1438] Par conséquent, le Brésil allègue que sa décision d'exempter les pays du MERCOSUR de l'interdiction avait donc été prise en conformité avec ses obligations au regard du droit international[1439] et que, loin d'être arbitraire ou injustifiable, elle exprime le respect par le Brésil de la primauté du droit.[1440]

[1435] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 159.

[1436] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 154.

[1437] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 151.

[1438] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 138. Le Brésil considère que les dispositions ci-après exigeaient qu'il se conforme à la décision du tribunal d'arbitrage du MERCOSUR: il était donc tenu, en vertu du Traité d'Asunción et de ses protocoles de Brasilia et d'Ouro Preto, de la législation d'application du Brésil, de la Décision n° 22/00 du CMC et de la sentence arbitrale du tribunal du MERCOSUR, d'exempter les pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer (voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 137).

[1439] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 137.

[1440] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 137. Le Brésil précise qu'il a mis en œuvre la décision du MERCOSUR le plus étroitement possible. Il n'a exempté de l'interdiction d'importer que les pneumatiques remoulés (qui sont une sous-catégorie des pneumatiques rechapés) en provenance des pays du

7.266 Le Brésil allègue en outre que le libellé même du règlement que les Communautés européennes contestent prévoit explicitement l'exemption concernant le MERCOSUR. Selon le Brésil, à supposer que l'exemption soit permise au titre des articles XXIV et XX d), "il n'y a rien d'arbitraire dans l'application du droit compatible avec les règles de l'OMC tel qu'il est écrit".[1441]

7.267 Les **Communautés européennes** estiment en outre que l'existence d'un accord international auquel le Brésil est partie ou le fait que l'application de l'interdiction d'importer est prescrite par la loi ne peut pas justifier l'introduction d'une discrimination injustifiable et arbitraire; sinon, estiment les Communautés européennes, il serait très facile pour n'importe quel Membre de l'OMC de contourner les prescriptions du texte introductif de l'article XX simplement en concluant des accords avec d'autres Membres de l'OMC ou en prévoyant une application discriminatoire dans la loi elle-même.[1442]

7.268 Enfin, les Communautés européennes allèguent que, en l'espèce, la discrimination est d'autant plus déraisonnable que le Brésil est au moins en partie responsable de l'obligation qu'il invoque maintenant.[1443] Selon les Communautés européennes, le Brésil a délibérément choisi de ne pas se défendre contre l'Uruguay pour des motifs liés à la santé et la sécurité des personnes, alors qu'il invoque maintenant ce moyen de défense contre les Communautés européennes. De l'avis des Communautés européennes, ce comportement constitue en soi une discrimination arbitraire et injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent.[1444]

7.269 En réponse, le **Brésil** a expliqué que la question déterminante dans la procédure concernant l'Uruguay était celle de savoir si la Portaria n° 8/2000 était une nouvelle restriction à l'importation, qui aurait été contraire à la Décision n° 22/2000 du CMC. Le Brésil allègue que ses conseils croyaient qu'ils avaient seulement besoin de montrer que l'interdiction d'importer était en vigueur depuis 1991, et que la réglementation de 2000 clarifiait simplement la portée de cette prohibition.[1445]

7.270 Le **Groupe spécial** note d'abord qu'il n'a pas été donné à entendre que les pneumatiques remoulés importés des pays du MERCOSUR différeraient de façon notable de leurs équivalents européens.[1446] On peut donc s'attendre à ce que l'incidence sur la santé de ces deux types de pneumatiques soit comparable. À vrai dire, le Brésil ne cherche pas à justifier la discrimination en invoquant une quelconque différence dans l'incidence des produits pour ce qui est de la réalisation de son objectif général, à savoir la réduction de l'accumulation de pneumatiques de rebut. Le Brésil fait plutôt valoir que l'exemption concernant le MERCOSUR n'est ni arbitraire ni injustifiable parce qu'elle a pour origine l'obligation incombant au Brésil de mettre en œuvre une décision d'un tribunal du MERCOSUR, qui l'obligeait à autoriser les importations de pneumatiques remoulés en provenance du MERCOSUR. Le Brésil fait aussi valoir que "le traitement différent accordé par le Brésil à ses partenaires du MERCOSUR est explicitement autorisé au titre de l'article XXIV du GATT de 1994 et que, par conséquent, il ne peut pas être arbitraire et injustifiable".[1447]

MERCOSUR, parce que la procédure engagée dans le cadre du MERCOSUR ne concernait que cette catégorie de pneumatiques rechapés.

[1441] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 64.

[1442] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 154, 157 et 158. Les Communautés européennes allèguent aussi que l'argument du Brésil serait également contraire à l'esprit de l'article 34 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, qui interdit qu'un traité, en l'occurrence le Traité d'Asunción, affecte les droits et obligations d'un État tiers sans son consentement; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 93.

[1443] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 96.

[1444] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 165.

[1445] Réponse du Brésil à la question n° 18 des Communautés européennes.

[1446] Comme il est indiqué dans la note de bas de page 1041 ci-dessus, les pneumatiques remoulés sont l'un des trois types de pneumatiques rechapés.

[1447] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 107.

7.271 Les principales circonstances factuelles ayant en fin de compte donné lieu à l'exemption des pneumatiques remoulés originaires des autres pays du MERCOSUR ne sont pas contestées. Les deux parties conviennent que l'interdiction d'importer, telle qu'elle a été conçue à l'origine dans la Portaria n° 8/2000, s'appliquait à tous les pneumatiques rechapés quel que soit leur pays d'origine, et que ce n'est qu'après qu'un tribunal chargé du règlement des différends établi dans le cadre du MERCOSUR a constaté que les restrictions à l'importation d'un certain type de pneumatiques rechapés (les pneumatiques remoulés) imposées par le Brésil étaient contraires aux obligations lui incombant dans le cadre du MERCOSUR que le Brésil a exempté ce type particulier de pneumatiques rechapés de l'application de l'interdiction d'importer. Cette décision a été rendue dans le contexte d'une procédure engagée par l'Uruguay contre l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil, au motif qu'elle constituait une nouvelle restriction des échanges qui était prohibée en vertu des accords du MERCOSUR. Nous notons aussi que les décisions du MERCOSUR ont la force de la chose jugée pour les parties concernées et que les Communautés européennes ne contestent pas que le Brésil a l'obligation, dans le cadre du MERCOSUR, de mettre en œuvre la décision.

7.272 L'exception concernant les pneumatiques remoulés originaires du MERCOSUR ne semble donc pas être motivée par des fantaisistes ou imprévisibles. Elle a été adoptée à la suite d'une décision rendue dans le cadre du MERCOSUR, qui avait des effets juridiques contraignants pour le Brésil, en tant que partie au MERCOSUR.

7.273 Nous notons aussi que cette décision a été expressément adoptée dans le contexte d'un accord visant à libéraliser les échanges entre ses membres. Ce type d'accord prévoit en soi l'octroi d'un traitement préférentiel à ses membres, ce qui entraîne une discrimination entre ces membres et les autres pays. Dans la mesure où l'existence d'une certaine discrimination favorisant d'autres membres d'une union douanière fait en soi partie du fonctionnement de cette union, la possibilité qu'une telle discrimination puisse se produire entre les membres du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC par suite de la mise en œuvre de l'Accord instituant le MERCOSUR n'est pas, selon nous, *a priori* déraisonnable.

7.274 Nous relevons que ce type d'accord est expressément reconnu à l'article XXIV, qui fournit un cadre permettant aux Membres de l'OMC d'établir une discrimination en faveur de leurs partenaires dans des unions douanières ou des zones de libre-échange, sous réserve de certaines conditions. Cela dit, nous ne nous prononçons pas sur le point de savoir si le MERCOSUR satisfait aux prescriptions de l'article XXIV concernant les unions douanières.[1448]

7.275 Les Communautés européennes estiment, toutefois, que le Brésil est au moins en partie responsable de l'obligation qu'il invoque maintenant.[1449] Selon elles, le Brésil a délibérément choisi de ne pas se défendre contre l'Uruguay pour des motifs liés à la santé et la sécurité des personnes en vertu de l'article 50 d) du Traité de Montevideo, alors qu'il invoque maintenant ce moyen de défense

[1448] Dans cette partie de notre analyse, nous n'examinons pas si l'exemption est conforme à l'article XXIV, en tant que mesure prise dans le cadre d'une union douanière satisfaisant aux prescriptions de l'article XXIV. À ce stade, nous observons simplement que le fait que l'exemption concernant le MERCOSUR a été promulguée dans le contexte d'un accord qui établit une libéralisation accrue des échanges entre ses membres étaye l'idée que l'exemption a un fondement rationnel. Nous rappelons que le Brésil a aussi fait spécifiquement valoir que son "traitement différent des partenaires du MERCOSUR ne peut pas être considéré comme arbitraire ou injustifiable au regard de l'article XX, s'il est explicitement autorisé au titre de l'article XXIV". Toutefois, nous ne considérons pas que le fait que la mesure est peut-être *autorisée* au titre de l'article XXIV dispense le Brésil de se conformer aux prescriptions de l'article XX, y compris aux prescriptions du texte introductif. En particulier, nous notons que l'article XXIV:8 a) i) donne aux membres d'une union douanière une flexibilité suffisante pour éliminer ou ne pas éliminer les réglementations commerciales restrictives dans la mesure où cela est nécessaire en ce qui concerne les mesures prises au titre, entre autres, de l'article XX.

[1449] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 96.

contre les Communautés européennes. Le Brésil a reconnu qu'il n'avait pas invoqué les exceptions pertinentes figurant dans le Traité de Montevideo devant le tribunal du MERCOSUR, mais il a expliqué que, étant donné les questions juridiques soulevées par l'affaire, il lui semblait à l'époque que des moyens de défense fondés sur d'autres motifs étaient plus appropriés.[1450]

7.276 Nous n'estimons pas qu'il nous appartient d'évaluer dans le détail le choix des arguments avancés par le Brésil dans la procédure du MERCOSUR ni d'essayer d'anticiper l'issue de l'affaire à la lumière de la stratégie procédurale du Brésil dans cette affaire. Il ne conviendrait pas non plus que nous nous engagions dans cette voie. Il nous faut seulement étudier les détails de cette procédure dans la mesure nécessaire pour déterminer la compatibilité de l'exemption concernant le MERCOSUR avec les prescriptions du texte introductif de l'article XX, et plus précisément, à ce stade de notre analyse, d'examiner si, en conséquence, l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination "arbitraire" ou "injustifiable". À cet égard, nous notons que, même si elle n'a pas convaincu le tribunal du MERCOSUR, la stratégie procédurale choisie par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR ne semble pas, en elle-même, déraisonnable ou absurde. Le Brésil a expliqué qu'il avait choisi de défendre ses mesures compte tenu des allégations juridiques spécifiques formulées à son encontre au cours de la procédure. Par ailleurs, bien que la stratégie procédurale particulière suivie dans cette affaire par le Brésil n'ait pas réussi, on ne voit pas bien si une stratégie différente aurait nécessairement abouti à un résultat différent.[1451]

7.277 Les Communautés européennes font aussi valoir que le tribunal arbitral du MERCOSUR a simplement décidé que la Portaria n° 8/00 était incompatible avec les obligations contractées par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR et ne l'obligeait pas à établir une discrimination entre les membres du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC.[1452] Pour sa part, le Brésil a fait valoir qu'il était tenu en vertu du Traité d'Asunción et de ses Protocoles de Brasilia et d'Ouro Preto, de la législation d'application brésilienne, de la Décision n° 22/00 du CMP et de la sentence arbitrale du tribunal du MERCOSUR, d'exempter les pays du MERCOSUR de l'interdiction d'importer.[1453]

7.278 Là encore, nous n'examinons les obligations incombant au Brésil en vertu de la décision du tribunal du MERCOSUR que dans la mesure nécessaire pour déterminer si l'application par le Brésil de l'exemption concernant le MERCOSUR est "arbitraire" ou "injustifiable" au sens du texte introductif de l'article XX. Nous notons que le texte de la décision elle-même indique seulement que le Brésil est tenu d'adapter sa législation intérieure compte tenu de l'incompatibilité constatée par l'organe arbitral. La décision ne prévoyait pas expressément une ligne de conduite particulière pour mettre en œuvre la décision.

[1450] Le Brésil a expliqué qu'il avait fait valoir devant le tribunal qu'il avait le droit de maintenir l'interdiction visant toutes les importations de pneumatiques rechapés, quel que soit un pays d'origine, y compris les importations en provenance des pays du MERCOSUR, parce que l'interdiction était simplement le maintien d'une mesure existante. Le Brésil a aussi expliqué que le tribunal n'avait pas accepté ses arguments et qu'il avait plutôt décidé que l'application de l'interdiction d'importer aux pays du MERCOSUR conformément à la Portaria n° 8/00 était contraire à la Décision n° 22 du Conseil du Marché commun du 29 juin 2000, qui interdit l'adoption par les pays du MERCOSUR entre eux de nouvelles mesures commerciales restrictives (première communication écrite du Brésil, paragraphe 137).

[1451] Dans une affaire similaire opposant l'Argentine et l'Uruguay, le tribunal est aussi parvenu à la conclusion que la restriction n'était pas justifiée, même si l'Argentine avait dans cette procédure invoqué l'exception pertinente.

[1452] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 72.

[1453] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 137.

7.279 Le Brésil a fait valoir que l'exemption des importations en provenance du MERCOSUR était effectivement la seule ligne de conduite dont il disposait pour mettre en œuvre la décision.[1454] Nous notons aussi que le Brésil a indiqué que l'élimination complète de l'interdiction d'importer n'était pas une option raisonnable pour mettre en œuvre la décision, "parce qu'elle aurait obligé le Brésil à renoncer à son objectif général et à son niveau de protection, qui est de réduire le plus possible la production non nécessaire de déchets de pneumatiques".[1455] Nous relevons en outre que le Brésil a indiqué qu'il mettait en œuvre l'exemption le plus étroitement possible, compte tenu de toutes ses obligations au regard du droit international, et qu'il limitait l'exemption au produit précis ayant fait l'objet de la décision du MERCOSUR, à savoir les pneumatiques remoulés.[1456]

7.280 Qu'il s'agisse ou non de la seule ligne de conduite que pouvait suivre le Brésil, il ne nous apparaît pas qu'elle était fantaisiste ou imprévisible, étant donné l'obligation qu'avait le Brésil de se conformer à la décision du MERCOSUR.

7.281 Compte tenu de ce qui précède, on ne saurait, à notre avis, considérer que la discrimination résultant de l'exemption concernant le MERCOSUR est "fantaisiste" ou "fortuite". De ce fait, la mesure en cause n'est pas appliquée de façon à constituer une discrimination *arbitraire*.

7.282 Les Communautés européennes font valoir qu'il faut établir ce qui constitue une discrimination arbitraire ou injustifiable au regard des objectifs de la mesure en cause, en l'espèce la protection de la santé et de la vie des personnes[1457], et que juger autrement signifierait que les Membres de l'OMC pourraient établir une discrimination dans l'application de mesures simplement en concluant des accords internationaux prévoyant une application discriminatoire de ces mesures. Les Communautés européennes font aussi valoir que cela est également contraire à l'article XXIV:8 a), qui exclut expressément les mesures prises au titre de l'article XX de la nécessité de libéraliser "l'essentiel des échanges commerciaux" dans le cadre d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange.[1458]

7.283 Cependant en observant que la décision du MERCOSUR a donné au Brésil une justification raisonnable pour promulguer une exemption de l'interdiction d'importer en faveur des pneumatiques remoulés originaires du MERCOSUR, nous ne voulons pas dire que le fait d'invoquer un accord international serait suffisant dans toutes les circonstances pour justifier l'existence d'une discrimination dans l'application d'une mesure au titre du texte introductif de l'article XX. Nous avons plutôt examiné les circonstances spécifiques de l'affaire, y compris la nature de l'accord international et de la décision sur la base de laquelle le Brésil a agi, et nous avons conclu que, dans les

---

[1454] Voir la réponse du Brésil à la question n° 73 du Groupe spécial ("outre le non-respect, la seule solution dont disposait le Brésil était d'exempter les États membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer").

[1455] Réponse du Brésil à la question n° 73 du Groupe spécial.

[1456] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 149.

[1457] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 91.

[1458] Voir la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 92 et 93. Les Communautés européennes font aussi valoir dans le même paragraphe que cela serait "contraire à l'esprit de" l'article 34 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, qui interdit qu'un traité affecte les droits et obligations d'un État tiers sans son consentement. Nous relevons que les Communautés européennes n'indiquent pas que cela serait effectivement contraire aux *termes* de cette disposition, qui prévoit qu'"[u]n traité ne crée ni obligations ni droits pour un État tiers sans son consentement". À vrai dire, pour prendre en compte, dans le contexte de notre évaluation de la compatibilité de la mesure du Brésil au titre de l'article XX, le fait que le Brésil est membre du MERCOSUR et qu'il a contracté des obligations en vertu de cet accord, nous ne pensons pas que nous affectons les droits ou obligations des Communautés européennes au titre de l'Accord sur l'OMC, et plus précisément au titre de l'article XX. Cela ne représente pas non plus, à notre avis, une situation où l'accord instituant le MERCOSUR aurait créé des droits ou obligations pour les Communautés européennes sans leur consentement.

circonstances, cela donnait au Brésil une justification raisonnable pour promulguer une exemption de l'interdiction d'importer en faveur de ses partenaires du MERCOSUR.

7.284 Nous ne considérons pas non plus qu'il est contraire aux termes de l'article XXIV:8 a) de prendre en compte, dans notre évaluation de la mesure au titre de l'article XX, le fait que l'exemption concernant le MERCOSUR a été adoptée par suite des obligations contractées par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR. Ainsi que l'a noté l'Organe d'appel, l'article XXIV:8 a) offre une "certaine souplesse" aux membres d'une union douanière pour maintenir certaines réglementations commerciales restrictives.[1459] En l'espèce, le Brésil n'a pas maintenu l'interdiction d'importer pour ses partenaires du MERCOSUR, et il en a résulté une discrimination à l'égard des autres Membres de l'OMC. Notre tâche, aux termes du texte introductif de l'article XX, consiste à déterminer si cette discrimination est arbitraire ou injustifiable. Cette évaluation est distincte de celle qui pourrait découler de l'article XXIV:8 a) concernant le point de savoir si les réglementations commerciales restrictives ont été éliminées pour "l'essentiel des échanges commerciaux" d'une manière conforme aux termes de cette disposition.

7.285 Toutefois, le fait que nous prenons dûment en considération l'existence des engagements contractés par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR dans notre évaluation ne signifie pas que l'exemption doit nécessairement être justifiée. Il nous faut plutôt examiner maintenant la manière dont l'interdiction d'importer est appliquée, compte tenu de l'existence d'une exemption pour les membres du MERCOSUR, afin de déterminer si la discrimination découlant de l'exemption concernant le MERCOSUR est arbitraire ou injustifiable.

7.286 L'exemption concernant le MERCOSUR signifie que certaines importations de pneumatiques rechapés peuvent être effectuées. Nous notons aussi que le Brésil a confirmé que, en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR, il était fort possible que les rechapeurs des pays du MERCOSUR bénéficient de l'exemption pour s'approvisionner en enveloppes à l'étranger (par exemple dans les Communautés européennes), rechaper ces enveloppes dans le pays et exporter ensuite les pneumatiques rechapés vers le Brésil en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR.[1460] Cela veut dire que des enveloppes provenant de pays ne faisant pas partie du MERCOSUR, ainsi que des enveloppes utilisées à l'origine dans les pays du MERCOSUR, peuvent être rechapées dans un pays du MERCOSUR et exportées vers le Brésil comme si elles étaient originaires du MERCOSUR. Ainsi, il est encore plus possible que des importations de pneumatiques rechapés soient admises au Brésil en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR.

7.287 Si de telles importations devaient être effectuées dans des quantités telles que la réalisation de l'objectif de la mesure en cause serait notablement compromise, l'application de l'interdiction d'importer conjointement avec l'exemption concernant le MERCOSUR constituerait un moyen de discrimination injustifiable. Plus les importations seront nombreuses à entrer sur le territoire brésilien en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR, plus l'objectif général déclaré du Brésil visant à réduire dans toute la mesure du possible l'accumulation inutile de pneumatiques de rebut sera compromis, ce qui justifierait moins le maintien de l'interdiction d'importer pour les Membres de l'OMC qui ne font pas partie du MERCOSUR. Il s'agit de maintenir le "point d'équilibre" entre le droit du Brésil d'invoquer l'article XX et les droits que les autres Membres de l'OMC tiennent de l'Accord.

[1459] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 48.

[1460] *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 72 du Groupe spécial ("il est possible que des pneumatiques utilisés dans les CE soient remoulés dans un pays membre du MERCOSUR puis exportés vers le Brésil parce que le Brésil n'exerce aucun contrôle sur la production de pneumatiques remoulés dans les autres pays membres du MERCOSUR").

7.288 Au moment de l'examen par le Groupe spécial, toutefois, il apparaît que le volume des importations de pneumatiques rechapés effectuées en vertu de l'exemption n'était pas important. Les Communautés européennes ont indiqué que ces importations avaient été multipliées par dix depuis 2002, passant de 200 à 2 000 tonnes par an en 2004.[1461] Ce chiffre est bien plus faible que les 14 000 tonnes importées chaque année des Communautés européennes seulement avant l'imposition de l'interdiction d'importer.[1462] Même si tous les pneumatiques rechapés importés des pays du MERCOSUR étaient fabriqués à partir de pneumatiques usagés originaires des CE, l'interdiction d'importer aurait quand même fait que 86 pour cent des importations antérieures en provenance des Communautés européennes n'auraient pas été effectuées en 2004. Ainsi, la capacité de la mesure de remplir son objectif ne semble pas avoir été notablement compromise par les importations en provenance d'autres sources, même en présence d'une exemption concernant les importations du MERCOSUR.

7.289 Le **Groupe spécial** constate donc que, au moment de la décision du Groupe spécial, le fonctionnement de l'exemption concernant le MERCOSUR n'avait pas fait que la mesure était appliquée de façon à constituer une discrimination arbitraire ou injustifiable.

> La discrimination résultant de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires est-elle "arbitraire" ou "injustifiable"?

7.290 Les **Communautés européennes** estiment que l'interdiction d'importer est aussi appliquée d'une manière arbitraire et injustifiable parce que, en raison des injonctions accordées aux importateurs de pneumatiques usagés, des pneumatiques rechapés continuent d'être fabriqués au Brésil à partir de carcasses importées.[1463] Selon les Communautés européennes, la discrimination n'est pas raisonnable, et elle est donc arbitraire, parce que tous les pneumatiques rechapés, fabriqués à partir de pneumatiques usagés non originaires du Brésil, produisent les mêmes externalités environnementales au Brésil quel que soit le pays où ils sont fabriqués.[1464] Les CE font aussi valoir que les mêmes raisons pourraient être mentionnées pour constater que la discrimination est "injustifiable".

7.291 Le **Brésil** précise que l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés n'a d'aucune façon été suspendue et que le gouvernement brésilien s'est systématiquement opposé devant les tribunaux aux injonctions accordées aux importateurs de pneumatiques usagés.[1465] Le Brésil convient que les pneumatiques usagés qu'il importe sur la base des injonctions préliminaires ont les mêmes externalités environnementales sur son territoire quel que soit le pays où ils sont fabriqués. Toutefois, le Brésil ajoute que c'est précisément pour cette raison qu'il s'y est systématiquement opposé.[1466]

7.292 Le **Groupe spécial** note d'abord que l'importation de pneumatiques usagés au Brésil est prohibée aux termes de l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004. Il n'y a pas de désaccord entre les parties sur le fait que des pneumatiques usagés ont été importés au Brésil ces dernières années uniquement par suite des injonctions accordées par les tribunaux brésiliens dans des affaires

[1461] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 83.
[1462] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 80.
[1463] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 169.
[1464] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 155. Les Communautés européennes allèguent que, en fait, le rechapage devrait être plus problématique au Brésil parce que ce dernier doit aussi faire face à certaines pertes industrielles inévitables; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 169.
[1465] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 76; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 152 et 153.
[1466] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 153.

spécifiques.[1467] En outre, le Brésil a produit des éléments de preuve indiquant qu'il avait contesté avec un certain succès ces injonctions devant les tribunaux. Par conséquent, le fait que les rechapeurs brésiliens peuvent toujours utiliser des enveloppes importées pour fabriquer leurs produits ne semble pas être le résultat d'une action fantaisiste ou imprévisible du Brésil. C'était plutôt le résultat des contestations judiciaires efficaces de l'interdiction d'importer qui a obligé les autorités douanières à donner effet aux ordonnances judiciaires autorisant l'entrée au Brésil de ces produits dont l'importation aurait sinon été juridiquement impossible.

7.293 Le Brésil a fourni au Groupe spécial des renseignements concernant les arguments avancés par les importateurs de pneumatiques usagés pour demander les injonctions préliminaires[1468] et les contestations de ces injonctions par les autorités brésiliennes. Comme dans le contexte de notre examen précédent de la décision du MERCOSUR qui a conduit à l'exemption concernant le MERCOSUR, notre examen de ces éléments se limite à ce qui est nécessaire pour déterminer si la mesure est appliquée de manière telle qu'il en résulte une discrimination arbitraire ou injustifiable selon les termes du texte introductif de l'article XX. Là encore, nous estimons que les éléments de preuve qui nous ont été présentés n'indiquent pas que les décisions des tribunaux brésiliens ayant accordé ces injonctions étaient fantaisistes ou imprévisibles. En outre, la décision des autorités administratives brésiliennes de se conformer aux injonctions préliminaires ne semble pas non plus irrationnelle ou imprévisible.

7.294 Compte tenu de ce qui précède, on ne saurait, à notre avis, considérer que la discrimination résultant de l'importation de pneumatiques usagés au Brésil par suite des injonctions accordées aux rechapeurs nationaux est le résultat d'une action "fantaisiste" ou "fortuite". De ce fait, la mesure en cause n'est pas appliquée de façon à constituer une discrimination *arbitraire*.

7.295 Cela dit, l'existence d'une telle discrimination donne lieu à une situation où les enveloppes mêmes dont le Brésil cherche à empêcher l'entrée sur son territoire, c'est-à-dire les pneumatiques usagés qui ont d'abord été utilisés dans d'autres pays (ne faisant pas partie du MERCOSUR), entrent en fait au Brésil en vertu des injonctions judiciaires. Comme il a été mentionné précédemment, la capacité de la mesure de contribuer à l'objectif de réduction du nombre de pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil repose sur le principe que les importations de pneumatiques usagés sont prohibées, de sorte que les pneumatiques auxquels est donnée une "deuxième vie" n'entrent pas sur le territoire brésilien, que ce soit en tant que pneumatiques usagés ou pneumatiques rechapés. L'octroi d'injonctions permettant d'importer des pneumatiques usagés va toutefois directement à l'encontre de ce principe car il permet en fait aux pneumatiques usagés mêmes que le Brésil cherche à empêcher d'entrer sur son territoire *après* rechapage d'être importés *avant* rechapage.

7.296 Cela peut directement compromettre l'objectif de la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés. En fait, dans la mesure où certains de ces pneumatiques usagés ne sont pas rechapés et finissent comme rebut au Brésil sans être utilisés encore, ces importations ont une incidence défavorable plus grande que ne l'aurait l'importation des mêmes enveloppes après rechapage.[1469] Si ces importations devaient être effectuées dans des volumes tels qu'elles

[1467] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 22 du Groupe spécial et les réponses du Brésil aux questions n° 13 et 98 du Groupe spécial.

[1468] Réponse du Brésil à la question n° 14 du Groupe spécial.

[1469] Voir la réponse du Brésil à la question n° 16 du Groupe spécial: "en 2005, les entreprises brésiliennes de rechapage ont importé près de 11 millions d'enveloppes, dont seulement 6 millions ont été rechapées ou entreposées en vue de leur utilisation ultérieure par les importateurs" et "les enveloppes restantes ont été soit vendues de manière illicite, soit éliminées". (Dans la pièce BRA-94, il est toutefois indiqué que 1 million de pneumatiques usagés importés chaque année sont rejetés en tant que pertes industrielles.) Voir aussi la réponse du Brésil à la question n° 94 du Groupe spécial ("au moins 9 pour cent [1 million] des pneumatiques usagés importés pour servir de matière première au rechapage sont vendus au grand public en tant que pneumatiques (usagés) en partie usés" alors que ces ventes sont illicites au Brésil). Le Brésil ajoute aussi,

compromettraient notablement la réalisation de l'objectif déclaré du Brésil qui est d'éviter dans toute la mesure du possible la production inutile de pneumatiques de rebut, la mesure serait appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination injustifiable.

7.297 En fait, les volumes d'importations de pneumatiques usagés qui ont effectivement été effectuées en vertu des injonctions judiciaires confirme que l'objectif de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, c'est-à-dire d'empêcher l'entrée au Brésil de pneumatiques ayant une durée de vie courte, a été notablement compromis.

7.298 Le Brésil qualifie la quantité de ses importations de pneumatiques usagés de "quantités limitées"[1470] et il allègue que, à l'exception de 2004 et 2005, les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires n'ont pas été "particulièrement importantes".[1471] Il n'a toutefois pas pu, au cours de la procédure, indiquer combien d'injonctions exactement étaient toujours en vigueur et quels volumes d'importations elles représentaient.[1472] L'une des pièces fournies par le Brésil mentionne 24 sociétés qui, au 15 septembre 2006, bénéficiaient d'une ou de plusieurs injonctions les autorisant à importer des pneumatiques usagés.[1473]

7.299 Les Communautés européennes présentent les chiffres suivants sur les importations de pneumatiques usagés au Brésil, en citant comme source la base de données du Ministère brésilien du développement[1474]:

2000	2001	2002	2003	2004	2005
1 407 618	2 396 898	2 659 704	4 240 474	7 564 360	10 478 466

7.300 Le Brésil n'a pas contesté ces chiffres. Les Communautés européennes fournissent également des chiffres indiquant les volumes d' importations de pneumatiques usagés et rechapés en provenance des Communautés européennes, comme suit:

---

en s'appuyant sur la pièce BRA-69, que des amendes ont été infligées à des rechapeurs nationaux pour avoir revendu des pneumatiques usagés importés en tant que pneumatiques en partie usés. Les CE indiquent que les chiffres sont bien plus faibles (observation des CE sur la réponse à la question n° 93).

[1470] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 151 et 152.

[1471] Réponse du Brésil à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphe 65.

[1472] En réponse à une question du Groupe spécial concernant le nombre d'injonctions actuellement en vigueur et les volumes d'importations qu'elles représentaient, le Brésil a répondu que, pour obtenir les renseignements demandés par le Groupe spécial, le gouvernement brésilien devrait consulter les cinq cours d'appel du Brésil (réponse du Brésil à la question n° 18 du Groupe spécial). Le Brésil a dit par la suite dans la procédure que, en juillet 2006, 13 des 16 injonctions préliminaires qui avaient été présentées pour demander l'autorisation d'importer des pneumatiques usagés avaient été refusées *ad portas*, tandis que les trois autres faisaient l'objet d'un appel sur lequel se prononceraient les hautes cours (tribunaux fédéraux régionaux) (deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 137).

[1473] Pièce BRA-168.

[1474] Réponse des Communautés européennes à la question n° 18 du Groupe spécial. Le Brésil a aussi indiqué que, selon les données de la branche de production, 27 millions de pneumatiques usagés avaient été importés entre 2001 et 2005 (réponse du Brésil aux questions n° 20 et 41 du Groupe spécial, deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 135). Le Brésil dit qu'au total 272 017 unités de pneumatiques rechapés ont été importées en 2002-2003 (réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial).

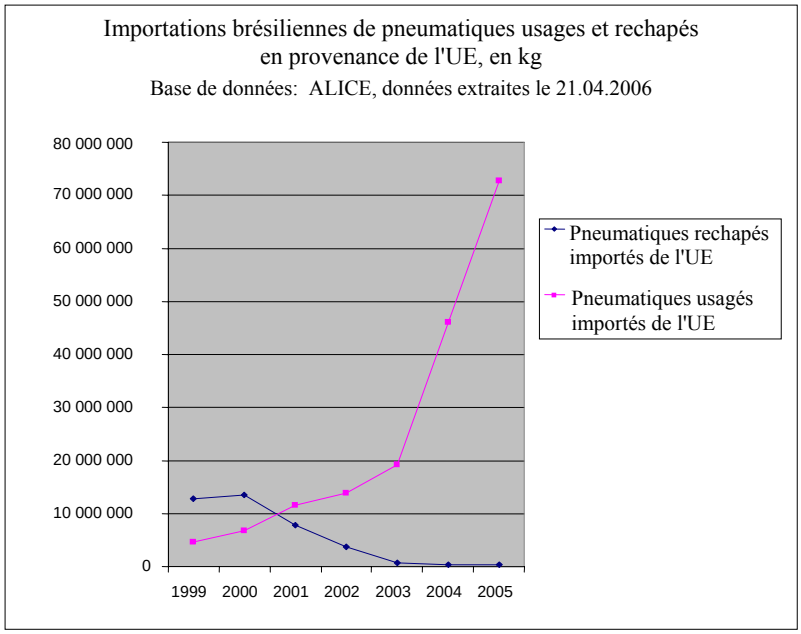


Tableau montrant l'évolution des importations brésiliennes de pneumatiques usagés et rechapés en provenance de l'UE. [Source: Base de données commerciales Alice du Brésil, http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/][1475]

7.301 Les Communautés européennes disent en outre qu'en 2005 le Brésil a importé, essentiellement à des fins de rechapage dans le pays, 10,5 millions de pneumatiques usagés (dont 8,4 millions en provenance des Communautés européennes)[1476], alors que le nombre total de pneumatiques rechapés importés chaque année au Brésil, de toutes sources, était de 2 à 3 millions avant l'interdiction d'importer.[1477]

7.302 Ces chiffres indiquent que des importations de pneumatiques usagés ont été effectuées dans des quantités importantes. Plus précisément, les chiffres portés à notre connaissance, tel qu'indiqué ci-dessus, montrent qu'en 2005 (la dernière année pour laquelle nous disposons de chiffres complets, et également la dernière année complète avant l'établissement du présent groupe spécial), le Brésil a importé environ 10,5 millions de pneumatiques usagés, contre 1,4 million en 2000, l'année où l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés a été promulguée pour la première fois, à l'époque, dans la Portaria n° 8/00. Cela signifie que les importations de pneumatiques usagés au Brésil se sont non seulement poursuivies, mais ont augmenté pour atteindre, en 2005, des niveaux (à savoir 10,5 millions) représentant près du triple de la quantité de pneumatiques rechapés *et* usagés (2 millions[1478] plus 1,4 million) qui étaient importés annuellement en 2000.

[1475] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 84.

[1476] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 39. Le Brésil ne conteste pas la validité de ce chiffre, à savoir 10,5 millions de pneumatiques usagés importés en 2005 (réponse du Brésil à la question n° 26 du Groupe spécial). En réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, le Brésil dit qu'en 2005, les rechapeurs brésiliens ont importé "*près de 11 millions* d'enveloppes".

[1477] Réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial.

[1478] Les Communautés européennes ont indiqué que la quantité de pneumatiques rechapés importés par le Brésil en 2000 se situait entre 2 et 3,3 millions (réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial). Aux fins de notre analyse, nous nous sommes reportés au chiffre plus prudent de 2 millions.

7.303 Par suite des injonctions judiciaires, les pneumatiques usagés d'origine étrangère à partir desquels sont fabriqués les pneumatiques rechapés sont donc en fait autorisés à entrer sur le territoire brésilien, ce qui, dans le meilleur des cas, a la même incidence défavorable ou, dans le pire des cas, une incidence plus négative sur l'objectif du Brésil que l'importation de pneumatiques rechapés, rendant de ce fait directement inopérant l'objectif de l'interdiction d'importer elle-même. Ces importations ont été effectuées dans des quantités importantes.

7.304 Nous prenons note des efforts faits par le gouvernement brésilien, dans le cadre de son système juridique national, pour empêcher l'octroi des injonctions judiciaires autorisant l'importation de pneumatiques usagés ou pour obtenir leur annulation. Nous prenons aussi note de l'initiative prise au cours de la présente procédure pour régler définitivement la question par l'ouverture d'une procédure au niveau fédéral.[1479] Cependant, nous notons aussi que, même s'il espère parvenir à mettre un terme au flux des importations de pneumatiques usagés résultant de ces injonctions, le gouvernement n'a pas pu, jusqu'à présent, faire en sorte qu'il n'y ait pas de telles importations. Il n'est pas non plus en mesure de garantir que ces importations prendront fin dans un avenir proche.

7.305 Le Groupe spécial est conscient des difficultés pratiques qui peuvent être associées à la prévention de ces importations dans le cadre du système juridique national brésilien, mais il est d'avis qu'il incombe toujours au Brésil de veiller à appliquer sa mesure d'une manière qui est compatible avec les prescriptions de l'article XX. Le fait que les importations résultent de décisions judiciaires ne dispense pas le Brésil de l'obligation de se conformer aux prescriptions de l'article XX. De fait, ainsi que l'a noté l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, un Membre de l'OMC "assume[] la responsabilité des actions de l'ensemble des pouvoirs publics, y compris le pouvoir judiciaire".[1480]

7.306 Le **Groupe spécial** constate, par conséquent, que, puisque des importations de pneumatiques usagés ont été effectuées en vertu d'injonctions judiciaires dans des quantités telles que la réalisation de l'objectif déclaré du Brésil est notablement compromise, la mesure en cause est appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination injustifiable.

La discrimination se produit-elle entre les pays où les mêmes conditions existent?

7.307 Ayant déterminé que la mesure est appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination injustifiable, le **Groupe spécial** doit maintenant examiner si cette discrimination se produit entre les pays où les mêmes conditions existent.

7.308 Nous rappelons d'abord que la discrimination en cause, qui découle de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires, favorise les pneumatiques rechapés au Brésil à partir d'enveloppes importées au détriment des pneumatiques rechapés importés fabriqués à partir des

[1479] Voir les observations du Brésil sur la question n° 118 du Groupe spécial.

[1480] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 173, et les références citées dans la note de bas de page 177 relative à ce paragraphe. Voir aussi l'article 4 des Articles sur la responsabilité de l'État pour faits internationalement illicites de la Commission du droit international (2001), qui dispose ce qui suit: "Le comportement de tout organe de l'État est considéré comme un fait de l'État d'après le droit international, que cet organe exerce des fonctions législative, exécutive, judiciaire ou autres, quelle que soit la position qu'il occupe dans l'organisation de l'État, et quelle que soit sa nature en tant qu'organe du gouvernement central ou d'une collectivité territoriale de l'État." Le Groupe spécial prend aussi note dans ce contexte des dispositions de l'article XVI:4 de l'Accord sur l'OMC, qui prescrit que: "[c]haque Membre assurera la conformité de ses lois, réglementations et procédures administratives avec ses obligations telles qu'elles sont énoncées dans les Accords figurant en annexe", et des termes de l'article XXIV:12 du GATT de 1994, qui prévoit que "[c]haque partie contractante prendra toutes mesures raisonnables en son pouvoir pour que, sur son territoire, les gouvernements et administrations régionaux et locaux observent les dispositions du présent Accord".

mêmes enveloppes. La discrimination se fait donc entre le Brésil et les autres Membres de l'OMC, y compris les Communautés européennes.

7.309 Les Communautés européennes ont fait valoir qu'"il est évident qu'une enveloppe originaire des Communautés européennes n'est pas plus problématique du point de vue de la gestion des déchets simplement parce qu'elle est rechapée dans les Communautés européennes plutôt qu'au Brésil".[1481] À cet égard, nous rappelons notre observation précédente selon laquelle aucune partie n'a donné à entendre qu'il existait une différence notable entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées et les pneumatiques rechapés importés.[1482] Nous notons également que le Brésil n'a pas mentionné l'existence d'une quelconque différence entre les conditions existant au Brésil et dans les autres Membres de l'OMC, qui serait pertinente dans le contexte de l'examen du point de savoir si la discrimination entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées et les pneumatiques rechapés importés se produit entre les pays où les mêmes conditions existent. Compte tenu de ces éléments, nous concluons que cette discrimination se produit entre les pays où les mêmes conditions existent.

7.310 En conséquence, le **Groupe spécial** conclut aussi que, puisque des importations de pneumatiques usagés ont été effectuées en vertu d'injonctions judiciaires dans des quantités telles que la réalisation de l'objectif déclaré du Brésil est notablement compromise, la mesure en cause est appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination injustifiable lorsque les mêmes conditions existent.

iii) La mesure est-elle appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international?

7.311 L'application d'une mesure "de façon à constituer … une restriction déguisée au commerce international" est la troisième situation envisagée dans le texte introductif de l'article XX, qui ferait qu'une mesure par ailleurs provisoirement justifiée au regard de l'un des paragraphes de l'article XX serait contraire à cette disposition.

7.312 En l'espèce, le **Brésil** considère que, bien que l'interdiction d'importer impose des restrictions au commerce international, ces restrictions ne sont pas "déguisées" parce qu'il n'y a rien de déguisé, de trompeur ni de caché dans l'application de l'interdiction.[1483]

7.313 Les **Communautés européennes** font toutefois valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés constitue une restriction déguisée au commerce international, au profit des fabricants de pneumatiques neufs situés au Brésil, et au profit des rechapeurs brésiliens et des autres rechapeurs du MERCOSUR.

7.314 Le **Groupe spécial** examine d'abord la notion de "restriction déguisée au commerce international" au sens du texte introductif de l'article XX, avant de déterminer si, en l'espèce, l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés imposée par le Brésil est appliquée de façon à constituer une telle restriction déguisée.

[1481] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 169.
[1482] Voir le paragraphe 7.243 ci-dessus.
[1483] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 146.

Approche suivie par le Groupe spécial

7.315 Suivant les termes mêmes de la disposition, trois éléments devraient exister pour qu'il y ait violation au titre de cette partie du texte introductif:

a) premièrement, cette évaluation, comme pour ce qui est examiné plus haut en ce qui concerne d'autres aspects du texte introductif, porte sur la façon dont la mesure est *appliquée*;

b) deuxièmement, la mesure est appliquée de façon à constituer une *restriction au commerce international*; et

c) troisièmement, il y a violation si cette restriction au commerce international est *déguisée*.

7.316 En ce qui concerne le premier élément, nous notons que les observations formulées plus haut dans le contexte du texte introductif en général demeurent pertinentes dans le présent contexte. Comme l'a indiqué l'Organe d'appel, le texte introductif s'applique expressément non pas tant à la mesure en cause ou à sa teneur spécifique proprement dite, mais plutôt à la manière dont la mesure est appliquée.[1484]

7.317 S'agissant du deuxième élément, à savoir l'existence d'une "restriction au commerce international", nous convenons avec le Brésil que, tout comme le critère "discrimination arbitraire ou injustifiable" au titre du texte introductif de l'article XX diffère de celui qui est appliqué à la détermination du type de discrimination qui entraîne une violation des articles I[er] ou III, le critère "restriction déguisée" au titre du texte introductif diffère également du critère "prohibition ou restriction" mentionné à l'article XI:1.[1485] En l'espèce, l'existence d'une restriction au commerce international est indissociable de la notion même d'interdiction d'importer, et c'est sur la base de cette restriction qu'il a été constaté à l'origine que la mesure était incompatible avec l'article XI:1. Ce qu'il nous faut examiner dans cette partie de notre analyse, c'est la question de savoir si l'interdiction d'importer, qui par sa nature même entraîne une restriction au commerce international, est *appliquée de façon* à constituer une restriction *déguisée* au commerce international. Cette évaluation va au-delà de l'examen de l'existence du type de restriction propre à une interdiction d'importer en tant que telle.

7.318 Pour ce qui est de savoir ce qui constitue une telle "restriction déguisée" au sens du texte introductif, l'Organe d'appel a précisé ce qui suit:

> "Les expressions "discrimination arbitraire", "discrimination injustifiable" et "restriction déguisée" au commerce international peuvent ... se lire parallèlement; chacune influe sur le sens des autres. Il est clair pour nous que la "restriction déguisée" comprend la *discrimination* déguisée dans le commerce international. Il est également clair qu'une restriction ou une discrimination *cachée* ou *non annoncée* dans le commerce international n'épuise *pas* le sens de l'expression "restriction déguisée"."[1486]

7.319 Sur la base de ce qui précède, nous croyons comprendre qu'une restriction ne doit pas être formellement "masquée" ou "dissimulée" pour constituer une restriction déguisée au commerce international au sens du texte introductif. Nous notons aussi que l'existence d'une restriction au

[1484] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24 (note de bas de page de l'original omise).
[1485] Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 144.
[1486] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 27.

commerce international pourrait découler des "types de considérations" qui sont par ailleurs également pertinentes au titre d'autres parties du texte introductif. Nous n'écartons donc pas la possibilité que les éléments que nous avons examinés précédemment pour déterminer si l'application de l'interdiction d'importer équivalait à une "discrimination arbitraire ou injustifiable" soient aussi pertinents pour déterminer l'existence d'une "restriction déguisée" au commerce international dans l'application de l'interdiction d'importer.

7.320 De façon plus générale, nous observons que ces termes, tels qu'ils ont été interprétés par l'Organe d'appel, n'indiquent pas qu'un critère unique pourrait s'appliquer uniformément dans tous les cas pour déterminer l'existence d'une "restriction déguisée au commerce international". De fait, l'interprétation que l'Organe d'appel en a donnée semble indiquer que l'existence d'une "restriction déguisée au commerce international" pourrait résulter de diverses situations où une restriction au commerce international, par suite de l'application d'une mesure provisoirement justifiée au regard d'un paragraphe spécifique de l'article XX, ferait qu'il est fait un usage abusif ou une utilisation illégitime de cette exception.

7.321 Pour ce qui est des éléments qui pourraient indiquer l'existence d'une telle restriction déguisée au commerce international dans un cas donné, les deux parties ont appelé l'attention, en réponse à une question du Groupe spécial, sur l'observation de l'Organe d'appel selon laquelle le texte introductif n'était "qu'une façon d'exprimer le principe de la bonne foi".[1487] Les Communautés européennes indiquent que cela "exige l'examen de tous les aspects de la mesure pertinente afin d'empêcher l'usage abusif des exceptions énoncées à l'article XX".[1488] Le Brésil pense comme les Communautés européennes que l'intention et l'effet d'une mesure peuvent jouer un rôle utile dans l'analyse de ladite mesure au titre du texte introductif, et il note que leur valeur relative dépendra de la nature de la mesure particulière en cause et que les faits spécifiques de la cause devraient permettre de déterminer les facteurs les plus pertinents pour l'analyse de la "restriction déguisée" au titre du texte introductif.[1489] Le Brésil considère qu'il n'y a pas de "formule toute prête qui permettrait de déterminer si une mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international".[1490]

7.322 Compte tenu de nos précédentes observations et de la décision de l'Organe d'appel mentionnée ci-dessus, nous convenons qu'un élément unique ne sera pas nécessairement déterminant dans tous les cas, et qu'une série de facteurs pourraient être pertinentes pour notre détermination.

7.323 Sur la base de ces considérations, nous examinons maintenant l'application de la mesure en cause en l'espèce.

Évaluation par le Groupe spécial

7.324 Les **Communautés européennes** font valoir que "l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'a pas été adoptée en 2000 dans le but de protéger la santé publique ou l'environnement. Au contraire, son *but déguisé* ainsi que son *effet* étaient de protéger la branche de production brésilienne au moyen d'une restriction au commerce international qui était contraire aux objectifs des Accords de l'OMC." (pas d'italique dans l'original)[1491]

[1487] Voir les réponses à la question n° 127 du Groupe spécial.
[1488] Réponse des Communautés européennes à la question n° 127 du Groupe spécial.
[1489] Réponse du Brésil à la question n° 127 du Groupe spécial.
[1490] Réponse du Brésil à la question n° 127 du Groupe spécial.
[1491] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 167.

7.325 Le **Brésil** considère, pour sa part, qu'il n'y a rien de trompeur ni de caché dans l'application de l'interdiction[1492], et qu'il ne protège ni ses fabricants nationaux de pneumatiques neufs ni ses rechapeurs nationaux et les rechapeurs du MERCOSUR. Il estime en outre qu'il a imposé aux importateurs et aux fabricants de pneumatiques neufs des obligations en matière de collecte et d'élimination qui démontrent que l'interdiction d'importer n'a pas de visée protectionniste.[1493]

7.326 Le **Groupe spécial** rappelle d'abord son observation précédente selon laquelle une restriction ne doit pas être formellement cachée pour constituer une restriction déguisée au commerce international au sens du texte introductif de l'article XX. En l'espèce, la Portaria SECEX n° 14/2004, qui constitue le fondement juridique actuel de l'interdiction (ainsi que la SECEX n° 8/2000, l'instrument initial en vertu duquel a été imposée une prohibition expresse à l'importation de pneumatiques rechapés), a été rendue publique. Elle n'est donc pas "cachée" au sens formel. Toutefois, cela n'est pas en soi déterminant pour le point de savoir si elle pourrait néanmoins être appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international.

7.327 Comme indiqué précédemment dans le contexte de la justification de la mesure au regard de l'article XX b), le **Brésil** a expliqué que l'objet de la mesure était de réduire dans toute la mesure du possible la plus grande accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil, et nous avons constaté qu'une telle politique relevait de l'article XX b).

7.328 Les **Communautés européennes** font toutefois valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés "a, comme principal objectif, la protection de la branche de production de pneumatiques du Brésil contre la concurrence exercée par les entreprises étrangères au moyen de la restriction du commerce international".[1494] Les Communautés européennes font valoir que l'application de l'interdiction à des fins de protection ressort clairement du fait que l'interdiction émane du Ministère responsable du développement, de l'industrie et du commerce extérieur, qui a pris les mesures contestées en l'espèce, dont aucune n'établit un lien avec la législation adoptée par le Ministère chargé de l'environnement.[1495] Elles font aussi référence à diverses déclarations faites au cours d'une procédure judiciaire intérieure "contre la levée de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour le MERCOSUR", et à un projet de décret déposé par trois sénateurs brésiliens pour abroger la Portaria SECEX n° 8/2000. Les Communautés européennes concluent que "la structure de la législation brésilienne et les déclarations mentionnées ci-dessus prouvent que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'a pas été adoptée en 2000 dans le but de protéger la santé publique ou l'environnement".[1496]

7.329 Le **Brésil** répond que, indépendamment des déclarations qui peuvent avoir été faites devant le Congrès national brésilien par un fonctionnaire s'occupant du commerce et utilisées à mauvais escient par les Communautés européennes dans le présent différend, ce qui est pertinent en l'espèce c'est que le Brésil a clairement démontré qu'il existait une justification environnementale et sanitaire légitime à l'interdiction d'importer. Il fait valoir qu'aujourd'hui il ne peut faire aucun doute que le but de l'interdiction d'importer est de protéger la santé publique et l'environnement des dommages causés par l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut.[1497]

[1492] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 146.
[1493] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 155.
[1494] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 160.
[1495] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 162.
[1496] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 164 à 167.
[1497] Réponse du Brésil à la question n° 129 du Groupe spécial. Le Brésil fait référence à une déclaration de la Cour internationale de Justice (*Namibie (Conséquences juridiques)*), citée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, au paragraphe 130, note de bas de page 109, de son rapport: "Tout instrument [juridique] doit être interprété et appliqué dans le cadre de l'ensemble du système juridique en vigueur au moment où l'interprétation a lieu".

7.330 Le **Groupe spécial** convient qu'un examen de l'intention peut être utile pour déterminer si une mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée, en ce sens qu'il peut révéler si "[u]ne restriction qui, dans la forme, répond aux exigences de l'article XX b)" "n'est en fait qu'un déguisement et que des buts de restriction aux échanges sont poursuivis sous le couvert de la mesure".[1498] Nous ne perdons toutefois pas de vue que, comme l'a noté l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, "l'objectif d'une mesure [peut] ne pas être facile à identifier".

7.331 Nous notons tout d'abord que la Portaria SECEX n° 14/2004 a été adoptée par le Secrétariat au commerce extérieur du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur, entre autres, "dans le but de regrouper les règles régissant les opérations d'importation …".[1499] Il contient, à l'article 40, une prohibition générale à l'octroi de licences d'importation des pneumatiques usagés et des pneumatiques rechapés.[1500] La conception de la mesure est donc compatible avec l'objectif déclaré du Brésil de réduire la plus grande accumulation de pneumatiques de rebut sur son territoire en évitant d'importer des pneumatiques dont la durée de vie est courte.[1501] Le fait que la mesure a été adoptée par le Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur dans un instrument régissant le régime de licences d'importation ne signifie pas, à notre avis, que la prohibition spécifique concernant les pneumatiques rechapés qu'elle énonce n'aurait pas pu tenir compte d'objectifs en matière de santé et d'environnement.

7.332 À l'appui de leur argument selon lequel l'interdiction brésilienne d'importer des pneumatiques rechapés n'a pas été adoptée dans le but de protéger la santé publique ou l'environnement, les Communautés européennes font référence à un certain nombre de déclarations faites au cours de procédures judiciaires et autres engagées au Brésil. Nous convenons que certaines déclarations, en particulier celles qui ont été faites à titre officiel, peuvent fournir des indications utiles sur l'intention du législateur ou de l'organisme de réglementation lors de l'adoption d'une mesure spécifique. Nous ne perdons toutefois pas de vue qu'il faut évaluer soigneusement chaque déclaration en tenant compte du contexte dans lequel elle a été faite et à quel titre.[1502]

7.333 Les Communautés européennes appellent l'attention sur une déclaration faite par un représentant du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur lors d'une audience publique de la Commission de protection des consommateurs, de l'environnement et des minorités, le 10 avril 2002, pour examiner l'application de la CONAMA n° 258/1999, dans laquelle il est dit ce qui suit:

> "Le but de cette décision [l'interdiction générale d'importer des biens usagés] qui remonte à 1990 – plus précisément à l'époque où le Brésil a ouvert son marché aux produits importés – était, et je crois est toujours, la protection de la branche de production nationale."[1503]

Cette déclaration, toutefois, concerne de façon générale une prohibition à l'importation de produits usagés promulguée en 1990, plutôt que la mesure spécifique à l'examen dans la présente procédure, à savoir la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés. En ce qui concerne la question spécifique des pneumatiques usagés, le même fonctionnaire a expliqué en détail les préoccupations

[1498] Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.236.
[1499] Voir le préambule de la Portaria n° 14/2004, pièce EC-29.
[1500] Voir la pièce EC-29. La SECEX n° 8/2000, également publiée par le Secrétariat au commerce extérieur du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur, ne contenait pas non plus de justification spécifique de la prohibition qu'elle a instituée en ce qui concerne l'octroi de licences d'importation pour les pneumatiques usagés et rechapés, "pour utilisation en tant que biens de consommation ou matières premières" (voir la pièce EC-26).
[1501] Voir plus haut la section sur la contribution, en particulier les paragraphes 7.123 à 7.142.
[1502] Voir le rapport du Groupe spécial *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 8.91, et les rapports cités dans les notes de bas de page 293 et 294.
[1503] Pièce EC-52.

associées à leur importation, y compris en matière d'élimination, qui rejoignaient celles qui ont été exposées par le Brésil dans cette procédure.[1504] Des représentants du Ministère de l'environnement ont aussi exposé en détail à la même audience un certain nombre de préoccupations relatives à l'importation de pneumatiques usagés, soulignant en particulier les préoccupations d'ordre environnemental et les problèmes associés à l'élimination des pneumatiques hors d'usage. Cette déclaration n'étaye pas, à notre avis, la thèse selon laquelle le Brésil a adopté son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés uniquement dans le but de protéger la branche de production.

7.334 Les Communautés européennes citent aussi une déclaration de l'Avocat général de l'Union à Porto Alegre, dans le contexte d'un différend intérieur concernant l'exemption des importations de pneumatiques rechapés en provenance des pays du MERCOSUR des amendes par ailleurs applicables à l'importation de pneumatiques rechapés.[1505] Dans cette affaire, l'Union a eu gain de cause, obtenant de ce fait que les amendes en cause ne s'appliqueraient pas aux importations en provenance du MERCOSUR.

7.335 Les Communautés européennes notent que dans cette action en justice, "le SECEX a dit que l'importation de pneumatiques usagés, qui comprennent les pneumatiques rechapés, nuisait au niveau de l'emploi au Brésil parce qu'elle créait une concurrence déloyale envers les fabricants nationaux de pneumatiques et réduisait les incitations à investir au Brésil".[1506] Nous notons d'abord que, une fois encore, ces allégations concernent l'imposition d'une interdiction d'importer des pneumatiques *usagés*, plutôt que des pneumatiques rechapés.[1507] Nous notons également que la note technique du SECEX citée par les Communautés européennes mentionne effectivement la protection de l'emploi parmi les raisons invoquées pour prohiber les importations de pneumatiques usagés. Cette raison est, toutefois, invoquée en dernier lieu, et seulement en tant que raison additionnelle, après la mention comme raison principale du dommage grave causé à l'environnement et à la santé publique.[1508] De fait, nous relevons que, si la prohibition à l'importation de pneumatiques usagés peut être bénéfique pour la branche de production des pneumatiques neufs, les entreprises de rechapage y sont par contre opposées, comme le montrent les injonctions judiciaires examinées plus haut.

[1504] "[le] problème est que nous importons des pneumatiques d'Europe sans leur ajouter de valeur, sans créer d'emplois sur le marché brésilien, sans générer des avantages économiques, mais en réglant les problèmes environnementaux de tous ces autres pays alors que nous surchargeons notre propre environnement de problèmes, parce que, outre le fait qu'ils seront remoulés et pourront peut-être durer encore 20 000, 30 000 ou 40 000 km, ces pneumatiques rouleront pendant 5 000 autres km et deviendront rapidement des rebuts dans l'environnement." (Déclaration de M. Henrique Augusto Gabriel, Conseiller juridique, représentant le Ministre d'État chargé du développement, de l'industrie et du commerce extérieur, pièce E-120, page 22)

[1505] Dans cette procédure, le bureau du Procureur fédéral a engagé une "poursuite civile publique" à Porto Alegre pour chercher à faire prohiber l'importation de pneumatiques usagés ou reconditionnés à l'échelle nationale, dans le but de protéger la santé publique et l'environnement. Dans ce différend, l'Union, en tant que partie défenderesse, a fait valoir que le dommage causé à l'environnement n'était pas notable, compte tenu en particulier du faible volume de pneumatiques remoulés importés du MERCOSUR, et que la CONAMA n° 258/1999 constituait le fondement juridique permettant de garantir le respect des exigences environnementales, et elle a souligné que l'obligation qu'avait le Brésil de se conformer à la décision du MERCOSUR justifiait la nécessité d'exempter les importations de pneumatiques remoulés en provenance du MERCOSUR des amendes. Voir la pièce EC-52.

[1506] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 164.

[1507] On ne voit pas très bien si, dans cette note, le SECEX met sur le même pied les pneumatiques usagés et les pneumatiques rechapés, comme l'ont fait valoir les Communautés européennes. En fait, dans d'autres parties du même mémoire, il est clairement indiqué que la question de l'autorisation des importations de pneumatiques remoulés en provenance du MERCOSUR ne doit pas être confondue avec celle des importations de pneumatiques usagés.

[1508] Voir la pièce EC-52, page 50 de la traduction en langue anglaise.

7.336 S'agissant plus précisément de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, la communication de l'Avocat général de l'Union à Porto Alegre et la documentation connexe du SECEX paraissent donner des indications quelque peu contradictoires. Le mémoire de l'Avocat général de l'Union, ainsi que les Communautés européennes l'ont indiqué, affirme que la Portaria SECEX n° 8/2000 interdit l'importation de "pneumatiques rechapés non pas pour défendre la santé publique et l'environnement, mais pour protéger le commerce et la branche de production nationaux".[1509] Il n'est toutefois pas donné d'explications à cette déclaration. Les documents justificatifs fournis par le SECEX et auxquels s'est reporté l'Avocat général semblent indiquer l'existence d'une raison différente. Il y est dit sous la rubrique "Aspects économiques" que "[l]a prohibition faite au SECEX de délivrer en 2000 des licences d'importation pour les pneumatiques rechapés était due au souci d'éviter peut-être les restrictions par voie de licences visant les pneumatiques usagés, dont la législation commerciale et environnementale interdisait effectivement l'importation".[1510] Le Brésil n'a pas évoqué cette raison dans la présente procédure.

7.337 Les Communautés européennes voient un autre élément étayant l'idée que la mesure a été adoptée dans une intention protectionniste dans le fait que la Résolution CONAMA n° 258/1999, qui prévoit des obligations spécifiques en matière d'élimination des pneumatiques rechapés importés, a été adoptée en 1999 et modifiée par la suite.[1511] Comme il a été noté précédemment, cette résolution prévoit la mise en œuvre progressive d'un programme de valorisation des pneumatiques inutilisables, comprenant entre autres, à compter de janvier 2004, l'obligation pour les importateurs de veiller à l'élimination définitive de cinq pneumatiques inutilisables pour chaque lot de quatre pneumatiques reconditionnés importés et, à compter du 1er janvier 2005, l'élimination définitive de quatre pneumatiques inutilisables pour chaque lot de trois pneumatiques reconditionnés importés.[1512] Les importateurs de pneumatiques neufs sont soumis à des exigences similaires mais moins contraignantes en matière d'élimination.

7.338 Nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir essentiellement que l'adoption de la Résolution CONAMA n° 258/1999 et de son système d'élimination, qui ne comprend pas une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, reflétait la politique environnementale du Brésil, tandis que l'adoption par la suite de la SECEX n° 8/2000 par le Ministère responsable du commerce extérieur n'était motivée que par des considérations protectionnistes.[1513]

7.339 Nous notons d'abord qu'à l'époque où la Résolution CONAMA n° 258 a été adoptée, en 1999, ni la Portaria n° 8/2000 ni la Portaria SECEX n° 14/2004 (qui toutes deux prohibaient expressément l'importation de pneumatiques rechapés) n'avaient encore été promulguées. Il était donc pertinent que la Résolution CONAMA n° 258 prévoie des obligations en matière d'élimination concernant ces importations en partant du principe qu'elles n'étaient pas expressément interdites.[1514] Le préambule de

[1509] Voir la pièce EC-52, paragraphe 51, page 11 de la version en langue anglaise.
[1510] Pièce EC-52, page 29.
[1511] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 162.
[1512] Voir la Résolution CONAMA n° 258, article 3:III b) et 3:IV b). (Pièce EC-68)
[1513] Les Communautés européennes citent en particulier les documents justificatifs présentés par le SECEX dans l'action en justice au niveau interne mentionnée ci-dessus, qui mentionnent que la Résolution CONAMA n° 258/1999 représente le "droit environnemental" et qui indiquent que le droit environnemental n'interdit pas l'importation de pneumatiques usagés. Cependant, les amendes imposées à l'importation, qui font l'objet du présent différend, et qui concernent incontestablement l'importation, sont aussi considérées comme faisant partie du "droit environnemental". Même à supposer que cela donnerait une indication fiable de la justification fondamentale de la mesure, on ne sait pas très bien s'il est possible d'établir une distinction valable entre le droit environnemental et le droit du commerce extérieur pour établir que la mesure a une intention protectionniste (voir la page 33, paragraphe 100, pièce EC-52).
[1514] Encore que nous notions, dans le même temps, que cela n'est pas compatible avec le fait que le Brésil a indiqué que ses mesures antérieures concernant les pneumatiques usagés s'appliquaient aussi aux pneumatiques rechapés.

la Résolution CONAMA n° 258 souligne que les risques pour l'environnement et la santé publique associés aux pneumatiques inutilisables, et la nécessité de faire en sorte que ces pneumatiques soient éliminés, sont les justifications de la mesure. Tout au plus, les obligations plus contraignantes imposées aux importateurs de pneumatiques rechapés par opposition aux importateurs de pneumatiques neufs que prévoit cette mesure semblent indiquer que, avant la promulgation de la Portaria n° 8/00 ou de la Portaria SECEX n° 14/2004, l'organisme responsable de l'environnement avait dans une certaine mesure reconnu que l'importation de pneumatiques rechapés posait des problèmes particuliers en matière d'élimination.[1515]

7.340 Les Communautés européennes font aussi référence à un projet de décret présenté par trois membres du Parlement afin de révoquer la Portaria n° 8/2000, où il est dit que cette mesure (à savoir l'interdiction frappant les pneumatiques rechapés) a été adoptée par suite des pressions exercées par les fabricants de pneumatiques neufs au Brésil qui craignaient la concurrence des importations meilleur marché, bien que la CONAMA ait déterminé qu'une prohibition n'était pas nécessaire pour assurer la protection de l'environnement.[1516] Ces affirmations ont été faites par certains législateurs dans le contexte d'une action visant à révoquer l'instrument juridique en cause. Il y est dit que l'industrie des pneumatiques a intérêt à chercher à obtenir une prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés. Toutefois, nous ne considérons pas que ce sont des preuves suffisantes de l'intention du législatif dans son ensemble de promulguer une telle prohibition pour pouvoir conclure que, en promulguant la Portaria n° 8/2000 ou par la suite la Portaria SECEX n° 14/2004, qui font l'objet du présent différend, le Brésil avait des intentions protectionnistes.

7.341 Globalement, nous ne sommes pas convaincus que les éléments qui nous ont été soumis démontrent de façon certaine que le Brésil n'a pas adopté la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés dans l'intention de protéger la santé publique ou l'environnement.

7.342 Nous notons que, en défendant la mise en œuvre de l'exemption concernant le MERCOSUR pour ce qui est des amendes, un représentant du gouvernement fédéral paraît avoir fait valoir devant les tribunaux que l'incidence sur l'environnement des importations de pneumatiques rechapés en provenance du MERCOSUR serait minime, compte tenu en particulier du fait que le Brésil était tenu de respecter ses obligations dans le cadre du MERCOSUR. Nous notons également que, dans ce contexte, l'Avocat général de l'Union a indiqué que l'interdiction frappant les pneumatiques rechapés avait été adoptée pour protéger la branche de production nationale. Cependant, les documents justificatifs fournis par le SECEX lui-même au cours de la même action ne confirment pas l'existence d'une telle intention, de sorte qu'il n'apparaît pas clairement sur quelle base l'Avocat général a formulé cet argument. Les autres déclarations mentionnées par les Communautés européennes ne confirment pas non plus, à notre avis, de façon certaine l'intention protectionniste de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

[1515] On voit moins bien comment les obligations en matière d'élimination des pneumatiques rechapés énoncées dans la Résolution CONAMA n° 258/1999 peuvent être conciliées avec l'interdiction d'importer ces pneumatiques à compter de l'entrée en vigueur de la Portaria n° 8/2000, sauf dans la mesure où elles peuvent s'appliquer aux importations de pneumatiques rechapés en provenance des pays du MERCOSUR. Nous prenons note de l'explication donnée par le représentant du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur à l'audience de la Commission du Congrès mentionnée précédemment, selon laquelle si une personne parvient à importer des pneumatiques usagés malgré l'interdiction (en particulier en vertu d'injonctions judiciaires) "elle ne pourra pas à la fois" faire admettre les marchandises puis se soustraire aux obligations en matière d'élimination (voir la pièce EC-120, page 23). En outre, dans la mesure où cela constituerait une source de contradiction entre le "droit environnemental" et le "droit commercial", il apparaît que la même contradiction existe également en matière de "droit environnemental" entre les obligations en matière d'élimination figurant dans la CONAMA n° 258/1999 et les amendes imposées à l'importation de pneumatiques rechapés qui faisaient l'objet du différend mentionné par les Communautés européennes.

[1516] Voir la pièce EC-54.

7.343 En outre, la conception de la mesure, qui interdit à la fois les importations de pneumatiques usagés et de pneumatiques rechapés, est compatible avec l'objectif déclaré du Brésil de réduire dans toute la mesure du possible l'accumulation inutile de pneumatiques dont la durée de vie est courte et, en interdisant d'importer des pneumatiques usagés ainsi que des pneumatiques rechapés, la Portaria SECEX n° 14/2004 prive en principe les rechapeurs brésiliens de la possibilité de s'approvisionner en enveloppes à l'étranger. Bien qu'en vertu de cette mesure, telle qu'elle a été conçue, les rechapeurs nationaux ne feraient pas face à la concurrence des pneumatiques rechapés importés, ils n'auraient pas non plus la possibilité de s'approvisionner en enveloppes à l'étranger pour exercer leurs activités de rechapage.

7.344 Les **Communautés européennes** font aussi valoir que le commerce de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes (et des autres Membres de l'OMC) a cessé à l'avantage des fabricants de pneumatiques rechapés se trouvant au Brésil et dans d'autres pays du MERCOSUR, qui n'ont pas à affronter la concurrence d'un produit possédant les mêmes caractéristiques. Les Communautés européennes font en outre valoir qu'"en raison de l'exemption concernant le MERCOSUR et de l'importation au Brésil de pneumatiques usagés devant être rechapés, le flux des exportations de pneumatiques en provenance des Communautés européennes a été radicalement modifié. Les Communautés européennes n'exportent plus de pneumatiques rechapés vers le Brésil. Ce commerce a été remplacé par des exportations de pneumatiques usagés vers le Brésil et les autres pays du MERCOSUR, qui servent à fabriquer des pneumatiques rechapés …".[1517]

7.345 Le **Brésil** répond que la prohibition frappant les pneumatiques usagés a au contraire notablement accru les coûts de production des rechapeurs brésiliens, car ils sont privés de matière première bon marché nécessaire à leurs activités de rechapage.[1518]

7.346 Le **Groupe spécial** note d'abord que le fait que les Communautés européennes n'exportent plus de pneumatiques rechapés vers le Brésil est, en soi, inhérent à l'existence d'une interdiction d'importer. Ce seul fait, qui est une conséquence inévitable de l'existence même de la mesure provisoirement justifiée au regard de l'article XX b) ne pouvait pas, en l'espèce, être la seule justification d'une constatation de l'existence d'une "restriction déguisée au commerce international" au sens du texte introductif. Plus précisément, toutefois, les Communautés européennes font valoir que ce commerce a été remplacé par le commerce de pneumatiques usagés à destination du Brésil et des autres pays du MERCOSUR, en raison de l'exemption concernant le MERCOSUR et de l'importation de pneumatiques usagés devant être rechapés. Les Communautés européennes font en outre valoir que l'interdiction protège les fabricants de pneumatiques neufs au Brésil, qui n'ont pas à faire face à la concurrence des pneumatiques rechapés importés, et que l'interdiction d'importer est appliquée d'une manière qui équivaut à une restriction déguisée au commerce international, à l'avantage des rechapeurs du Brésil et des autres pays du MERCOSUR. Nous croyons comprendre que l'argument des Communautés européennes signifie que l'existence d'une restriction déguisée au commerce international dans l'application par le Brésil de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés découle des mêmes circonstances que celles que nous avons examinées à la section c) ci-dessus, à savoir l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires et l'application de l'exemption concernant le MERCOSUR. Nous examinons donc ces deux aspects à tour de rôle.

[1517] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 97.
[1518] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 52, et deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 63.

Importations de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires

7.347 Le **Groupe spécial** rappelle d'abord sa conclusion précédente selon laquelle l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés peut contribuer à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut entre autres lorsqu'elle est appliquée conjointement avec une interdiction d'importer des pneumatiques usagés.[1519] Comme il est mentionné plus haut, la Portaria SECEX n° 14/2004 interdit effectivement les importations de pneumatiques usagés et les importations de pneumatiques rechapés. Dans la pratique, toutefois, comme il est aussi mentionné plus haut, un certain nombre d'injonctions ont été demandées et accordées, afin d'importer des pneumatiques usagés malgré l'interdiction frappant leur importation. Il n'est pas contesté que, en conséquence, des importations de pneumatiques usagés ont été effectuées en vertu de ces injonctions, et les deux parties conviennent que toutes les importations de pneumatiques usagés qui ont eu lieu depuis l'imposition de l'interdiction ont été effectuées en vertu de ces injonctions.[1520]

7.348 Nous avons déjà constaté plus haut que, par suite de l'importation de pneumatiques usagés en vertu de ces injonctions judiciaires, la mesure en cause était appliquée de façon à constituer une discrimination injustifiable. L'octroi d'injonctions judiciaires pour l'importation de pneumatiques usagés a aussi signifié en fait que, contrairement à la conception prévue de la mesure, les rechapeurs nationaux ont pu continuer de bénéficier de l'importation en quantités importantes de pneumatiques usagés comme matière première pour leurs propres activités[1521], alors que leurs concurrents des pays ne faisant pas partie du MERCOSUR ont été écartés du marché brésilien. La restriction au commerce international qui est inhérente à l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés a donc joué en faveur des rechapeurs nationaux, tandis que la réalisation de l'objectif pour lequel elle avait été justifiée est grandement compromise.

7.349 Compte tenu de ce qui précède, nous constatons que, puisque des importations de pneumatiques usagés sont effectuées dans des quantités importantes en vertu d'injonctions judiciaires à l'avantage des entreprises de rechapage nationales, l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international.

L'exemption concernant le MERCOSUR

7.350 Les **Communautés européennes** font valoir que, par suite de l'exemption concernant le MERCOSUR, la mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international, car elle affecte les flux d'échanges d'une manière qui avantage, outre les rechapeurs brésiliens, les rechapeurs des autres pays du MERCOSUR.

7.351 Le **Groupe spécial** croit comprendre que l'argument des Communautés européennes relatif à l'exemption concernant le MERCOSUR signifie que les rechapeurs du MERCOSUR n'ont pas à faire face à la concurrence des pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes ou des autres pays ne faisant pas partie du MERCOSUR sur le marché brésilien (puisque, en vertu de la Portaria SECEX n° 14/2004, ces importations sont prohibées), alors qu'ils ont dans le même temps accès à ce marché et peuvent s'approvisionner en enveloppes usagées auprès des Communautés européennes et d'autres pays en vue de l'importation au Brésil.

7.352 Nous convenons que, dans la mesure où ils peuvent importer au Brésil des pneumatiques remoulés grâce à l'exemption concernant le MERCOSUR et sans avoir à affronter la concurrence de

[1519] Voir plus haut le paragraphe 7.139.

[1520] Réponse des Communautés européennes à la question n° 22 du Groupe spécial et réponses du Brésil aux questions n° 13 et 98 du Groupe spécial.

[1521] Voir plus haut les paragraphes 7.298 à 7.304 concernant les volumes d'importations de pneumatiques usagés qui ont été effectuées en vertu des injonctions.

pays ne faisant pas partie du MERCOSUR, les rechapeurs des autres pays du MERCOSUR bénéficient de l'application de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés originaires des autres pays. Nous rappelons également que, en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR, il est fort possible que les rechapeurs des pays du MERCOSUR bénéficiant de l'exemption s'approvisionnent en enveloppes à l'étranger (par exemple auprès des Communautés européennes), rechapent ces enveloppes localement, puis exportent les pneumatiques rechapés vers le Brésil en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR.[1522] Comme il a été noté précédemment, il est encore plus possible que les importations de pneumatiques rechapés entrent au Brésil en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR.

7.353 Si ces importations devaient être effectuées dans des quantités importantes, elles risqueraient de compromettre la réalisation de l'objectif déclaré de la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés, tout en protégeant les entreprises de rechapage dans les pays bénéficiaires. Si c'était le cas, la mesure serait appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international.

7.354 Jusqu'ici, il apparaît, toutefois, que le volume des importations de pneumatiques remoulés qui ont effectivement été effectuées en vertu de l'exemption concernant le MERCOSUR n'a pas été important.[1523] Dans ces circonstances, nous constatons que par suite de l'exemption concernant le MERCOSUR, dans la mesure où elle génère seulement des volumes d'importations qui ne nuisent pas notablement à la capacité de l'interdiction générale d'importer des pneumatiques rechapés de réaliser l'objectif visé, la mesure n'est pas appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international.

7.355 En conclusion, le **Groupe spécial** constate que, puisque des importations de pneumatiques usagés sont effectuées à l'avantage des entreprises de rechapage brésiliennes dans des quantités telles qu'elles compromettent sérieusement la réalisation de l'objectif déclaré, qui est d'éviter la plus grande accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil, la mesure en cause est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international. Nous constatons également qu'il n'a pas jusqu'ici été démontré que par suite de l'exemption concernant le MERCOSUR, bien qu'elle puisse aussi compromettre de la même manière la réalisation de l'objectif déclaré de la mesure, la mesure en cause est appliquée de façon à constituer une telle restriction déguisée au commerce international.

c) Conclusion générale

7.356 En conclusion, le **Groupe spécial** constate que, par suite de l'importation de pneumatiques usagés en vertu d'injonctions judiciaires, l'interdiction d'importer est appliquée de façon à constituer un moyen de discrimination injustifiable et une restriction déguisée au commerce au sens du texte introductif de l'article XX.

7.357 À la lumière de cette conclusion, nous constatons que la mesure en cause n'est pas justifiée au regard de l'article XX du GATT de 1994.

[1522] *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 72 du Groupe spécial ("il est possible que des pneumatiques utilisés dans les Communautés européennes soient remoulés dans un pays du MERCOSUR puis exportés vers le Brésil parce que le Brésil n'exerce aucun contrôle sur la fabrication de pneumatiques remoulés dans les autres membres du MERCOSUR").

[1523] Voir plus haut le paragraphe 7.289.

B. AMENDES AU TITRE DE L'IMPORTATION, DE LA COMMERCIALISATION, DU TRANSPORT, DU STOCKAGE, DE LA CONSERVATION OU DE L'ENTREPOSAGE DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS

7.358 Les **Communautés européennes** allèguent que les amendes imposées en vertu du Décret présidentiel n° 3.919 du 14 septembre 2001 ("Décret présidentiel n° 3.919") sont des restrictions à l'importation incompatibles avec l'article XI:1, *ou*, *à titre subsidiaire*, sont une mesure affectant la vente sur le marché intérieur incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994, dans la mesure où il est constaté que certains aspects de la mesure ne constituent pas une restriction à l'importation prohibée au sens de l'article XI:1.[1524]

7.359 Le **Brésil** présente ces mesures comme des amendes anticontournement qui appuient l'interdiction d'importer.[1525] Le Brésil déclare qu'il ne conteste pas le fait que les amendes instituées dans le Décret présidentiel n° 3.919 sont *prima facie* incompatibles avec l'article XI:1. Toutefois, il ne reconnaît l'existence d'aucune incompatibilité entre les amendes et l'article III:4.[1526] Le Brésil fait cependant valoir que la mesure est justifiée au regard des paragraphes b) et d) de l'article XX.

1. Question préliminaire: les amendes en tant que mesure d'application

7.360 Le Décret présidentiel n° 3.919 dispose ce qui suit:

> "Article 1. La disposition suivante est ajoutée au Décret n° 3.179 du 21 septembre 1999[1527]:
>
> > "Article 47-A. Importation de pneumatiques usagés ou rechapés:
> >
> > Amende de 400 (quatre cents) reais par unité.
> >
> > Paragraphe unique: La même sanction s'applique à quiconque échange, transporte, stocke, conserve ou garde dans un dépôt un pneumatique usagé ou rechapé importé dans ces conditions." (NR)

[1524] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes font référence à ce qui suit:

> "L'imposition par le Brésil, en vertu du Décret présidentiel n° 3.919 du 14 septembre 2001, d'une amende de 400 BRL par unité à l'importation, ainsi qu'à la commercialisation, au transport, au stockage, à l'emmagasinage ou à l'emmagasinage dans des dépôts ou des entrepôts de pneumatiques rechapés importés mais non nationaux."

Dans leur première communication, les Communautés européennes modifient légèrement la description de la teneur de la mesure et font référence à "l'importation, la vente, le transport, le stockage, la conservation ou l'entreposage de pneumatiques usagés ou reconditionnés importés dans ces conditions" (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60).

[1525] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 157.

[1526] Réponse du Brésil à la question n° 33 posée par le Groupe spécial.

[1527] Le Décret présidentiel n° 3.179, daté du 21 septembre 1999, est une réglementation concernant les sanctions applicables en cas d'infraction administrative environnementale. Voir l'article premier du Décret présidentiel n° 3.179 (pièce BRA-73). L'article 47-A, qui est ajouté, par le Décret présidentiel n° 3.919, au Décret présidentiel n° 3.179 figure à la Section III (intitulée "Sanctions applicables en cas d'infraction dans le domaine de la pollution et autres infractions environnementales") du Décret présidentiel n° 3.179. Le Brésil a confirmé que le Décret présidentiel n° 3.179, tel que modifié par les Décrets présidentiels n° 3.919 et 4.592, était actuellement en vigueur (réponse du Brésil à la question n° 111 posée par le Groupe spécial).

Article 2. Le présent Décret prend effet à la date de sa publication."[1528]

7.361 S'agissant de leur allégation relative aux amendes, les **Communautés européennes** font une distinction entre les deux aspects de la mesure: 1) une amende de 400 reais par unité au titre de l'*importation* de pneumatiques rechapés ("amende au titre de l'importation") et 2) une amende de 400 reais par unité au titre de *la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage* ("amende au titre de la commercialisation") de ces pneumatiques rechapés importés. Toutefois, les Communautés européennes présentent ces deux amendes comme accessoires à l'interdiction d'importer qu'elles complètent et renforcent, de sorte qu'elles sont toutes les deux contraires à l'article XI:1 du GATT de 1994 car elles constituent "une mesure punitive" destinée à sanctionner une violation de l'interdiction d'importer imposée par le Brésil.[1529] En même temps, les Communautés européennes font valoir *à titre subsidiaire* que, dans la mesure où il n'est pas constaté que l'amende au titre de la commercialisation constitue une restriction à l'importation incompatible avec l'article XI:1, il devrait être constaté qu'il s'agit d'une mesure affectant la vente sur le marché intérieur d'une manière incompatible avec l'article III:4.

7.362 Le **Brésil** présente les amendes considérées comme un tout comme une mesure anticontournement qui préserve l'intégrité de l'interdiction d'importer en pénalisant les négociants qui contournent les contrôles à l'importation au moyen d'amendes et fait valoir que ces amendes constituent donc une mesure visant à mettre en application l'interdiction d'importer.[1530] En outre, en réponse à une question du Groupe spécial sur l'incidence, pour ce qui est des amendes, d'une constatation éventuelle du Groupe spécial concernant l'existence d'une incompatibilité de la prohibition à l'importation avec le GATT de 1994, le Brésil dit que, si les amendes peuvent être considérées comme accessoires à la prohibition à l'importation, elles seraient alors de la même façon incompatibles avec le GATT de 1994.[1531] Pour le Brésil, les amendes anticontournement constituent une mesure d'application accessoire qui doit être admise ou rejetée avec l'interdiction.[1532]

7.363 Le Brésil fait par ailleurs observer qu'il ne reconnaît l'existence d'aucune incompatibilité entre l'amende au titre de la commercialisation et l'article III:4 dans la mesure où les Communautés européennes allèguent que l'amende au titre de la commercialisation est, à titre subsidiaire, contraire à l'article III:4.[1533] Selon le Brésil, comme les amendes sont accessoires à l'interdiction d'importer, elles constituent donc une violation *prima facie* de l'article XI:1, et non de l'article III:4.

7.364 En réponse, les Communautés européennes estiment que, comme les deux parties conviennent qu'il existe une incompatibilité *prima facie* avec l'article XI:1, le Groupe spécial n'a pas à examiner la question de savoir s'il y a également violation de l'article III:4.[1534]

7.365 En somme, les parties ne contestent pas la nature des amendes, à savoir que les amendes considérées comme un tout viennent en complément et à l'appui de la prohibition à l'importation, en tant que mesure d'application. Le **Groupe spécial** considère également que les amendes sont liées à la prohibition à l'importation dans la mesure où elles ont pour but de mettre en application l'interdiction d'importer. La seule raison d'être des amendes est, comme l'explique le Brésil, de pénaliser les négociants qui contournent les contrôles à l'importation au moyen d'amendes, dans le cas où des pneumatiques rechapés étrangers pénètrent d'une façon ou d'une autre sur le marché brésilien malgré l'existence de la prohibition à l'importation à la frontière.

[1528] Pièce BRA-72. Voir aussi la pièce EC-34. Dans le présent rapport, le Groupe spécial désignera les amendes décrites dans le Décret présidentiel n° 3.919 par les termes "les amendes".
[1529] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 172 à 174.
[1530] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 157.
[1531] Réponse du Brésil à la question n° 67 du Groupe spécial.
[1532] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 166.
[1533] Réponse du Brésil à la question n° 33 posée du Groupe spécial.
[1534] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 185.

7.366 Nous sommes donc d'avis que les amendes, au titre de l'importation et de la commercialisation devraient être examinées comme un tout plutôt que séparément dans la présente affaire. Quel que soit le type d'activités (c'est-à-dire l'"importation" ou la "commercialisation") faisant l'objet des amendes, ces amendes fonctionnent dans leur totalité comme une mesure d'application de la prohibition à l'importation. Le Groupe spécial examinera donc les amendes dans leur totalité, considérées comme une seule mesure.

7.367 Nous allons maintenant examiner si les amendes sont incompatibles *prima facie* avec l'article XI:1.

2. Les amendes sont-elles incompatibles avec l'article XI du GATT de 1994?

7.368 Les **Communautés européennes** allèguent que les amendes constituent une restriction à l'importation incompatible avec l'article XI:1.[1535] Elles font valoir que le niveau des amendes est tel qu'"[il] sera supérieur[] à la valeur unitaire normale d'un pneumatique rechapé ordinaire" et qu'"[il] limitera donc toute importation de pneumatiques de ce type au Brésil".[1536] Le **Brésil** a confirmé que, de fait, les amendes devaient être supérieures à la valeur unitaire de la plupart des pneumatiques, car elles constituaient une "mesure punitive destinée à sanctionner une violation de l'interdiction d'importer imposée par le Brésil".[1537]

7.369 Comme nous l'avons noté plus haut dans le cadre de l'examen des allégations des Communautés européennes concernant l'interdiction d'importer, l'article XI:1 interdit les "prohibitions ou [...] restrictions" à l'importation d'un produit. De ce fait, toute mesure prohibant ou restreignant l'importation de produits en provenance d'autres Membres relèvera de l'article XI:1.

7.370 Le **Groupe spécial** note à cet égard que les amendes n'imposent pas en soi une restriction à l'importation à la frontière, mais ont plutôt un effet de dissuasion sur les importations, en les pénalisant et en rendant leurs coûts prohibitifs. Les parties conviennent également que les amendes sont appliquées en complément et à l'appui de la prohibition effective à l'importation, en tant que mesure d'application de la prohibition à l'importation. La question dont le Groupe spécial est saisi est donc de savoir si cette mesure peut constituer une restriction à l'importation au sens de l'article XI:1.

7.371 À cet égard, nous rappelons que la portée des mesures relevant des "prohibitions" ou "restrictions" visées à l'article XI:1 a été jusqu'à présent interprétée d'une manière large dans la jurisprudence du GATT/de l'OMC. En particulier, le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *Inde – Automobiles* a constaté que "c'[était] la nature de la mesure, en tant que restriction liée à *l'importation*, qui [était] le facteur clé pour déterminer si une mesure [pouvait] relever à juste titre de l'article XI:1" et que les termes "restrictions à l'importation" ne limitaient pas nécessairement la portée de l'article XI:1 aux mesures à la frontière.[1538] Ce même Groupe spécial a constaté que "toute forme de *limitation* imposée à l'importation ou à l'occasion de l'importation constitu[ait] une restriction à l'importation au sens de l'article XI:1".[1539]

7.372 Nous estimons également que ce qui revêt de l'importance lorsqu'on examine si une mesure fait partie des types de mesures visées à l'article XI:1 est la nature de cette mesure. Dans la présente affaire, nous notons que les amendes considérées comme un tout – y compris les amendes au titre de la commercialisation – ont pour effet de pénaliser l'acte d'"importer" des pneumatiques rechapés en soumettant les pneumatiques rechapés déjà importés et existants sur le marché intérieur brésilien à des

[1535] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 170.
[1536] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 172.
[1537] Réponse du Brésil à la question n° 66 du Groupe spécial.
[1538] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.254 à 7.263.
[1539] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.265.

amendes d'un taux prohibitif. En ce sens, nous estimons que le fait que les amendes ne sont pas appliquées à la frontière ne modifie pas leur nature, à savoir constituer une restriction à l'importation au sens de l'article XI:1. En outre, le niveau des amendes – 400 reais par unité, ce qui est largement supérieur aux prix moyens des pneumatiques rechapés pour voitures particulières produits dans le pays (100 à 280 reais) – est suffisamment élevé pour avoir un effet restrictif à l'importation.[1540]

7.373 Le **Groupe spécial** constate donc que les amendes imposent des limitations en ce qui concerne l'importation de pneumatiques rechapés et constituent donc une restriction à l'importation de pneumatiques rechapés au sens de l'article XI:1.

7.374 Ayant constaté que les amendes considérées comme un tout constituaient une mesure relevant de l'article XI:1, qui était contraire à cette disposition, le Groupe spécial n'a pas à examiner l'allégation formulée à titre subsidiaire par les Communautés européennes au titre de l'article III.4 concernant les amendes au titre de la commercialisation.

3. Les amendes sont-elles justifiées au regard de l'article XX du GATT de 1994?

a) Article XX b)

7.375 Le **Brésil** estime que, comme l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b), les amendes, qui constituent une mesure anticontournement visant à mettre en application cette interdiction, sont de la même façon justifiées au regard de l'article XX b).[1541] Le Brésil fait donc valoir que les arguments qu'il a formulés et les éléments de preuve qu'il a fournis pour établir que l'interdiction d'importer était justifiée au regard de l'article XX b) montrent également que les amendes sont justifiées au regard de l'article XX b).

7.376 Les **Communautés européennes** font valoir que les amendes ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b), pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b).[1542]

7.377 Le **Groupe spécial** rappelle la constatation qu'il a formulée plus haut, selon laquelle les amendes sont incompatibles avec l'article XI:1.[1543] Pour parvenir à cette conclusion, nous avons tenu compte du fait que les parties convenaient aussi que les amendes venaient en complément et à l'appui de la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés, en tant que mesure d'application de cette prohibition.

7.378 À propos du moyen de défense concernant les amendes invoqué par le Brésil au titre de l'article XX b), les parties semblent également convenir que la question de savoir si les amendes peuvent être justifiées au regard de l'article XX b) dépend de la question de savoir si la prohibition à l'importation peut être justifiée au regard de l'article XX b).[1544]

7.379 À cet égard, nous avons constaté que, même si l'interdiction d'importer relève des mesures visées par le paragraphe b) de l'article XX, elle ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX parce qu'elle est appliquée d'une manière incompatible avec les prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX b). De ce fait, dans la mesure où les amendes constituent une mesure

---

[1540] Réponse du Brésil à la question n° 66 du Groupe spécial.

[1541] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 157; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 66; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 166.

[1542] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 179.

[1543] Voir les paragraphes 7.371 à 7.374 ci-dessus.

[1544] Voir les paragraphes 7.376 à 7.377 ci-dessus. Première communication écrite du Brésil, paragraphe 157; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 66; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 166. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 179.

appliquée en complément et à l'appui de la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés, elles ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b) pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer ne peut pas être justifiée.

7.380 Le **Groupe spécial** est donc d'avis que le Brésil n'a pas démontré que les amendes pouvaient être justifiées au regard de l'article XX b).

b) Article XX d)

7.381 Le **Brésil** fait valoir que les amendes sont également justifiées au regard de l'article XX d) parce qu'elles sont "nécessaires pour assurer le respect de" l'interdiction d'importer, qui est justifiée au regard de l'article XX b) et n'est donc pas incompatible avec le GATT de 1994.

7.382 Les **Communautés européennes** font observer que les amendes ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX d) puisque cet article s'applique uniquement aux mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements "qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord" et que l'interdiction d'importer ne constitue pas une loi ou un règlement de ce type qui est compatible avec le GATT de 1994.[1545] Selon les Communautés européennes, l'article XX d) ne peut donc pas justifier l'imposition des amendes, que celles-ci soient ou non "nécessaires" pour assurer le respect de l'interdiction d'importer.

7.383 L'article XX d) dispose ce qui suit:

> "Sous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international, rien dans le présent Accord ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par toute partie contractante des mesures
>
> ...
>
> d) nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord, tels que, par exemple, les lois et règlements qui ont trait à l'application des mesures douanières, au maintien en vigueur des monopoles administrés conformément au paragraphe 4 de l'article II et à l'article XVII, à la protection des brevets, marques de fabrique et droits d'auteur et de reproduction et aux mesures propres à empêcher les pratiques de nature à induire en erreur;"

7.384 À cet égard, l'Organe d'appel chargé d'examiner l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a déclaré que, pour qu'une mesure, au demeurant incompatible avec le GATT de 1994, soit justifiée provisoirement au titre du paragraphe d) de l'article XX, les deux éléments suivants devaient être réunis[1546]:

> i) la mesure doit avoir pour objet d'"assurer le respect" des lois et règlements qui ne sont pas eux-mêmes incompatibles avec l'une ou l'autre des dispositions du GATT de 1994; et
>
> ii) la mesure doit être "nécessaire" pour assurer ce respect.

[1545] Première communication orale des Communautés européennes, paragraphe 105.
[1546] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157.

L'Organe d'appel a également indiqué qu'il incombait à un Membre qui invoquait l'article XX d) à titre de justification de démontrer que ces deux éléments étaient réunis.[1547]

7.385 Suivant cette même approche, le **Groupe spécial** examinera d'abord si les amendes sont destinées à assurer le respect d'une loi ou d'un règlement compatible avec le GATT.

7.386 Nous rappelons l'argument du Brésil à cet égard, selon lequel les amendes sont nécessaires pour assurer le respect de l'interdiction d'importer qui est justifiée au regard de l'article XX b) et n'est donc pas incompatible avec le GATT de 1994. Partant, le Brésil fonde son argument sur l'hypothèse selon laquelle l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b).

7.387 Comme nous l'avons rappelé plus haut, les parties ne contestent pas le fait que les amendes sont une mesure instituée pour mettre en application l'interdiction d'importer. Comme les parties conviennent que les amendes sont en fait une mesure dont l'existence serait dépourvue de sens sans l'interdiction d'importer – et vu notre constatation formulée plus haut à cet égard –, nous estimons, comme le Brésil, que les amendes ont "pour objet d'assurer le respect de l'interdiction d'importer".

7.388 Toutefois, pour les raisons exposées aux paragraphes 7.376 à 7.381, nous constatons que l'interdiction d'importer, mesure incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994, ne pourrait pas être justifiée au regard de l'article XX b). Le **Groupe spécial** est donc d'avis que les amendes ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX d) puisqu'elles ne relèvent pas des mesures qui sont destinées à assurer le respect des "lois et règlements qui ne sont *pas eux-mêmes incompatibles* avec l'une ou l'autre des dispositions du GATT de 1994" (italique ajouté par le Groupe spécial).

7.389 Ayant constaté que le Brésil n'avait pas démontré que l'interdiction d'importer – c'est-à-dire la mesure nationale dont les amendes sont destinées, d'après les allégations, à assurer le respect – était compatible avec le GATT de 1994 et qu'il n'avait donc pas montré que ces amendes pouvaient être justifiées au regard de l'article XX d), nous ne jugeons pas nécessaire d'examiner si les amendes sont nécessaires pour assurer ce respect.

4. Conclusion

7.390 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** constate que les amendes, telles qu'elles ont été incorporées dans le Décret présidentiel n° 3.179 par le Décret présidentiel n° 3.919, sont incompatibles avec l'article XI:1 du GATT de 1994. Nous constatons également que le Brésil n'a pas démontré que ces amendes pouvaient être justifiées soit au regard de l'article XX b), soit au regard de l'article XX d) du GATT de 1994.

[1547] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 16 à 18; et rapport du Groupe spécial *États-Unis – Article 337*, paragraphe 5.27.

C. RESTRICTIONS À LA COMMERCIALISATION DE PNEUMATIQUES RECHAPÉS IMPORTÉS IMPOSÉES PAR LA LOI D'UN ÉTAT

7.391 Les **Communautés européennes** contestent également certaines restrictions à l'importation et à la commercialisation de pneumatiques rechapés imposées par l'État du Rio Grande do Sul.[1548] Les Communautés européennes estiment que la prohibition de la commercialisation de pneumatiques rechapés fabriqués à l'extérieur du Brésil prévue par la Loi n° 12.114, ainsi qu'une obligation en matière d'élimination, dont elles allèguent qu'elle est discriminatoire, prévue par la Loi n° 12.381, sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994.[1549]

7.392 Le **Brésil** n'aborde pas la compatibilité de ces mesures et indique qu'il ne conteste pas que les mesures constituent *prima facie* une violation de l'article III:4. Au lieu de cela, le Brésil se concentre sur la justification des mesures au regard de l'article XX b) et allègue que cette mesure imposée par un État ne justifie pas un examen indépendant parce qu'elle ne restreint pas plus les importations de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes que ne le fait l'interdiction d'importer fédérale.[1550]

1. Questions préliminaires

a) Mesures relevant du mandat du Groupe spécial

7.393 Outre la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004 de l'État brésilien du Rio Grande do Sul ("Loi n° 12.114") qui est indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes comme étant la mesure pertinente en cause imposée par un État brésilien, les **Communautés européennes** développent également, dans leur première communication écrite, des arguments au sujet d'une loi ultérieure, la Loi n° 12.381 du 28 novembre 2005 du Rio Grande do Sul ("Loi n° 12.381"), qui n'est pas indiquée dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial.[1551]

7.394 À cet égard, le Groupe spécial note que l'adoption de la Loi n° 12.381 (28 novembre 2005) a eu lieu après que les Communautés européennes avaient présenté leur demande d'établissement d'un groupe spécial, le 18 novembre 2005, mais avant l'établissement effectif de ce groupe. Si les Communautés européennes ont dit, d'une manière générale, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, que leur demande portait également, entre autres choses, sur les modifications

---

[1548] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes identifient les mesures pertinentes suivantes:

> "le maintien au niveau des États brésiliens, de mesures qui interdisent la vente de pneumatiques rechapés importés. Par exemple, la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004 du Rio Grande do Sul qui interdit la commercialisation de pneumatiques usagés, dont sont considérés comme faisant partie, entre autres, les pneumatiques rechapés qui ont été fabriqués à l'extérieur du Brésil à partir des enveloppes de pneumatiques usagés et importés au Brésil."

[1549] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 181.

[1550] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 186.

[1551] Selon les Communautés européennes, la Loi n° 12.381 autorise l'importation de carcasses de pneumatiques usagés et de carcasses de pneumatiques qui ont été rechapés, remoulés ou rechapés de sommet à l'extérieur du Brésil, sous réserve de collecte et de destruction, d'une manière respectueuse de l'environnement, d'*un* pneumatique usagé sur le territoire brésilien pour chaque carcasse qui doit être importée ou de *dix* pneumatiques usagés pour chaque carcasse rechapée importée. (Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 61 et 63)

apportées aux mesures indiquées dans la demande, cette mesure spécifique n'a pas été indiquée, et ne pouvait pas l'être, dans la demande des Communautés européennes.[1552]

7.395 Le **Brésil** ne s'élève pas contre l'exposé, fait par les Communautés européennes dans leur première communication, des allégations concernant la Loi n° 12.381 et croit comprendre que la contestation des Communautés européennes porte sur la Loi n° 12.114 (de 2004), telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381.[1553]

7.396 Le **Groupe spécial** considère que la Loi n° 12.381 relève bien de son mandat. L'Organe d'appel a constaté, dans des affaires antérieures, que les actes juridiques survenant après les mesures indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial pouvaient tout de même être considérés comme relevant du mandat du groupe spécial, dans la mesure où ces actes juridiques ne modifiaient pas l'"essence" des principales mesures en cause.[1554] Comme nous le verrons plus loin, la Loi n° 12.381 est directement liée à la Loi n° 12.114 en ce sens qu'elle maintient la disposition initiale qui interdit la vente de "pneumatiques usagés importés"[1555], tels qu'ils sont définis dans la Loi n° 12.114, en stipulant des conditions additionnelles dans lesquelles l'importation de certains de ces pneumatiques usagés est exceptionnellement autorisée. La Loi n° 12.381 ne peut donc pas être considérée comme modifiant l'essence de la mesure principale (à savoir la Loi n° 12.114), c'est-à-dire l'interdiction générale de la vente de "pneumatiques usagés importés" tels qu'ils sont définis dans la Loi n° 12.114.

b) Mesures imposées par un État en tant que "mesure"

7.397 Comme l'allégation des Communautés européennes concernant la restriction à la commercialisation imposée par l'État brésilien du Rio Grande do Sul porte sur une "mesure adoptée par le gouvernement d'un État", par opposition aux mesures imposées au niveau fédéral, le Groupe

---

[1552] Comme nous l'avons noté plus haut dans la note de bas de page 1548, la demande d'établissement d'un groupe spécial décrit les mesures imposées par l'État comme des mesures "qui interdisent la vente de pneumatiques rechapés importés".

[1553] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 186 à 189; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 195 à 198; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 77; réponse du Brésil à la question n° 111 du Groupe spécial. Le Brésil fait valoir que les mesures en cause imposées par un État (à savoir la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381) n'ont pas d'effet juridique mais, dans la mesure où elles ont un effet juridique, elles ne sont pas incompatibles avec les règles de l'OMC et sont justifiées au regard de l'article XX b). Compte tenu de la position brésilienne, nous croyons comprendre que le Brésil ne conteste pas l'inclusion, par les Communautés européennes, de la Loi n° 12.381 dans le champ du présent différend.

[1554] Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphes 136 à 139. L'Organe d'appel a également fait sienne l'approche suivie par le Groupe spécial *Argentine – Chaussures*, qui consistait à examiner les modifications apportées à la mesure de sauvegarde en cause durant la procédure du Groupe spécial, considérant que ces modifications ne créaient pas une mesure de sauvegarde "nouvelle", mais constituaient au contraire des modifications de la forme juridique de la mesure définitive initiale qui faisait l'objet du différend. En outre, se référant aux principes énoncés à l'article 3:7 et 3:4 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends (à savoir que le but du mécanisme de règlement des différends est d'arriver à une "solution positive des différends"), l'Organe d'appel a jugé approprié de se prononcer sur le système de fourchettes de prix tel qu'il était actuellement en vigueur au Chili, c'est-à-dire tel qu'il avait été modifié par une réglementation ultérieure, pour "arriver à une solution positive des différends" et faire "des recommandations et prendre des décisions suffisamment précises, auxquelles le Membre pourra[it] donner suite rapidement".

[1555] Ainsi qu'il est indiqué plus loin au paragraphe 7.413, un "pneumatique usagé importé" au titre de la Loi n° 12.114 est défini comme incluant i) la simple carcasse d'un pneumatique usagé en provenance de tout autre pays; ii) la carcasse d'un pneumatique usagé qui a été rechapée à l'étranger au moyen du procédé de rechapage de sommet, de remoulage ou de rechapage de sommet, avec chevauchement, et qui est importée dans cet État; et iii) la carcasse d'un pneumatique usagé provenant de tout autre pays et rechapée au Brésil au moyen de l'un des procédés industriels mentionnés dans l'alinéa précédent.

spécial juge utile d'examiner brièvement le statut des mesures de ce type dans le contexte du règlement des différends dans le cadre de l'OMC.

7.398 Les **Communautés européennes** font observer que, comme le Brésil est responsable du respect des obligations lui incombant dans le cadre de l'OMC par les États fédéraux, il doit, conformément à l'article XXIV:12 du GATT de 1994 et comme le confirme le paragraphe 13 du Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV du GATT de 1994, prendre toutes mesures raisonnables en son pouvoir pour que les États observent les dispositions du GATT.[1556] Le **Brésil** ne conteste pas que le Groupe spécial puisse examiner la compatibilité des mesures imposées par un de ses États.

7.399 Le **Groupe spécial** rappelle que, dans l'affaire *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*, l'Organe d'appel a noté que le membre de phrase "mesures prises par un autre Membre" figurant à l'article 3:3 du Mémorandum d'accord[1557] identifiait le lien pertinent, aux fins des procédures de règlement des différends "entre la mesure" et un "Membre" et qu'"[e]n principe, tout acte ou omission imputable à un Membre de l'OMC [pouvait] être une mesure de ce Membre aux fins d'une procédure de règlement des différends".[1558]

7.400 Nous considérons que les mesures du Rio Grande do Sul, État de la République fédérative du Brésil, sont imputables au Brésil en tant que Membre de l'OMC et devraient donc être considérées comme des "mesures" aux fins de l'article 3:3 du Mémorandum d'accord.

c) Relation entre les mesures imposées par un État et les mesures fédérales

7.401 Concernant la Loi n° 12.114, le **Brésil** estime que la mesure imposée au niveau d'un État ne justifie pas un examen indépendant parce qu'elle ne restreint pas plus les importations de pneumatiques rechapés que ne le fait l'interdiction fédérale d'importer.[1559] Le Brésil allègue que, dans la mesure où la mesure imposée par l'État entre en conflit avec la mesure fédérale en autorisant ce que la mesure fédérale interdit ou inversement, la mesure fédérale l'emportera et éclipsera la mesure imposée par l'État.[1560]

7.402 Concernant la Loi n° 12.381, toutefois, le Groupe spécial note une évolution dans la position du Brésil au cours de la procédure. Le Brésil estime d'abord, dans sa première communication écrite que, comme les amendes au niveau fédéral, la Loi n° 12.381 constitue une mesure anticontournement

---

[1556] L'article XXIV:12 dispose ce qui suit: "Chaque [Membre] prendra toutes mesures raisonnables en son pouvoir pour que, sur son territoire, les gouvernements et administrations régionaux et locaux observent les dispositions du présent Accord."

En outre, le paragraphe 13 du Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV du GATT de 1994 dispose ce qui suit: "Les dispositions des articles XXII et XXIII du GATT de 1994, telles qu'elles sont précisées et mises en application par le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, pourront être invoquées pour ce qui est des mesures affectant l'observation du GATT de 1994 prises par des gouvernements ou administrations régionaux ou locaux sur le territoire d'un Membre. ..."

[1557] L'article 3:3 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit: "Le règlement rapide de toute situation dans laquelle un Membre considère qu'un avantage résultant pour lui directement ou indirectement des accords visés se trouve compromis par des *mesures prises par un autre Membre* est indispensable au bon fonctionnement de l'OMC et à l'existence d'un juste équilibre entre les droits et les obligations des Membres." (pas d'italique dans l'original)

[1558] Dans l'affaire *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*, l'Organe d'appel a déclaré qu'il n'avait pas besoin d'examiner la mesure dans laquelle les actes ou omissions de gouvernements régionaux ou locaux, ou même les actions d'entités privées, pourraient être imputés à un Membre dans des circonstances particulières (note de bas de page 78).

[1559] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 186.

[1560] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 187; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 185.

en établissant une obligation en matière d'élimination qui peut sembler disproportionnée par rapport au préjudice, mais qui est tout de même nécessaire pour déjouer l'importation et la commercialisation illicites de pneumatiques rechapés importés.[1561] Autrement dit, la position initiale du Brésil semble être que l'obligation en matière d'élimination est complémentaire à la prohibition à la commercialisation, plutôt qu'incompatible avec elle, comme les amendes sont complémentaires à la prohibition à l'importation.

7.403 Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial sur le point de savoir si l'obligation en matière d'élimination prévue par la Loi n° 12.381 établit une exception à la prohibition à l'importation énoncée dans la Loi n° 12.114, le Brésil fait observer que "les modifications introduites par la Loi n° 12.381, qui autorisent les importations à certaines conditions, semblent *être contraires* à l'article premier de la Loi n° 12.114, qui prohibe les importations de pneumatiques usagés.[1562] On ne voit pas bien si les modifications visaient à lever la prohibition à l'importation."[1563] Le Brésil déclare ensuite que, "si des importateurs essayaient d'obtenir des licences d'importation sur la base de la Loi n° 12.381, l'organisme fédéral responsable de l'octroi de telles licences (le DECEX) refuserait la demande, qu'il existe ou non une interdiction fédérale d'importer, et cette situation résulterait probablement en une déclaration sur l'inconstitutionnalité de la Loi n° 12.381 par la Cour suprême fédérale".[1564]

7.404 Malgré cette clarification apportée par le Brésil concernant sa position sur la Loi n° 12.381, le point de vue du Brésil sur les mesures imposées au niveau d'un État dans leur ensemble semble être que l'ampleur de l'incompatibilité entre les dispositions de fond de la loi d'un État et de la loi fédérale est dénuée de pertinence car les mesures imposées par l'État n'ont pas d'effet juridique, en ce sens que, selon la Constitution brésilienne, seul le gouvernement fédéral peut réglementer l'importation de produits et délivrer des licences d'importation et les mesures imposées au niveau d'un État, qui prétendent réglementer les importations, sont sans effet.[1565] Selon le Brésil, le Groupe spécial n'a donc pas à examiner les allégations des Communautés européennes concernant l'incompatibilité des mesures en cause imposées par un État avec les obligations contractées en vertu du GATT de 1994, puisque les mesures fédérales brésiliennes englobent déjà ou éclipsent ce que les mesures de l'État prétendent faire.

7.405 Les **Communautés européennes** font valoir que la Loi n° 12.114 est une mesure qui est indépendante des mesures adoptées au niveau fédéral au Brésil et ne justifie donc pas un examen indépendant.[1566] Selon les Communautés européennes, si l'interdiction au niveau fédéral était levée à l'issue du présent différend, mais que la loi de l'État devait demeurer, alors cette loi continuerait de restreindre la commercialisation de pneumatiques rechapés importés dans l'État du Rio Grande do Sul. Les Communautés européennes estiment que le Brésil n'a fourni aucun élément de preuve pour étayer son allégation selon laquelle la mesure fédérale l'emportera et éclipsera la mesure imposée par l'État, dans la mesure où la mesure de l'État est contraire à la mesure fédérale.

7.406 Le **Groupe spécial** est d'avis que, quelle que soit la relation entre ces lois des États et les lois fédérales, compte tenu des domaines d'application des lois respectives dans le cadre du système juridique national, c'est au gouvernement brésilien qu'il incombe en dernier ressort de veiller à ce que les États qui le constituent respectent les obligations qu'il a contractées dans le cadre de l'OMC,

[1561] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 188.
[1562] Pour la définition de l'expression "pneumatiques usagés importés", voir la note de bas de page 1555 ci-dessus et le paragraphe 7.413 ci-après.
[1563] Réponse du Brésil à la question n° 57 du Groupe spécial.
[1564] Réponse du Brésil à la question n° 61 du Groupe spécial.
[1565] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 187, réponses aux questions n° 56, 57, 61 et 62 et 111 du Groupe spécial et deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 195 et 197.
[1566] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 107 à 110.

comme nous l'avons expliqué plus haut. À cet égard, le Brésil reconnaît que, pour que la mesure en cause imposée par un État soit déclarée nulle et non avenue, une décision judiciaire spécifique – c'est-à-dire un arrêt de la Cour suprême fédérale dans le cadre d'une action en inconstitutionnalité – est nécessaire.[1567] Le Brésil n'a pas présenté d'éléments de preuve montrant qu'une décision de ce type avait été rendue, bien qu'il ait fourni un avis juridique publié par le Bureau du Chef de Cabinet du Président, recommandant que l'Avocat général introduise une action directe en inconstitutionnalité concernant les mesures de l'État.[1568] De plus, le Brésil a confirmé que les mesures en cause imposées par un État (la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381) étaient formellement en vigueur à l'heure actuelle.[1569]

7.407 Compte tenu de ce qui précède, nous croyons comprendre que, en l'absence de décision judiciaire spécifique les déclarant nulles et non avenues, les mesures en cause imposées par un État sont actuellement en vigueur au Brésil, bien qu'elles ne soient peut-être pas applicables si elles n'ont pas d'effet juridique, comme l'allègue le Brésil, en raison du conflit qui existe, d'après ses allégations, avec les lois fédérales.[1570] Le Groupe spécial rappelle également la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* selon laquelle "[l]e fait qu'une mesure est ou non toujours en vigueur n'est pas déterminant pour le point de savoir si cette mesure affecte actuellement le fonctionnement de tout accord visé".[1571]

7.408 Compte tenu de ce qui précède, nous avons décidé d'analyser les allégations formulées par les Communautés européennes concernant la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381.

2. Les mesures imposées par un État sont-elles incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994?

7.409 L'article III:4 dispose ce qui suit:

> "Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur ..."

7.410 Le Groupe spécial note que l'Organe d'appel a précisé que trois éléments devaient être réunis pour pouvoir établir qu'il y avait violation de l'article III:4: 1) les produits importés et les produits nationaux en cause doivent être des "produits similaires"; 2) la mesure en cause doit être "une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur"; et 3) les produits importés doivent être soumis à un traitement "moins favorable" que celui qui est accordé aux produits nationaux similaires.[1572]

7.411 Sur la base de ces éléments, définis par l'Organe d'appel, nous examinerons maintenant la question de savoir si les mesures en cause imposées par un État sont incompatibles avec les prescriptions de l'article III:4.

[1567] Réponse du Brésil à la question n° 62 du Groupe spécial.
[1568] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 198, et pièce BRA-156.
[1569] Réponse du Brésil à la question n° 111 du Groupe spécial.
[1570] Réponse du Brésil à la question n° 62 du Groupe spécial.
[1571] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 262.
[1572] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 133.

a) Prohibition à la commercialisation

7.412 Les **Communautés européennes** font valoir que la prohibition à la commercialisation prévue à l'article premier de la Loi n° 12.114 ("prohibition à la commercialisation") est incompatible avec l'article III:4.[1573]

7.413 La partie pertinente de la Loi n° 12.114 dispose ce qui suit:

> "Article 1. Il est interdit de vendre des pneumatiques usagés importés dans l'État du Rio Grande do Sul.
>
> Paragraphe unique. Un pneumatique usagé importé[1574] est considéré aux fins des présentes comme étant:
>
> I – la simple carcasse d'un pneumatique usagé en provenance de tout autre pays;
>
> II – la carcasse d'un pneumatique usagé qui a été rechapée à l'étranger au moyen du procédé de rechapage de sommet, de remoulage ou de rechapage de sommet, avec chevauchement, et qui est importée dans cet état;
>
> III – la carcasse d'un pneumatique usagé provenant de tout autre pays et rechapée au Brésil au moyen de l'un des procédés industriels mentionnés dans l'alinéa précédent. ..."[1575]

i) Produits similaires

7.414 Le Brésil a précisé que la Loi n° 12.114 devait s'appliquer aux "pneumatiques rechapés" qui étaient importés de tous les pays.[1576] En tant que tels, aux fins de la présente analyse, les termes utilisés dans la Loi n° 12.114, en particulier à l'article premier, paragraphe II unique, visent le même produit, à savoir les pneumatiques rechapés importés, que l'interdiction d'importer imposée au niveau fédéral. La Loi n° 12.114 interdit donc la vente de "carcasses de pneumatiques usagés importées"; "de pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées" et "de pneumatiques rechapés importés" et autorise uniquement la vente sur le marché de "pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de *carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale*".

7.415 Les Communautés européennes estiment que les pneumatiques rechapés importés sont "similaires" aux pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale. Les parties conviennent qu'il n'y a aucune différence entre les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques rechapés d'origine nationale s'agissant de la

---

[1573] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 182 à 188.

[1574] Le Brésil a précisé que les termes "importations" et "importation" figurant dans la Loi n° 12.114 et dans la Loi n° 12.381 désignaient l'importation au Brésil en provenance d'autres pays et ne s'appliquaient pas aux échanges entre les États brésiliens (réponse du Brésil à la question n° 58 du Groupe spécial).

[1575] Pièce BRA-80. Voir aussi la pièce EC-35. Le Brésil a précisé que la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381, était formellement en vigueur à l'heure actuelle, qu'elle devait s'appliquer aux pneumatiques rechapés qui étaient importés de tous les pays et que les termes "importations" et "importation" utilisés dans les deux lois désignaient l'importation au Brésil de pneumatiques rechapés en provenance d'autres pays. (Réponses du Brésil aux questions n° 58, 59 et 111 du Groupe spécial) Le Brésil a également précisé que ces lois de l'État semblaient avoir été adoptées pour répondre à l'exemption de l'application de l'interdiction nationale d'importer dont bénéficiaient les pays du MERCOSUR. (Réponses du Brésil aux questions n° 55 et 59 du Groupe spécial)

[1576] Réponse du Brésil à la question n° 58 du Groupe spécial.

"similarité" au sens de l'article III:4.[1577] Le **Groupe spécial** considère également que les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques rechapés d'origine nationale, fabriqués soit à partir de carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale, soit à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées, sont effectivement "similaires": ils ont les mêmes caractéristiques physiques (ils sont fabriqués en reconditionnant des pneumatiques usagés au moyen de l'un des trois types de procédés)[1578]; ils ont les mêmes utilisations finales (ils doivent être utilisés pour différentes catégories de véhicules, comme les voitures particulières, les autocars et les camions et les aéronefs)[1579]; ils relèvent des mêmes positions tarifaires (à savoir les positions 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 ou 4012.19.00 de la NCM); et rien ne montre qu'il existe une différence quelconque dans la perception et le comportement des consommateurs concernant les pneumatiques rechapés importés et les pneumatiques rechapés d'origine nationale.

7.416 Le Groupe spécial conclut donc que les pneumatiques rechapés importés peuvent être considérés comme "similaires" aux pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale.

ii) Une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente sur le marché intérieur

7.417 Les Communautés européennes font valoir que la prohibition à la "commercialisation" de pneumatiques rechapés est une mesure affectant la vente des pneumatiques rechapés sur le marché intérieur, puisqu'elle rend en fait impossible la vente de ces produits sur le marché intérieur.

7.418 Le **Groupe spécial** considère que la prohibition à la commercialisation de pneumatiques usagés importés, qui incluent les pneumatiques rechapés importés, telle qu'elle est codifiée dans la Loi n° 12.114, constitue une mesure affectant la vente des pneumatiques rechapés sur le marché intérieur parce que la mesure, telle qu'elle est libellée, prévoit qu'"[il] est interdit de vendre des pneumatiques usagés importés dans l'État". Cette mesure, en interdisant l'action de vendre, affecte clairement la vente des pneumatiques rechapés sur le territoire du Rio Grande do Sul.

7.419 Par conséquent, nous concluons que la prohibition à la commercialisation qui est en cause affecte la vente des pneumatiques rechapés sur le marché intérieur au sens de l'article III:4.

iii) Traitement moins favorable

7.420 Comme nous l'avons montré plus haut, la prohibition à la commercialisation instituée par la Loi n° 12.114 s'applique aux pneumatiques rechapés *importés*. Il n'est prévu aucune limitation comparable pour la commercialisation des pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale.

7.421 Le **Groupe spécial** considère, par conséquent, que la prohibition à la commercialisation imposée par la Loi n° 12.114 accorde aux pneumatiques rechapés importés un "traitement moins favorable" qu'aux pneumatiques rechapés d'origine nationale qui devraient être considérés comme des produits similaires au sens de l'article III:4 du GATT.

7.422 Pour les raisons qui précèdent, nous constatons que la Loi n° 12.114 est incompatible avec les obligations au titre de l'article III:4 du GATT de 1994 en ce sens qu'elle accorde un traitement moins favorable aux pneumatiques rechapés importés qu'aux produits similaires d'origine nationale.

[1577] Réponse du Brésil à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1578] Voir les réponses des parties à la question n° 1 du Groupe spécial.
[1579] Voir les réponses des parties à la question n° 4 du Groupe spécial.

b) Obligations en matière d'élimination

7.423 Les **Communautés européennes** estiment que l'obligation d'éliminer *dix* pneumatiques usagés (pour l'importation d'un pneumatique rechapé), au lieu d'*un* pneumatique usagé (pour la fabrication d'un pneumatique rechapé au Brésil à partir d'un pneumatique usagé importé), prévue par la Loi n° 12.381, représente une discrimination additionnelle et constitue à l'évidence un traitement moins favorable pour les pneumatiques rechapés importés.[1580]

7.424 La Loi n° 12.381 du 28 novembre 2005 dispose ce qui suit:

> "Modification de l'article premier de la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2005, qui interdit la vente de pneumatiques usagés importés dans l'État et d'autres provenances.
>
> ...
>
> Article 1 – Le paragraphe unique de l'article premier de la Loi n° 12.114 du 5 juillet 2004, qui interdit la vente de pneumatiques usagés importés dans l'État et d'autres provenances devient le paragraphe 1, et les paragraphes 2 et 3 ci-après sont ajoutés:
>
> §Article 1 ...
>
> §2 – Les actes suivants sont autorisés:
>
> > I – l'importation d'une carcasse de pneumatique usagé dans les cas où les importateurs peuvent démontrer qu'ils récupéreront sur le territoire brésilien et détruiront, d'une manière respectueuse de l'environnement, 1 (un) pneumatique usagé existant sur le territoire national pour chaque carcasse de pneumatique usagé qui doit être importée;
> >
> > II – l'importation d'une carcasse de pneumatique rechapé, en dehors du Brésil, au moyen du rechapage de sommet, du remoulage ou du rechapage de sommet, avec chevauchement, dans le cas où les importateurs peuvent démontrer qu'ils récupéreront sur le territoire national et détruiront, d'une manière respectueuse de l'environnement, 10 (dix) pneumatiques usagés existants sur le territoire national pour chaque carcasse de pneumatique usagé qui doit être importée. ...
>
> §3 – Les rechapeurs de pneumatiques sont autorisés à importer une carcasse de pneumatique usagé pour chaque pneumatique usagé ou rechapé exporté sans être tenus de se conformer à la contrepartie environnementale mentionnée dans la partie I du paragraphe 2 de la présente disposition.[1581]

7.425 Selon les Communautés européennes, en vertu de la modification apportée (Loi n° 12.381), l'État du Rio Grande do Sul semble autoriser la commercialisation de "pneumatiques rechapés

[1580] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 187.
[1581] Pièce BRA-81. Voir aussi la pièce EC-37.

d'origine nationale fabriqués à partir de *carcasses importées*" dès qu'il est satisfait aux obligations en matière d'élimination.[1582]

7.426 Le **Groupe spécial** rappelle que la prohibition à la commercialisation prévue par la Loi n° 12.114 s'appliquait à trois types de pneumatiques: les "carcasses de pneumatiques usagés importées", les "pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées" et les "pneumatiques rechapés importés", autorisant ainsi uniquement les "pneumatiques rechapés *d'origine nationale* fabriqués à partir de *carcasses de pneumatiques usagés d'origine nationale*" sur le marché. La Loi n° 12.381 paraît toutefois modifier cette prohibition catégorique à la commercialisation pour ces trois types de pneumatiques en ajoutant certaines obligations en matière d'élimination à la Loi n° 12.114, ce qui paraît constituer une exception à la prohibition à la commercialisation prévue à l'article premier.

7.427 En réponse à une question du Groupe spécial sur la question de savoir si la Loi n° 12.381 établit une exception à la prohibition à l'importation énoncée dans la Loi n° 12.114, le **Brésil** estime que les modifications introduites par la Loi n° 12.381, qui autorisent les importations à certaines conditions, "semblent être contraires à l'article premier de la Loi n° 12.114, qui prohibe les importations de pneumatiques usagés".[1583] Le Brésil déclare également qu'"on ne sait pas très bien si les modifications visaient à lever la prohibition à l'importation", et qu'"[e]n tout état de cause, la question n'est pas pertinente parce que ces mesures imposées par les États sont sans effet juridique".

7.428 Le **Groupe spécial** note à cet égard que, quelle que soit l'intention qui sous-tend la Loi n° 12.381 et sa constitutionnalité, compte tenu du conflit potentiel avec les lois fédérales existantes qui interdisent l'importation de pneumatiques rechapés, la Loi n° 12.381 prévoit explicitement que l'importation sera autorisée si dix pneumatiques usagés sont éliminés pour chaque pneumatique rechapé importé et un pneumatique usagé est éliminé pour chaque carcasse de pneumatique usagé importée.

7.429 À cet égard, nous notons que les termes de la modification n'autorisent pas spécifiquement la commercialisation de "pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses importées" dans l'État du Rio Grande do Sul. L'argument des Communautés européennes semble donc être que, en autorisant l'importation de carcasses de pneumatiques usagés, la modification autorise effectivement la vente de "pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir de ces *carcasses de pneumatiques usagés importées*", carcasses dont la vente est par ailleurs prohibée dans l'État du Rio Grande do Sul. Nous pensons, comme les Communautés européennes, que le fait d'autoriser, au titre de la Loi n° 12.381, l'importation du matériau même (c'est-à-dire les carcasses de pneumatiques usagés) utilisé dans la fabrication de pneumatiques rechapés d'origine nationale, matériau dont la commercialisation était à l'origine prohibée, revient à autoriser désormais la commercialisation de pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de ce matériau.[1584] Ainsi, aux fins de l'examen de l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre de l'article III:4 concernant la Loi n° 12.381, nous examinerons s'il existe un traitement dont il est allégué qu'il est discriminatoire, entre les "pneumatiques rechapés importés" et les "pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées" dont la commercialisation semble être autorisée par suite de la modification apportée à la Loi n° 12.114.

[1582] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 64.
[1583] Réponse du Brésil à la question n° 57 du Groupe spécial.
[1584] Nous rappelons l'observation que nous avons formulée plus haut, selon laquelle 6 millions d'enveloppes de pneumatiques usagés importées, sur les près de 11 millions d'enveloppes importées en 2005, ont été rechapées ou stockées, en vue de leur utilisation ultérieure, par les importateurs. (Voir la note de bas de page 1469 ci-dessus.)

7.430 Nous examinerons à présent si cette obligation en matière d'élimination, énoncée dans la Loi n° 12.381 ("obligation en matière d'élimination"), est incompatible avec l'article III:4 de 1994, sur la base des trois éléments spécifiés par l'Organe d'appel: 1) les produits importés et les produits nationaux en cause doivent être des "produits similaires"; 2) la mesure en cause doit être une "loi, un règlement ou une prescription affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur"; et 3) les produits importés doivent être soumis à un traitement "moins favorable" que celui qui est accordé aux produits nationaux similaires.[1585]

i) Produits similaires

7.431 Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'obligation en matière d'élimination prévue par la Loi n° 12.381 établit une distinction entre les pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées et les pneumatiques rechapés importés.

7.432 Les Communautés européennes estiment que les pneumatiques rechapés importés sont "similaires" aux pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées. Le **Groupe spécial** rappelle que les parties ne contestent pas le fait que les pneumatiques rechapés importés sont "similaires" aux pneumatiques rechapés d'origine nationale au sens de l'article III:4 du GATT de 1994[1586], et le Groupe spécial rappelle également la conclusion qu'il a formulée antérieurement[1587] selon laquelle les pneumatiques rechapés d'origine nationale, quelle que soit l'origine des carcasses de pneumatiques usagés utilisées pour les fabriquer, sont "similaires" aux pneumatiques rechapés importés au sens de l'article III:4. Le Groupe spécial conclut donc que, aux fins de l'analyse de l'obligation en matière d'élimination, les pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées sont "similaires" aux pneumatiques rechapés importés au sens de l'article III:4.

ii) Une loi, un règlement ou une prescription affectant la vente sur le marché intérieur

7.433 En outre, le **Groupe spécial** considère que l'obligation en matière d'élimination est une mesure affectant la vente des pneumatiques rechapés sur le marché intérieur. En effet, la nécessité de satisfaire à la prescription en matière d'élimination, spécifiée dans la modification (à savoir l'élimination de dix pneumatiques usagés dans le cas de pneumatiques rechapés importés, contre un seul pneumatique usagé normalement), est une condition préalable à l'importation de carcasses de pneumatiques usagés et, de même, à la commercialisation de pneumatiques rechapés importés fabriqués à partir de ces carcasses de pneumatiques usagés sur le marché intérieur. Les obligations en matière d'élimination affectent donc directement la vente des pneumatiques rechapés considérés sur le marché intérieur brésilien.

iii) Traitement moins favorable

7.434 La modification prescrit l'élimination *d'un* pneumatique usagé pour un pneumatique rechapé d'origine nationale qui serait fabriqué à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées, et de *dix* pneumatiques usagés pour un pneumatique rechapé importé.

7.435 Le **Groupe spécial** considère que la prescription imposée pour les pneumatiques rechapés importés d'éliminer dix pneumatiques usagés représente une charge plus lourde que la prescription imposée, pour les pneumatiques rechapés d'origine nationale, d'éliminer un seul pneumatique usagé. Par conséquent, la prescription en matière d'élimination accorde donc un "traitement moins favorable" aux pneumatiques rechapés importés au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

[1585] *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 133.
[1586] Réponse du Brésil à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1587] Voir le paragraphe 7.415 ci-dessus.

7.436 En conséquence, nous constatons que la prescription en matière d'élimination prévue par la Loi n° 12.381 est incompatible avec l'article III:4 puisqu'elle accorde un traitement moins favorable aux pneumatiques rechapés importés qu'aux produits similaires d'origine nationale.

c) Conclusion

7.437 Compte tenu de ce qui précède, le **Groupe spécial** constate que la Loi n° 12.114 du Rio Grande do Sul, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381, est incompatible avec les obligations du Brésil au titre de l'article III:4 du GATT de 1994.

3. Les mesures imposées par un État sont-elles justifiées au regard de l'article XX b) du GATT de 1994?

7.438 Le **Brésil** estime que les mesures imposées par un État – c'est-à-dire la Loi n° 12.114 telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381 – sont justifiées au regard de l'article XX b) pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer est justifiée au regard de l'article XX b) et ne justifient pas un examen indépendant parce qu'elles ne restreignent pas plus les importations de pneumatiques rechapés que ne le fait l'interdiction fédérale d'importer.[1588]

7.439 Les **Communautés européennes** font valoir que, pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b), les mesures imposées par un État ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article XX b).[1589] Les Communautés européennes ne voient aucun fondement objectif au traitement discriminatoire accordé, selon leurs allégations, du fait de l'obligation en matière d'élimination prévue par les mesures considérées imposées par un État pour ce qui est des pneumatiques importés et des pneumatiques d'origine nationale. Elles estiment que cette discrimination est manifestement arbitraire et semble avoir pour motivation de protéger la branche de production nationale.

7.440 Premièrement, concernant la prohibition à la commercialisation imposée par la Loi n° 12.114, même si les parties sont en désaccord, comme nous l'avons noté plus haut, concernant l'effet juridique de cette mesure imposée par un État en considération de l'interdiction d'importer imposée au niveau fédéral, elles ne semblent pas contester le fait que la prohibition à la commercialisation est similaire à l'interdiction d'importer dans la mesure où elle interdit effectivement la vente de pneumatiques rechapés importés sur le marché brésilien.[1590]

7.441 Le **Groupe spécial** rappelle la constatation qu'il a formulée plus haut, selon laquelle, même si l'interdiction d'importer relève des mesures visées par le paragraphe b) de l'article XX, elle ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX parce qu'elle est appliquée d'une manière incompatible avec les prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX b). À notre avis, dans la mesure où la prohibition à la commercialisation a le même effet que l'interdiction d'importer en prohibant effectivement la commercialisation de pneumatiques rechapés importés, comme il est indiqué plus

[1588] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 186 à 189; première déclaration orale du Brésil, paragraphe 77.

[1589] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 189; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 121 à 123.

[1590] Par exemple, le Brésil déclare que "[la mesure imposée par l'État] ne restreint pas plus les importations de pneumatiques rechapés en provenance des CE que ne le fait l'interdiction fédérale d'importer" (première communication écrite du Brésil, paragraphe 186); et les Communautés européennes déclarent que "la loi de l'État" continuerait de restreindre la commercialisation des pneumatiques rechapés importés dans le Rio Grande do Sul (première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 109) et que "[l]a prohibition [à la commercialisation] ne peut pas non plus être justifiée au regard de l'article XX … les CE peuvent se référer à ce qui est indiqué plus haut concernant l'impossibilité de justifier l'interdiction d'importer au regard de l'article XX …" (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 189).

haut, elle ne peut pas non plus être justifiée au regard de l'article XX b), pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer ne peut pas être justifiée au regard de l'article XX b).

7.442 Nous examinerons maintenant l'obligation en matière d'élimination énoncée dans la Loi n° 12.381.

7.443 Nous avons constaté que l'obligation en matière d'élimination prévue par la Loi n° 12.381 était également incompatible avec l'article III:4: l'obligation en matière d'élimination n'est pas appliquée de la même manière aux pneumatiques rechapés importés et aux pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de carcasses de pneumatiques usagés importées et accorde un traitement moins favorable aux pneumatiques rechapés importés.

7.444 Nous rappelons aussi que l'obligation en matière d'élimination fonctionne différemment de la prohibition à la commercialisation énoncée dans la Loi n° 12.114, en ce sens qu'elle autorise l'importation de pneumatiques rechapés et de pneumatiques usagés à certaines conditions. Le Brésil a également reconnu que l'obligation en matière d'élimination semblait être contraire à la prohibition à la commercialisation.[1591] Dans la mesure où l'obligation en matière d'élimination est contraire à la prohibition à la commercialisation en autorisant les importations de pneumatiques rechapés et de carcasses de pneumatiques usagés, nous ne voyons pas bien en quoi les mesures peuvent être justifiées au regard de l'article XX b), comme le fait valoir le Brésil, pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer.

7.445 En outre, comme nous l'avons constaté plus haut, l'obligation en matière d'élimination impose une obligation plus stricte pour les pneumatiques rechapés importés que pour les carcasses de pneumatiques usagés importées qui seraient utilisés pour la fabrication de pneumatiques rechapés d'origine nationale. Cette différence de traitement semble aller à l'encontre de l'objectif général défini par le Brésil, qui est de réduire, dans la plus large mesure possible, le nombre de pneumatiques de rebut. Plus spécifiquement, nous avons estimé plus haut, à propos de la nécessité de l'interdiction d'importer, que l'interdiction d'importer visant les pneumatiques rechapés ne pourrait être considérée comme contribuant à la réalisation de l'objectif général défini par le Brésil que si les pneumatiques rechapés importés devaient être remplacés soit par des pneumatiques neufs, soit par des pneumatiques rechapés d'origine nationale fabriqués à partir de pneumatiques usagés d'origine nationale. Nous avons également estimé que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne devrait pas entraîner le remplacement des pneumatiques rechapés importés par des pneumatiques usagés importés.[1592] L'obligation en matière d'élimination qui est en cause facilite, toutefois, l'importation de pneumatiques usagés, qui peuvent être à leur tour utilisés pour la fabrication de pneumatiques rechapés d'origine nationale, ce qui pénalise l'importation de pneumatiques rechapés. À notre avis, cela va à l'encontre de l'objectif même qui est poursuivi au moyen de l'interdiction d'importer.

7.446 Compte tenu de ce qui précède, le **Groupe spécial** est d'avis que le Brésil n'a pas démontré que l'obligation en matière d'élimination pouvait être justifiée au regard de l'article XX b) pour les mêmes raisons que l'interdiction d'importer.

4. Conclusion

7.447 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** constate que les mesures imposées par un État – à savoir la prohibition à la commercialisation et l'obligation en matière d'élimination – figurant dans la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381, de l'État brésilien du Rio Grande do Sul – sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994. Nous constatons

[1591] Réponse du Brésil à la question n° 57 du Groupe spécial.
[1592] Voir plus haut le paragraphe 7.139.

également que le Brésil n'a pas démontré que les mesures imposées par l'État pouvaient être justifiées au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.

D. EXEMPTION DES PAYS DU MERCOSUR DE L'INTERDICTION D'IMPORTER ET DES AMENDES

7.448 Les **Communautés européennes** estiment que les exemptions, prévues pour les pneumatiques rechapés importés des pays du MERCOSUR (à savoir l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay), de l'interdiction d'importer (article 40 de la Portaria SECEX n° 14) et du paiement des amendes au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage des pneumatiques rechapés importés (Décret présidentiel n° 3.919) sont incompatibles avec les article XIII:1 *et* I:1 du GATT de 1994.[1593]

7.449 Le **Brésil** ne conteste pas que les mesures constituent une violation *prima facie* des articles XIII:1 et I:1 du GATT de 1994.[1594] Il déclare, toutefois, que ces exemptions sont justifiées au regard de l'article XX d), car ce sont des mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994, et au regard de l'article XXIV, dans le contexte de l'union douanière à laquelle il appartient dans le cadre du MERCOSUR.

7.450 Les dispositions pertinentes pour ce qui est des exemptions concernant le MERCOSUR sont l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 et le Décret présidentiel n° 4.592.

7.451 L'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 dispose ce qui suit:

> "Article 40 – Il ne sera pas délivré de licences d'importation pour les importations de pneumatiques usagés rechapés devant être utilisés comme biens de consommation ou matières premières classés sous le code 4012 de la NCM, *à l'exception des* pneumatiques remoulés classés sous les codes 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 et 4012.19.00 de la NCM, *originaires et en provenance des États membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18*."[1595] (pas d'italique dans l'original)

7.452 Le Décret présidentiel n° 4592 du 11 février 2003 dispose ce qui suit:

> "Article 1: L'article 47-A du Décret n° 3.179 du 21 septembre 1999, auquel le paragraphe ci-après est ajouté, s'applique, et l'actuel paragraphe unique est renuméroté en tant que paragraphe 1):

[1593] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes indiquent les mesures suivantes:

> "L'exemption […] des pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR de l'interdiction à l'importation, en vertu de la Portaria n° 14 du 17 novembre 2004 du Secrétariat au commerce extérieur du Ministère brésilien du développement, de l'industrie et du commerce international, et des pénalités financières susmentionnées, en vertu du Décret présidentiel n° 4592 du 11 février 2003, en réponse à la décision d'un groupe spécial du MERCOSUR établi à la demande de l'Uruguay." (non souligné dans l'original)

Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes développent des arguments concernant la Portaria n° 14/2004 et le Décret présidentiel n° 4592. (Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 65, 73 et 74)

[1594] Réponse du Brésil à la question n° 33 du Groupe spécial.

[1595] Pièce EC-29.

> paragraphe 2) – Les importations de *pneumatiques reconditionnés* classés sous les positions 4012.11.00, 4012.12.00, 4012.13.00 et 4012.19.00 de la NCM, *originaires des pays membres du MERCOSUR en vertu de l'Accord de complémentarité économique n° 18, sont exemptées du paiement de l'amende* mentionnée dans la présente disposition.
>
> …" (pas d'italique dans l'original)

7.453 Le **Groupe spécial** note que les exemptions ont pour fondement juridique les réglementations qui constituent le fondement juridique de la prohibition à l'importation et des amendes, à savoir l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 et le Décret présidentiel n° 3.179, au moyen du Décret présidentiel n° 4.592.[1596] Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'article 40 de la Portaria SECEX n° 14/2004 constitue le fondement juridique de la prohibition à l'importation qui est en cause et le Décret présidentiel n° 3.179, au moyen du Décret présidentiel n° 3.919, constitue le fondement juridique des amendes.

7.454 Nous rappelons que, pour s'acquitter de ses fonctions telles qu'elles sont définies à l'article 11 du Mémorandum d'accord, "un groupe spécial n'est pas tenu d'examiner toutes les allégations juridiques dont il est saisi".[1597] Un groupe spécial n'est tenu d'examiner que les questions qui sont nécessaires pour régler la question qui oppose les parties.[1598]

7.455 Dans la présente affaire, nous avons déjà constaté que la prohibition à l'importation et les amendes étaient incompatibles avec l'article XI:1 et n'étaient pas justifiées au regard de l'article XX b) et, pour ce qui est des amendes, qu'elles n'étaient pas non plus justifiées au regard de l'article XX d). Comme il a déjà été constaté que la prohibition à l'importation et les amendes elles-mêmes, qui constituent le fondement juridique sur lequel reposent les exemptions, étaient incompatibles avec les prescriptions du GATT de 1994 et que les exemptions n'existent qu'en relation avec ces mesures, nous ne jugeons pas nécessaire d'examiner l'allégation distincte formulée par les Communautés européennes concernant les exemptions.

7.456 Par conséquent, le **Groupe spécial** a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle pour ce qui est des allégations formulées par les Communautés européennes au titre des articles XIII:1 et I:1 concernant les exemptions appliquées par le Brésil dans le cadre du MERCOSUR et du moyen de défense invoqué par le Brésil au titre des articles XXIV et XX d) du GATT de 1994.

[1596] Le Décret présidentiel n° 4.592 incorpore une clause d'exemption dans le Décret présidentiel n° 3.179, et le Décret présidentiel n° 3.919 incorpore la disposition concernant les amendes dans le Décret présidentiel n° 3.179.

[1597] Rapports de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 112 à 114, et *États-Unis – Chemines et blouses de laine*, page 20.

[1598] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemines et blouses de laine*, pages 20 et 21.

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1 Compte tenu de ce qui précède, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

a) concernant la prohibition à l'importation imposée par le Brésil aux pneumatiques rechapés:

i) La Portaria SECEX n° 14/2004 est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994, en ce sens qu'elle interdit la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés, et n'est pas justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.

ii) La Portaria DECEX n° 8/1991, dans la mesure où elle interdit l'importation de pneumatiques rechapés, est incompatible avec l'article XI:1 et n'est pas justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.

iii) La Résolution CONAMA n° 23/1996 n'est pas incompatible avec l'article XI:1.

b) Concernant les amendes imposées par le Brésil au titre de l'importation, de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés, le Décret présidentiel n° 3.179, tel qu'il a été modifié par le Décret présidentiel n° 3.919, est incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994, en ce sens qu'il impose des limitations concernant l'importation de pneumatiques rechapés, et n'est pas justifié au regard de l'article XX b) ni au regard de l'article XX d) du GATT de 1994.

c) Concernant les mesures maintenues par l'État brésilien du Rio Grande do Sul pour les pneumatiques rechapés, la Loi n° 12.114, telle qu'elle a été modifiée par la Loi n° 12.381, est incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994, en ce sens qu'elle accorde un traitement moins favorable aux pneumatiques rechapés importés qu'aux produits similaires d'origine nationale et n'est pas justifiée au regard de l'article XX b) du GATT de 1994.

8.2 S'agissant des allégations des Communautés européennes selon lesquelles les exemptions appliquées par le Brésil concernant le MERCOSUR sont incompatibles avec les articles XIII:1 et I:1 du GATT de 1994, le Groupe spécial a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle.

8.3 En vertu de l'article 3:8 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, dans les cas où il y a infraction aux obligations souscrites au titre d'un accord visé, la mesure en cause est présumée annuler ou compromettre un avantage. Le Groupe spécial conclut que, dans la mesure où les mesures énumérées ci-dessus sont incompatibles avec le GATT de 1994, elles ont annulé ou compromis les avantages résultant pour les Communautés européennes de cet accord.

8.4 Le Groupe spécial recommande donc que l'Organe de règlement des différends demande au Brésil de rendre les mesures incompatibles énumérées ci-dessus conformes à ses obligations au titre du GATT de 1994.

_____

ANNEXE 1[1]

RÉPONSES DES PARTIES AUX QUESTIONS DU GROUPE SPÉCIAL

I. APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

A. LES PRODUITS EN CAUSE

Question n° 1. Aux deux parties

Le Groupe spécial note que les parties emploient des termes et expressions différents pour désigner les pneumatiques rechapés et le matériau à partir duquel ils sont fabriqués:

a) "rechapé",
b) "recyclé",
c) "reconditionné",
d) "au sommet rechapé",
e) "au sommet rechapé, avec chevauchement",
f) "pneumatiques remoulés",
g) "carcasses de pneumatiques usagés",
h) "enveloppes",
i) "pneumatiques usagés"

(voir, par exemple, la première communication écrite du Brésil, paragraphe 15, pièces EC-29, EC-34, BRA-72 et BRA-84).

Pourriez-vous définir ces termes et expressions, et indiquer lesquels d'entre eux désignent des pneumatiques rechapés, lesquels d'entre eux désignent des types de pneumatiques rechapés et lesquels d'entre eux désignent le matériau à partir duquel sont fabriqués les pneumatiques rechapés?

Réponse des Communautés européennes

1. Les "pneumatiques rechapés" sont le produit en cause dans le présent différend. Comme les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur première communication écrite, les pneumatiques rechapés sont des produits nouveaux que l'on fabrique en reconditionnant des pneumatiques usagés au moyen de l'adjonction d'un nouveau matériau pour remplacer la bande de roulement usée.[2]

2. Comme les pneumatiques rechapés sont fabriqués à l'aide d'une enveloppe de pneumatique usagé, on peut faire valoir qu'ils font partie d'un groupe de produits "recyclés", "reconditionnés" ou "remanufacturés".[3] Toutefois, il conviendrait de noter que ces termes ne sont pas suffisamment précis aux fins du présent différend. Par exemple, l'expression "pneumatique recyclé" pourrait aussi désigner un pneumatique fabriqué en partie avec du caoutchouc recyclé ou d'autres matériaux. Par conséquent, les Communautés européennes proposent de désigner exclusivement les "pneumatiques rechapés" comme le produit en cause dans la présente affaire.

[1] Les notes de bas de page figurant dans cette section sont celles des parties.
[2] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 2.
[3] Pour une définition de ce dernier terme, qui est utilisé de façon interchangeable avec le terme "reconditionnement", voir la communication des États-Unis, document TN/MA/W/18/Add.11 (pièce EC-65).

3. Il est possible de fabriquer des pneumatiques rechapés par divers procédés. Selon les règlements de la CEE-ONU n° 108 et 109, il existe trois méthodes de rechapage des nouveaux pneumatiques, à savoir le rechapage de sommet (remplacement de la bande de roulement), rechapage de sommet, avec chevauchement (remplacement de la bande de roulement, le matériau neuf recouvrant également une partie du flanc), et talon à talon (remplacement de la bande de roulement et réfection du flanc, y compris tout ou partie de la zone basse du pneumatique).[4] Le règlement technique du Brésil, qui est reproduit dans la Portaria n° 133 du 27 septembre 2001, mentionne les trois mêmes méthodes, à savoir le rechapage de sommet (recapagem), le rechapage de sommet, avec chevauchement (recauchutagem) et le remoulage (remoldagem).[5] Comme les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur première communication écrite, il existe aussi différentes méthodes pour appliquer la nouvelle bande de roulement, la méthode à froid et la méthode à chaud.[6] Quelle que soit la méthode utilisée, le nouveau pneumatique qui en résulte doit être considéré comme un "pneumatique rechapé" et il doit répondre aux spécifications requises.

4. Les Communautés européennes notent que la législation brésilienne ne paraît pas toujours utiliser ces termes et expressions d'une manière cohérente. En particulier, l'article 40 de la Portaria Secex n° 14/04 (pièce EC-29) interdit l'importation de "pneus recauchutados e usados", alors qu'il exempte de cette interdiction les "pneus remoldados" importés des pays membres du MERCOSUR. Les Communautés européennes croient comprendre que le terme "recauchutados" figurant à l'article 40 n'est pas censé désigner seulement les pneumatiques rechapés fabriqués par la méthode spécifique du rechapage, mais tous les pneumatiques rechapés, et que c'est aussi de cette manière que l'interdiction a été appliquée. C'est ce que confirme en outre le Décret n° 3.919 du 14 septembre 2001 (pièce EC-34), qui impose une amende au titre de l'importation et de la commercialisation sur le marché intérieur, etc., de tout "pneu usado ou reformado", c'est-à-dire de tous les pneumatiques rechapés. L'expression "pneu reformado" est aussi l'expression générique utilisée dans la Portaria INMETRO n° 133.[7]

5. En ce qui concerne le terme "remoldado" figurant à l'article 40 de la Portaria n° 14, les Communautés européennes notent les déclarations du Brésil selon lesquelles l'exemption concernant le MERCOSUR ne s'applique étroitement qu'au seul type de pneumatique rechapé qui est dénommé "remoldado" dans la Portaria n° 133.[8] Étant donné que la terminologie employée dans la législation du Brésil n'est pas utilisée d'une manière cohérente, les Communautés européennes jugent cette explication douteuse. Dans ce contexte, il convient de préciser que le Décret n° 4.592 (pièce EC-42) exempte desdites amendes les "pneumáticos reformados", c'est-à-dire tous les pneumatiques rechapés, originaires des pays membres du MERCOSUR. En tout état de cause, il serait arbitraire d'établir une telle distinction entre les pneumatiques remoulés et les autres pneumatiques rechapés, puisqu'il n'y a aucune différence entre ces pneumatiques pour ce qui est de leurs effets sur la vie et la santé des personnes.

6. Il convient de distinguer les pneumatiques usagés des pneumatiques rechapés. Ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué, un pneumatique rechapé est un produit nouveau devant être installé sur les véhicules de la même manière exactement qu'un pneumatique neuf. C'est ce que montrent aussi les différences de classification tarifaire: les pneumatiques rechapés sont classés sous les sous-positions 4012.11, 4012.12, 4012.13 et 4012.19 du SH, tandis que les pneumatiques usagés sont classés sous la sous-position 4012.20.

---

[4] Règlement CEE-ONU n° 108, paragraphe 2.37 (pièce EC-6); Règlement CEE-ONU n° 109, paragraphe 2.37 (pièce EC-7).

[5] Pièce EC-11, paragraphes 3.29 à 3.31. Les termes et expressions utilisés dans la traduction de cette section fournie par les Communautés européennes devraient être adaptés, tel qu'indiqué ci-dessus.

[6] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 28.

[7] Pièce EC-11, point 3.28.

[8] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 64.

7. L'expression "pneumatiques usagés" englobe les pneumatiques qui ont connu une certaine forme d'utilisation, mais qui peuvent toujours être utilisés en toute sécurité sur un véhicule (pneumatiques parvenus à mi-vie). En outre, elle comprend aussi les pneumatiques qui risquent de ne plus pouvoir être utilisés sur un véhicule puisqu'ils ne satisfont plus aux prescriptions minimales relatives à la bande de roulement, mais qui sont aptes au rechapage. Ces pneumatiques peuvent être appelés "enveloppes rechapables" ou "carcasses rechapables". Enfin, l'expression "pneumatiques usagés" comprend aussi les pneumatiques usagés qui ne sont plus utilisables ni rechapables, mais qui sont destinés à être recyclés, valorisés ou éliminés.

Réponse du Brésil

8. Aux fins du commerce international, les pneumatiques rechapés sont des pneumatiques classés sous les sous-positions suivantes du SH: 4012.11, 4012.12, 4012.13 et 4012.19. Dans la réglementation intérieure du Brésil, les pneumatiques rechapés sont appelés des "pneus reformados" (expression qui, dans la pièce EC-11, est traduite par "pneumatiques reconditionnés") et ils sont inclus dans la catégorie générale des pneumatiques usagés. *Voir* le Règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 3.28 (pièce EC-11).

9. L'expression "pneumatiques recyclés", qui est utilisée dans la pièce BRA-72, est une traduction inexacte de l'expression "pneus reformados", qui aurait dû être rendue par les expressions "pneumatiques rechapés" ou "pneumatiques reconditionnés". Le terme "recyclé", lorsqu'il fait référence à des pneumatiques, s'applique au caoutchouc régénéré (matériau obtenu à partir d'un pneumatique usagé suite à une opération de régénération). Un pneumatique rechapé n'est pas un produit recyclé, mais un produit reconditionné, parce qu'il est ajouté quelque 30 pour cent de matériau neuf à 70 pour cent de matériau usagé.

10. L'expression "pneumatiques reconditionnés" est une expression qui est utilisée dans la réglementation intérieure du Brésil pour désigner les pneumatiques rechapés, tel qu'indiqué par le Brésil dans sa réponse à la question n° 1 a).

11. Les pneumatiques au sommet rechapé sont l'un des trois types de pneumatiques rechapés. Le procédé du rechapage de sommet consiste à remplacer la bande de roulement d'un pneumatique. Dans les règlements techniques du Brésil, le procédé du rechapage de sommet porte le nom de "recapagem" (terme qui, dans la pièce EC-11, est traduit par "rechapage de sommet, avec chevauchement"). *Voir* le règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 3.29 (pièce EC-11).

12. Les pneumatiques au sommet rechapé, avec chevauchement, sont l'un des trois types de pneumatiques rechapés. Le procédé du rechapage de sommet, avec chevauchement, consiste à remplacer la bande de roulement et l'épaule du pneumatique usagé. Dans les règlements techniques du Brésil, le procédé du rechapage de sommet, avec chevauchement, porte le nom de "recauchutagem" (terme qui, dans la pièce EC-11, est traduit par "rechapage"). *Voir* le règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 3.30 (pièce EC-11).

13. Les pneumatiques remoulés sont l'un des trois types de pneumatiques rechapés. Le procédé du remoulage consiste à remplacer la bande de roulement, les épaules et les flancs du pneumatique usagé. Dans les règlements techniques du Brésil, ce procédé porte le nom de "remoldagem" (terme qui, dans la pièce EC-11, est traduit par "remoulage"). *Voir* le Règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 3.31 (pièce EC-11).

14. La carcasse d'un pneumatique usagé forme la structure d'un pneumatique usagé et elle est constituée d'une ou de plusieurs couches de plis superposés; la nouvelle bande de roulement est appliquée sur la carcasse pendant l'opération de rechapage. *Voir* le règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 3.7 (pièce EC-11).

15. Le terme "enveloppe" désigne les pneumatiques usagés dans le contexte d'un futur rechapage.

16. Aux fins du commerce international, les pneumatiques usagés sont des pneumatiques classés sous la sous-position 4012.20 du SH. Dans la réglementation intérieure du Brésil – il convient de noter que la réglementation intérieure n'est pas tenue de suivre la nomenclature du SH –, les pneumatiques usagés sont définis comme des pneumatiques qui ont connu une certaine forme d'utilisation et/ou subi une certaine forme d'usure. Il s'agit d'une catégorie générale qui englobe les pneumatiques rechapés, les pneumatiques en partie usés et les pneumatiques de rebut qui peuvent être aptes au rechapage ou qui doivent être éliminés. *Voir* le règlement technique annexé à la Portaria INMETRO n° 133/2001, paragraphe 4.2 (pièce EC-11).

Question n° 2. Au Brésil

Au paragraphe 184 de sa première communication écrite, le Brésil dit que "[P]uisque le tribunal a limité son jugement aux pneumatiques remoulés, le Brésil a de la même manière limité le champ d'application de l'exemption et continué de prohiber par d'autres moyens les importations de pneumatiques rechapés en provenance des pays membres du MERCOSUR (ce qui est la raison pour laquelle l'exemption de cette interdiction n'est que limitée)". Une déclaration similaire est faite au paragraphe 77 de la même communication.

Quels autres types de pneumatiques rechapés, le cas échéant, en provenance des pays membres du MERCOSUR sont toujours assujettis à la prohibition à l'importation du Brésil? Quelle est la proportion de la production des autres pays membres du MERCOSUR qui continue d'être visée par l'interdiction d'importer?

Réponse du Brésil

17. Il existe trois types différents de pneumatiques rechapés: les pneumatiques remoulés, les pneumatiques au sommet rechapé, avec chevauchement, et les pneumatiques au sommet rechapé. Le différend dans le cadre du MERCOSUR ne concernait que les pneumatiques remoulés et, par conséquent, le Brésil a levé l'interdiction pour cette seule catégorie de pneumatiques rechapés. L'importation de pneumatiques au sommet rechapé, avec chevauchement, et de pneumatiques au sommet rechapé fabriqués dans les autres pays membres du MERCOSUR est toujours prohibée. Le Brésil ne connaît pas la proportion de pneumatiques qui sont rechapés par les méthodes du rechapage de sommet et du rechapage de sommet, avec chevauchement, en Argentine, au Paraguay et en Uruguay. Toutefois, comme le remoulage est le procédé de rechapage le plus complexe, on peut supposer qu'un pays qui fabrique des pneumatiques remoulés a aussi la capacité de fabriquer des pneumatiques au sommet rechapé, avec chevauchement, et des pneumatiques au sommet rechapé.

Question n° 3. Aux deux parties

Les parties conviennent-elles que les produits en cause dans la présente affaire sont les pneumatiques rechapés classés sous les codes 4012.11, 4012.12, 4012.13 et 4012.19 de la NCM? (Voir les références aux paragraphes 16, 40 et 44 de la première communication écrite des Communautés européennes et au paragraphe 16 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse des Communautés européennes

18. Oui.

Réponse du Brésil

19. Le Brésil en convient.

Question n° 4. Aux deux parties

Quelles sont les différences, s'il y en a, entre les pneumatiques rechapés "pour véhicules utilitaires", "pour voitures particulières" et "pour camions et aéronefs"? Les produits en cause dans la présente affaire englobent-ils tous ces types différents de pneumatiques rechapés? (Voir les références au paragraphe 26 de la première communication écrite des Communautés européennes et au paragraphe 16 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse des Communautés européennes

20. La différence entre les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires, pour voitures particulières et pour camions et aéronefs réside dans les normes techniques différentes qui s'appliquent à leur fabrication.[9] L'une des différences importantes qui en résultent est le fait que les pneumatiques pour voitures particulières ne peuvent être rechapés qu'une seule fois, alors qu'il n'existe pas de limitation similaire dans le cas des pneumatiques pour véhicules utilitaires et pour aéronefs.[10] Une autre différence est le fait que l'enveloppe des pneumatiques pour voitures particulières ne peut pas avoir plus de sept ans au moment de son rechapage, alors qu'il n'existe pas de limitation similaire dans le cas des pneumatiques pour véhicules utilitaires et pour aéronefs.[11]

21. L'article 40 de la Portaria Secex interdit la délivrance de licences d'importation pour les pneumatiques rechapés relevant de la position 4012. Cette position comprend les pneumatiques rechapés des types utilisés pour les voitures de tourisme (sous-position 4012.11), des types utilisés pour les autobus et camions (sous-position 4012.12), des types utilisés pour les véhicules aériens (sous-position 4012.13), et autres (sous-position 4012.19). L'interdiction s'applique donc à tous les pneumatiques rechapés pour voitures particulières, véhicules utilitaires et aéronefs. Ainsi qu'elles l'ont confirmé, les Communautés européennes contestent l'interdiction d'importer en tant que telle, et en ce qui concerne tous les pneumatiques rechapés auxquels elle s'applique.[12]

Réponse du Brésil

22. Bien qu'il existe de nombreuses différences techniques et commerciales, la différence fonctionnelle pertinente pour le présent différend est que, contrairement aux pneumatiques pour voitures particulières, les pneumatiques pour véhicules utilitaires, camions et aéronefs peuvent être rechapés plus d'une fois. Les produits visés en cause dans la présente affaire englobent tous ces types de pneumatiques rechapés. Tous les types de pneumatiques rechapés sont similaires sur un point important: une fois importés, leur durée de vie restante est plus courte que celle des pneumatiques neufs.

Question n° 5. Au Brésil

Le Brésil considère-t-il que les pneumatiques rechapés "pour véhicules utilitaires" et "pour voitures particulières" posent le même type et niveau de risque pour la santé et l'environnement? (Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 4.)

[9] Cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 18, 23.
[10] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 26.
[11] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 26, note de bas de page 18.
[12] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 32.

Réponse du Brésil

23. Les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires posent le même type de risque pour la santé et l'environnement que les pneumatiques rechapés pour voitures particulières. Les pneumatiques rechapés des deux catégories ont des cycles de vie restants moins nombreux et ils s'usent plus vite. Le niveau de risque que posent les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires est souvent plus élevé que celui que posent les pneumatiques rechapés pour voitures particulières parce que 1) les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires sont sensiblement plus lourds et produisent donc plus de déchets, et 2) la durée de vie utile restante d'un pneumatique rechapé pour véhicule utilitaire qui est importé alors qu'il est plus proche de la fin de sa durée de vie utile pourrait être inférieure à 20 pour cent comparativement à 50 pour cent dans le cas d'un pneumatique rechapé pour voiture particulière.

24. Dans sa première communication écrite, le Brésil a essentiellement fait référence aux pneumatiques rechapés pour voitures particulières simplement parce que ces pneumatiques rechapés représentaient la quasi-totalité des exportations communautaires à destination du Brésil. L'analyse du Brésil s'applique toutefois de la même manière aux pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires.

Question n° 6. Aux deux parties

Existe-t-il une différence entre les pneumatiques rechapés importés et de fabrication nationale, et entre les pneumatiques rechapés originaires des pays membres du MERCOSUR et de pays non membres du MERCOSUR, qui serait significative aux fins de la présente procédure, y compris en ce qui concerne leur "similarité" au sens des articles I:1, III:4, et XIII?

Réponse des Communautés européennes

25. Non.

Réponse du Brésil

26. Il n'existe pas de différence en ce qui concerne la "similarité" des produits, au sens des articles I:1, III:4 et XIII. Il existe une différence fonctionnelle importante, toutefois, entre les pneumatiques rechapés importés et de fabrication nationale. Les pneumatiques rechapés de fabrication nationale contribuent à résoudre le problème que posent les pneumatiques de rebut en prolongeant la durée de vie des pneumatiques utilisés sur le territoire national, qu'il aurait sinon fallu éliminer immédiatement. Les pneumatiques rechapés importés, par ailleurs, aggravent le problème que posent les pneumatiques de rebut soit parce qu'ils ne peuvent pas du tout être rechapés (pneumatiques pour voitures particulières) soit parce leurs cycles de vie restants sont moins nombreux (pneumatiques pour véhicules utilitaires).

Question n° 7. Aux deux parties

Les parties conviennent-elles qu'il faut établir une distinction entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques usagés? (Voir les références aux paragraphes 17 et 39 de la première communication écrite des Communautés européennes et au paragraphe 16 de la première communication écrite du Brésil.)

Dans l'affirmative, veuillez expliquer dans le détail en quoi ils diffèrent.

Réponse des Communautés européennes

27. Oui. Les Communautés européennes peuvent inviter le Groupe spécial à se reporter à leur réponse à la question n° 1 ci-dessus.

Réponse du Brésil

28. Le Brésil convient qu'une distinction doit être établie entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques usagés aux fins du commerce international. *Voir* les réponses du Brésil aux questions n° 1 et 30.

Question n° 8. Au Brésil

Le Brésil exporte-t-il des pneumatiques rechapés ou usagés? Dans l'affirmative, veuillez fournir les données pertinentes.

Réponse du Brésil

29. Les quantités de pneumatiques usagés et rechapés exportées par le Brésil sont minimes:

Exportations de pneumatiques usagés et rechapés du Brésil, en tonnes

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Pneumatiques usagés	0	73,6	0,39	20,3	1,3	11,4
Pneumatiques rechapés	30,9	4,1	20,9	9,3	0,9	14,2

Source: Sistema Alice/MDIC.

Question n° 9. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 45 de votre première communication écrite, vous soulignez les avantages qui découlent des pneumatiques usagés. Selon vous, ces avantages existent-ils aussi pour les pays qui importent des pneumatiques rechapés? Dans l'affirmative, de quelle manière?

Réponse des Communautés européennes

30. De l'avis des Communautés européennes, ces avantages bénéficient à tous les pays, y compris au pays importateur.

31. Le rechapage de pneumatiques permet tout d'abord à tous les pays de réaliser des économies en termes d'énergie et de matériaux (tels que le caoutchouc et le pétrole). Ces ressources sont rares et elles font l'objet d'échanges internationaux. Par conséquent, il est dans l'intérêt de tous les pays d'économiser ces ressources rares.

32. De même, les réductions des émissions qui en résultent comparativement à la production de pneumatiques neufs se traduiront par une diminution de la pollution atmosphérique, notamment en ce qui concerne les émissions de CO_2, qui est l'un des six gaz à effet de serre visés par le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.[13] Comme la pollution atmosphérique et le réchauffement de la planète sont des préoccupations universelles, ces effets sont dans l'intérêt de tous les pays, y compris le membre importateur.

[13] Pièce EC-66.

33. À titre d'éléments d'appréciation additionnels, les Communautés européennes présentent une récente communication des États-Unis, qui expose de façon plus générale les avantages que présente la remanufacturation pour l'environnement en termes de consommation énergétique, d'utilisation de matériaux et de réduction de la pollution (pièce EC-65).

Réponse du Brésil

34. Les avantages découlant du rechapage que les Communautés européennes décrivent au paragraphe 45 de leur première communication ne se manifestent pas sur le territoire des pays qui importent des pneumatiques rechapés. Comme le Brésil l'a indiqué au paragraphe 8 de sa déclaration orale, un pays qui rechape les pneumatiques qu'il consomme allège son problème de pneumatiques de rebut. Le Brésil pourrait bénéficier des activités de rechapage des Communautés européennes à condition uniquement que les fabricants de pneumatiques communautaires rechapent des enveloppes qui ont été récupérées au Brésil. Comme ce n'est pas le cas, le Brésil ne retire aucun avantage des activités de rechapage menées dans les Communautés européennes. Au contraire, les importations de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes aggravent le problème des pneumatiques de rebut au Brésil parce que ces pneumatiques ont une durée de vie plus courte.

Question n° 10. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 18 de votre première communication écrite, vous faites référence à deux règlements élaborés par la CEE-ONU. Étant donné que le Brésil n'est pas membre de la CEE-ONU, pourriez-vous clarifier le rôle que jouent de tels règlements dans la présente procédure?

Réponse des Communautés européennes

35. Les règlements de la CEE-ONU établissent les normes techniques en fonction desquelles sont fabriqués les pneumatiques rechapés pour voitures particulières (Règlement n° 108 de la CEE-ONU) et pour véhicules utilitaires (Règlement n° 109 de la CEE-ONU).

36. Les règlements de la CEE-ONU sont adoptés par le Comité administratif établi en vertu de l'Accord concernant les véhicules de la CEE-ONU (pièce EC-5). Actuellement, 44 membres représentant des pays de toutes les régions du monde sont parties à l'Accord concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui est l'organisme de normalisation le plus important pour les automobiles.

37. Même si le Brésil n'est pas partie à l'Accord de la CEE-ONU, il a utilisé les règlements de la CEE-ONU comme base pour élaborer ses propres normes techniques concernant les pneumatiques rechapés pour voitures particulières, et il semble être prêt à faire la même chose en ce qui concerne les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires.[14] Comme il semble n'y avoir aucun désaccord entre les parties sur ce point, le Groupe spécial peut supposer que les Règlements n° 108 et 109 de la CEE-ONU constituent une norme technique appropriée pour la fabrication des pneumatiques rechapés.

38. Les Règlements n° 108 et 109 de la CEE-ONU sont aussi un contexte pertinent pour évaluer la justification de l'interdiction d'importer du Brésil. Conformément au quatrième considérant de son préambule, l'Accord concernant les véhicules a pour objectif de "faciliter l'utilisation dans leur pays des véhicules, équipements et pièces ainsi homologués conformément à ces prescriptions par les autorités compétentes d'une autre Partie contractante". L'un des grands objectifs sous-tendant l'Accord est donc de faciliter le commerce des véhicules, équipements et pièces qui sont conformes à l'Accord concernant les véhicules et aux règlements adoptés en vertu dudit accord.

[14] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 21 et 22.

39. Le fait que les parties contractantes ont adopté des règlements techniques pour les pneumatiques rechapés indique qu'elles ont supposé que ces produits feraient l'objet d'échanges. Il est clair que si le Brésil avait raison, et que si les Membres de l'OMC étaient libres d'interdire l'importation de pneumatiques rechapés, l'utilité des Règlements n° 108 et 109 de la CEE-ONU en serait sensiblement amoindrie. Le fait qu'il existe des normes acceptées au niveau international pour la fabrication des pneumatiques rechapés est donc une autre indication que l'interdiction d'importer ce produit n'est pas justifiée.

Réponse du Brésil

40. Les règlements de la CEE-ONU établissent des normes techniques pour les pneumatiques rechapés. Le Brésil pense comme les Communautés européennes que les pneumatiques rechapés qui sont fabriqués conformément aux normes de la CEE-ONU sont sans danger. Leur sécurité n'est toutefois pas pertinente pour le présent différend: le Brésil prohibe l'importation de pneumatiques rechapés non pas parce qu'ils sont en quelque sorte moins sûrs, mais parce qu'ils ont une durée de vie restante plus courte. *Voir* le Règlement n° 108 de la CEE-ONU, paragraphe 6.2 (pièce BRA-2) ("Les pneumatiques ayant déjà été rechapés ne peuvent faire l'objet d'un autre rechapage").

Question n° 11. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 28 de votre première déclaration orale, vous faites référence à l'existence de "pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure, dont certains ne peuvent même plus être rechapés". Pourriez-vous préciser s'il existe des catégories différentes de pneumatiques neufs, qui sont plus ou moins rechapables? Ce facteur présente-t-il un intérêt particulier pour les questions à l'examen dans la présente procédure?

Réponse des Communautés européennes

41. En raison de la façon dont ils ont été fabriqués, tous les pneumatiques neufs ne sont pas nécessairement aptes au rechapage après leur premier usage. L'existence de pneumatiques de qualité inférieure qui sont inaptes au rechapage est régulièrement citée par les entreprises de rechapage comme une contrainte qui limite la disponibilité des enveloppes aptes au rechapage.

42. Par exemple, la European Retread Manufacturers Association (Association des fabricants européens de pneus rechapés) donne les explications suivantes[15]:

> "Des pneumatiques rejetés à cause de la qualité inférieure des réparations et des pertes d'intégrité des enveloppes, quelque 64 pour cent l'ont été en raison de défauts des matériaux qui avaient rendu l'enveloppe inapte à un autre rechapage. Cela comprenait les pneumatiques qui avaient été rechapés autant de fois que possible et qui avaient été utilisés pendant toute leur vie utile. Toutefois, plus de 35 pour cent des rejets imputables à la qualité des réparations et à l'intégrité de la structure ont été classés dans la catégorie des "pneumatiques inacceptables", en raison des spécifications relatives à leurs dimensions ou à leur charge ou du fait que certaines marques de pneumatiques étaient inaptes au rechapage. Une proportion substantielle des pneumatiques neufs utilisés sur les routes ne sont donc pas considérés comme aptes au rechapage parce que leur structure de base n'est pas assez durable."

43. L'Agence de l'environnement du Royaume-Uni souligne aussi le même problème[16]:

[15] Pièce EC-67, paragraphe 2.2.5 (non souligné dans l'original).
[16] Pièce EC-15, paragraphe 4.2 (non souligné dans l'original).

> "Le coût de nombreux pneumatiques neufs importés au Royaume-Uni est similaire au prix d'un pneumatique rechapé, mais le pneumatique importé risque de ne pas être de grande qualité et souvent il ne peut pas être rechapé. Il est probable que l'automobiliste achètera un pneumatique neuf plutôt qu'un pneumatique rechapé si la différence de coût est faible."

44. Dans un rapport établi par le Département de l'environnement de l'Australie, on peut lire les déclarations suivantes[17]:

> "Alors que les progrès de la technologie de fabrication des pneumatiques ont permis d'allonger la durée de vie des pneumatiques, il semble que la durée de vie des enveloppes ait évolué en sens contraire, les éléments de preuve semblant indiquer que leur durée de vie diminue. Des représentants de l'industrie ont fait valoir que les pneumatiques "bon marché" importés étaient généralement inaptes au rechapage. Il conviendrait aussi de noter que, de plus en plus, certains pneumatiques de fabrication locale sont aussi jugés inaptes au rechapage."

45. Dans une étude réalisée par une équipe de l'Université de Lund, en Suède, les facteurs ci-après ont été cités comme limitant le taux de rechapage en Suède[18]:

> "conception/fabrication de la plupart des pneumatiques pour voitures particulières sans tenir compte de la nécessité de les rechaper;
>
> disponibilité immédiate de pneumatiques à faible coût et de qualité médiocre qui sont impropres au rechapage; [...]"

46. Dans une étude effectuée à l'Université du Missouri, on peut lire les déclarations suivantes[19]:

> "Le rechapage et la remanufacturation des pneumatiques sont l'une des meilleures occasions de réduire le nombre de pneumatiques qu'il faut éliminer. Le type de pneumatique détermine la vie future d'un pneumatique. Contrairement aux pneumatiques de structure diagonale, les pneumatiques de structure radiale pour voitures particulières ne sont pas facilement rechapables. Les pneumatiques neufs de structure radiale obligent les ateliers de rechapage à s'équiper de matériel à la fine pointe de la technologie. En général, les pneumatiques bon marché importés pour voitures particulières ne peuvent pas être rechapés."

47. Des déclarations similaires s'appliquent aussi expressément aux pneumatiques pour camions. Par exemple, dans une publication récente, M. Marco Mandrioli, directeur de la commercialisation d'une entreprise de rechapage, fait les déclarations suivantes[20]:

> "Pneumatiques et accessoires: Dans quelle mesure les importations de pneumatiques bon marché pour camions en provenance de l'Extrême-Orient nuisent-elles aux entreprises européennes de rechapage?
>
> Marco Mandrioli: Outre la qualité inférieure de ces produits importés, le vrai problème est qu'ils ne sont pas rechapables. Ce qui accentue le problème du manque d'enveloppes pour le rechapage."

---

[17] Pièce EC-68, section 8.4.2.
[18] Pièce EC-69, page 12.
[19] Pièce EC-70.
[20] Pièce EC-71, page 13.

48. La question de savoir si les pneumatiques neufs sont dans tous les cas rechapables est pertinente pour évaluer dans quelle mesure l'interdiction d'importer du Brésil contribue à réduire la quantité de pneumatiques de rebut au Brésil. Le moyen de défense du Brésil repose sur l'hypothèse que tous les pneumatiques neufs peuvent être rechapés, alors que les pneumatiques rechapés ne peuvent pas être rechapés à nouveau. Les déclarations ci-dessus montrent que cette hypothèse ne peut pas s'appliquer à tous les pneumatiques neufs. Cela est encore plus frappant dans le cas des pneumatiques pour camions, puisqu'un pneumatique rechapé, qui est fabriqué à partir d'une enveloppe de bonne qualité, peut souvent être encore rechapé plusieurs fois, alors que ce n'est pas le cas pour un pneumatique neuf de qualité inférieure.

49. Afin de montrer que son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés contribue à réduire la quantité de pneumatiques de rebut sur son territoire, le Brésil devrait donc démontrer ce qui suit:

a) dans quelle mesure les pneumatiques neufs vendus au Brésil sont d'un type qui est apte au rechapage après utilisation;

b) dans quelle mesure les pneumatiques sont habituellement aptes au rechapage après utilisation au Brésil;

c) et dans quelle mesure les enveloppes rechapables au Brésil sont effectivement rechapées.

50. En conséquence, la qualité et la rechapabilité des pneumatiques neufs vendus au Brésil sont des éléments essentiels pour démontrer que l'interdiction d'importer du Brésil contribue à ses objectifs déclarés.

51. En outre, le fait que le Brésil restreint l'importation de pneumatiques rechapés, alors qu'il ne prend pas de mesures similaires à l'encontre des pneumatiques neufs de qualité inférieure, est une autre preuve que l'interdiction constitue une discrimination arbitraire et injustifiable à l'égard des pneumatiques rechapés importés.

Question n° 12. Au Brésil

Au paragraphe 28 de leur première déclaration orale, les Communautés européennes font référence à l'existence de "pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure, dont certains ne peuvent même plus être rechapés". Pourriez-vous formuler des observations sur les types de pneumatiques neufs utilisés au Brésil et sur le point savoir si de telles distinctions sont pertinentes en ce qui concerne le marché brésilien?

Réponse du Brésil

52. Les pneumatiques neufs vendus au Brésil (qu'ils soient de fabrication nationale ou importés) sont des pneumatiques de grande qualité qui sont conformes à des normes techniques et de performance rigoureuses fondées sur les normes internationales. Les pneumatiques fabriqués suivant ces normes peuvent être rechapés. Les pneumatiques neufs vendus au Brésil ne sont pas des "pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure" qui ne peuvent pas être rechapés par la suite.

B. LES ACTIVITÉS DE RECHAPAGE AU BRÉSIL

Question n° 13. Au Brésil

Des pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes ou d'autres sources sont-ils actuellement importés au Brésil? (Voir l'idée avancée aux paragraphes 52, 82, 132, 147 et 155 de la première communication écrite des Communautés européennes, et aux paragraphes 76 et 153 de la première communication écrite du Brésil.) Dans l'affirmative, quel est le fondement juridique de ces importations?

Réponse du Brésil

53. Le Brésil interdit l'importation de pneumatiques usagés. *Voir* la Portaria SECEX n° 14/04 (pièce BRA-84). Toutefois, des pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes ou d'autres sources sont entrés au Brésil seulement après que des tribunaux brésiliens ont rendu des injonctions préliminaires. Ces injonctions préliminaires ont été rendues dans le cadre de procédures *ex parte*, engagées par des entreprises de rechapage brésiliennes qui préféraient utiliser des enveloppes étrangères meilleur marché. Lorsque le gouvernement a eu l'occasion de faire valoir ses arguments au stade de l'examen au fond, les tribunaux ont annulé dans 67 pour cent des cas les injonctions initiales qui avaient été accordées. En appel, les tribunaux se sont prononcés contre l'injonction dans 92,5 pour cent des cas.

Question n° 14. Au Brésil

Quels sont les droits juridiques qui, ainsi que l'ont allégué les sociétés lorsqu'elles ont présenté leurs demandes d'injonction préliminaire, sont affectés par l'interdiction d'importer?

Réponse du Brésil

54. Les requérants ont habituellement avancé les arguments juridiques suivants dans leurs demandes d'injonction préliminaire:

a) une portaria n'est pas un instrument approprié pour restreindre des droits protégés par la Constitution; un acte législatif est nécessaire pour interdire l'importation de pneumatiques usagés;

b) l'organisme gouvernemental qui a imposé l'interdiction initiale (le DECEX) ne possédait pas les pouvoirs constitutionnels pour le faire;

c) le fait d'interdire l'importation de pneumatiques usagés, mais non de pneumatiques neufs viole le principe constitutionnel de l'égalité devant la loi, en ce sens qu'il favorise les importateurs de pneumatiques neufs par rapport aux importateurs de pneumatiques usagés;

d) l'interdiction d'importer contrevient au principe de la libre entreprise parce qu'elle restreint l'accès aux approvisionnements en matières premières dont ont besoin les entreprises nationales de rechapage pour exercer leurs activités.

55. La Cour suprême fédérale du Brésil a déjà rejeté les trois premiers arguments, et le gouvernement brésilien s'attend à ce qu'elle rejette prochainement le dernier argument, et il sera alors effectivement mis fin aux injonctions. À ce jour, il y a un grand nombre de jugements de tribunaux de

première instance qui confirment la compatibilité de l'interdiction d'importer avec les principes de la légalité, de l'égalité devant la loi et de la libre entreprise. *Voir* la pièce BRA-86.

Question n° 15. Au Brésil

Selon le Brésil, dans 92,5 pour cent des cas dans lesquels ont été rendues des injonctions préliminaires, la cour d'appel a confirmé le bien-fondé de l'interdiction d'importer (voir le paragraphe 153 de la première communication écrite du Brésil). Que s'est-il passé dans les autres cas qui n'entrent pas dans le pourcentage de 92,5 pour cent?

Réponse du Brésil

56. Dans les autres cas, les cours d'appel ont soit confirmé l'injonction préliminaire qui avait été rendue soit infirmé le rejet de l'injonction. Il convient de noter que le jugement rendu par une cour d'appel au sujet d'une mesure injonctive préliminaire n'a aucune incidence sur le fond de l'affaire – il ne porte que sur la question limitée de savoir si la partie requérante a présenté des arguments suffisants pour obtenir une injonction préliminaire.

Question n° 16. Au Brésil

Tous les pneumatiques usagés actuellement importés au Brésil sont-ils rechapés? Dans la négative, comment sont utilisés les pneumatiques usagés importés restants?

Réponse du Brésil

57. Bien que le gouvernement brésilien ne dispose pas de telles données, les renseignements présentés à une séance publique du Sénat brésilien par le Président de BS Colway, le principal importateur brésilien de pneumatiques usagés, indiquent qu'un grand nombre d'enveloppes importées sont inaptes au rechapage. En 2005, les entreprises brésiliennes de rechapage ont importé près de 11 millions d'enveloppes, dont seulement 6 millions ont été rechapées ou entreposées en vue de leur utilisation ultérieure par les importateurs. Les enveloppes restantes ont été soit vendues de manière illicite soit éliminées. *Voir* la pièce BRA-94. Comme, en vertu des injonctions préliminaires, l'importation de pneumatiques usagés n'est autorisée que pour servir de matières premières, le gouvernement brésilien a imposé de lourdes amendes pour la vente illicite de pneumatiques usagés.

Question n° 17. Au Brésil

Pourriez-vous formuler des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes au paragraphe 36 de leur première déclaration orale?

Réponse du Brésil

58. Les chiffres sur le nombre de pneumatiques aptes au rechapage compilés par Mazola sont la meilleure estimation disponible du nombre de pneumatiques récupérés au Brésil qui sont aptes au rechapage. Seul le secteur privé dispose de ce type de renseignements, et aucun pays, y compris le Brésil, ne peut donner de chiffres précis à ce sujet. Le gouvernement brésilien a cherché à s'adresser à des sources autres que Mazola, mais aucune autre société ne tient de registre sur le nombre réel de pneumatiques aptes au rechapage.

59. Le Brésil estime que les chiffres de Mazola sont à la fois fiables et représentatifs. Mazola choisit des enveloppes aptes au rechapage pour le principal détaillant brésilien de pneumatiques, DPaschoal, qui exerce ses activités dans plus de 200 villes disséminées dans sept États brésiliens et

qui compte pour 78 pour cent du parc automobile du Brésil. En raison du territoire étendu couvert par la société, un échantillon fondé sur les chiffres de DPaschoal est représentatif du nombre de pneumatiques usagés récupérés au Brésil. Les données sur le nombre de pneumatiques aptes au rechapage sont aussi fiables parce qu'elles n'ont pas été compilées aux fins du présent différend, mais pour les besoins d'information internes de Mazola.

60. Contrairement à ce que laissent entendre les Communautés européennes, les chiffres de Mazola ne contredisent pas les déclarations faites par les autorités brésiliennes. *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 25.

Question n° 18. Au Brésil

Combien d'injonctions, qui autorisent les importations de pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes, sont actuellement en vigueur et quels sont les volumes des importations qu'elles représentent? Est-il possible que les entreprises brésiliennes de rechapage puissent plus tard importer des (davantage de) pneumatiques usagés si elles présentent de nouvelles demandes d'injonction? Sur quelle base faites-vous valoir au paragraphe 51 de votre première déclaration orale que les futures demandes de mesures correctives par voie d'injonctions seront bientôt rejetées ad portas?

Réponse du Brésil

61. Les membres de l'appareil judiciaire fédéral se prononcent sur les actions concernant l'importation de pneumatiques usagés et rechapés engagées contre l'Union fédérale. Il y a 988 juges fédéraux au Brésil qui statuent sur les affaires en première instance. Au niveau des appels, le pays est divisé en cinq régions qui possèdent chacune sa cour d'appel. Il y a 133 juges fédéraux qui exercent dans cinq cours d'appel. Pour obtenir les renseignements demandés par le Groupe spécial, le gouvernement brésilien doit consulter ces cours d'appel. Le Brésil fournira ces renseignements dans les meilleurs délais.

62. L'évolution de la jurisprudence brésilienne en la matière étaye la déclaration du Brésil selon laquelle les futures demandes d'injonction seront bientôt rejetées *ad portas*. Ainsi que le Brésil l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 14, la Cour suprême fédérale et toutes les cours d'appel fédérales ont déjà rejeté la plupart des arguments utilisés par les importateurs pour obtenir des injonctions préliminaires. Les importations de pneumatiques usagés se poursuivent, pour la plupart, non pas parce que les tribunaux rendent davantage d'injonctions, mais parce que certaines des injonctions rendues précédemment sont toujours en vigueur. Alors que rien n'interdit aux entreprises nationales de rechapage de présenter des demandes de nouvelles injonctions préliminaires, les tribunaux seront de moins en moins nombreux à les accepter.

63. L'une de ces autorisations d'importer est actuellement sur le point d'être examinée par la Cour suprême fédérale. En 2003, le principal importateur de pneumatiques usagés au Brésil a obtenu cette autorisation pour importer des pneumatiques usagés devant servir de matière première. Le 10 mars 2006, le Deuxième tribunal fédéral régional a statué en faveur du gouvernement et a annulé la décision en vertu de laquelle l'autorisation avait été accordée. Le 17 mai, l'importateur a déposé un "appel extraordinaire" afin de soumettre le différend à la Cour suprême fédérale. L'"appel extraordinaire" est maintenant examiné par le président du Deuxième tribunal fédéral régional, qui doit déterminer si l'appel satisfait à toutes les exigences procédurales. Il est donc très probable que durant les mois à venir la Cour suprême se prononcera sur la question. Compte tenu du nombre considérable de décisions qui reconnaissent la légitimité de l'interdiction, le gouvernement s'attend à ce que la Cour suprême fédérale mette fin à l'échappatoire qui a permis d'importer des millions de pneumatiques usagés au Brésil.

Question n° 19. Au Brésil

Pourriez-vous indiquer quelle est, selon vous, la pertinence pour l'évaluation du Groupe spécial du fait que des importations de pneumatiques usagés sont effectuées en vertu d'injonctions rendues par des tribunaux? Sachant que ces importations sont effectuées en vertu d'injonctions rendues par des tribunaux (plutôt que, par exemple, dans le cadre d'un trafic illicite), peut-il être considéré qu'elles sont effectuées de manière légitime?

Réponse du Brésil

64. Le fait que les importations de pneumatiques usagés sont effectuées en vertu d'injonctions préliminaires rendues par certains tribunaux au Brésil est pertinent pour démontrer que, en l'absence d'intervention des pouvoirs publics, les entreprises nationales de rechapage continueront d'importer des volumes élevés d'enveloppes bon marché au lieu de récupérer et de rechaper des pneumatiques qui ont été utilisés au Brésil. Le fait que les entreprises locales de rechapage cherchent à contourner l'interdiction d'importer en recourant à des injonctions des tribunaux démontre donc que l'interdiction est nécessaire pour les inciter à récupérer en vue de les rechaper les pneumatiques de rebut qui s'accumulent au Brésil, au lieu d'importer des pneumatiques usagés – dont un bon nombre sont rejetés au moment de leur importation parce qu'ils sont inaptes au rechapage – qui ne font qu'aggraver le problème de l'accumulation des pneumatiques de rebut.

65. On peut considérer que les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires sont effectuées de manière légitime au sens procédural, du fait que les tribunaux ayant rendu les injonctions avaient le pouvoir juridique de le faire. Cela dit, le fait que les importations de pneumatiques usagés sont effectuées en vertu d'injonctions qui sont rendues à bon droit d'un point de vue procédural ne signifie pas que ces injonctions ont été dûment accordées du point de vue du droit positif. Comme le Brésil l'a déclaré à de nombreuses reprises dans la présente procédure, dans les deux tiers des cas les tribunaux ayant rendu les injonctions ont conclu qu'ils avaient eu tort de le faire et ont annulé leurs décisions initiales. De plus, dans 92,5 pour cent des autres cas, les cours d'appel ont renversé la décision de la cour d'instance inférieure et annulé l'injonction. Les tribunaux ont pris note de ce précédent et ils n'accorderont bientôt plus aucune de ces injonctions *ex parte*.

Question n° 20. Aux deux parties

Pourriez-vous fournir d'autres éléments de preuve à l'appui des allégations selon lesquelles les pneumatiques usagés brésiliens sont ou ne sont pas aptes au rechapage? (Voir les positions respectives des parties aux paragraphes 81 et 85 de la première communication écrite des Communautés européennes et aux paragraphes 79 et 108 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse des Communautés européennes

66. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à faire remarquer que, en ce qui concerne les conditions énoncées à l'article XX b), la charge de la preuve incombe au Brésil. Cela signifie, entre autres choses, que le Brésil doit démontrer quelle est la contribution de son interdiction d'importer à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil. Il appartient donc au Brésil de prouver si et dans quelle mesure les pneumatiques utilisés au Brésil sont rechapables et sont effectivement rechapés.

67. Cela dit, les Communautés européennes peuvent inviter le Groupe spécial à se reporter aux éléments de preuve qu'elles ont déjà présentés aux paragraphes 81 et 82 de leur première

communication écrite. Il est important de rappeler qu'INMETRO, à titre d'organisme de normalisation du Brésil, a confirmé que l'utilisation d'enveloppes de fabrication brésilienne à des fins de rechapage n'était pas viable (pièce EC-45). En outre, les Communautés européennes ont fait référence à des jugements des tribunaux brésiliens en vertu desquels l'importation d'enveloppes usagées a été autorisée parce que c'était une "question capitale de la plus haute importance" pour les entreprises nationales de rechapage (pièce EC-46).

68. De plus, les Communautés européennes présentent, en tant que pièce EC-72, une vidéo réalisée par les associations brésiliennes de rechapage ABIP et ABR. Dans cette vidéo, qui rend compte du débat en cours au Brésil sur la prohibition à l'importation de pneumatiques usagés, plusieurs entreprises brésiliennes de rechapage déclarent qu'il leur faut importer des pneumatiques usagés afin de pouvoir exercer leurs activités au Brésil. Par exemple, M. Ademir Serafin, Président de l'Association des entreprises de rechapage de l'État de São Paulo, déclare ce qui suit[21]:

> "Il nous faut des enveloppes de bonne qualité pour pouvoir alimenter le marché intérieur, des enveloppes qui ne sont pas disponibles actuellement, ce qui compromet nos activités [...]"

69. Les Communautés européennes tiennent aussi à faire remarquer qu'il n'y a pas de raison plausible pour laquelle les entreprises brésiliennes de rechapage dépenseraient des ressources considérables pour obtenir le droit d'importer des enveloppes rechapables si de telles enveloppes étaient facilement disponibles au Brésil. Les efforts déployés par le Brésil pour faire valoir qu'il coûte moins cher d'importer des enveloppes que d'en obtenir sur le marché intérieur ne sont pas convaincants. Dans l'ensemble, l'action d'envergure et soutenue menée par les entreprises de rechapage du Brésil pour obtenir le droit d'importer des enveloppes usagées est une preuve convaincante qu'au Brésil les enveloppes rechapables ne sont pas disponibles en quantités suffisantes.

Réponse du Brésil

70. Il existe très peu de statistiques dans le monde sur la rechapabilité des enveloppes. Il n'y a pas de sources officielles pour obtenir ces renseignements ni au Brésil ni dans les autres pays. Lorsqu'ils sont disponibles, ces renseignements sont toujours fournis par le secteur privé, habituellement par des organismes de collecte des données et des entreprises de rechapage. Le gouvernement brésilien a effectué des recherches approfondies pour obtenir des données précises sur la rechapabilité des enveloppes de fabrication nationale et il n'a pas trouvé de sources autres que Dpaschoal et Mazola. Comme il l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 17, le Brésil estime que les chiffres sur le nombre de pneumatiques aptes au rechapage compilés par Mazola sont représentatifs et fiables.

71. Des éléments de preuve indirects montrent aussi que la part des pneumatiques rechapés fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale est assez élevée. Selon les données de l'industrie, entre 2001 et 2005, plus de 84 millions de pneumatiques ont été rechapés au Brésil. Au cours de la même période, à peine 27 millions de pneumatiques usagés ont été importés. Bon nombre d'enveloppes importées sont inaptes au rechapage, mais même si toutes les enveloppes importées avaient été rechapées entre 2001 et 2005, 57 millions de pneumatiques rechapés auraient toujours été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. *Voir* la pièce BRA-95.

72. Enfin, le Brésil dispose d'une solide industrie du rechapage dont l'existence remonte aux années 50. L'industrie était tributaire des seules enveloppes d'origine nationale avant que des enveloppes ne commencent à être importées dans les années 90. Parallèlement, les entreprises nationales de rechapage n'ont fait état d'aucune difficulté à se procurer des enveloppes appropriées au Brésil.

[21] Pièce EC-72, 8ème minute, 35ème seconde.

Question n° 21. Au Brésil

Aux paragraphes 76 et 153 de sa première communication écrite, le Brésil estime qu'alors que des actions engagées devant les tribunaux nationaux concernant l'importation de pneumatiques usagés sont en cours, le gouvernement brésilien a déployé des efforts énergiques pour mettre fin à l'importation de pneumatiques rechapés et usagés (voir le paragraphe 76 de la première communication écrite du Brésil). Le Brésil pourrait-il indiquer quels efforts spécifiques ont été fournis par le gouvernement brésilien à cet égard?

Réponse du Brésil

73. Le Brésil est un pays démocratique où prévaut la règle de droit. Comme l'importation de pneumatiques usagés ne s'effectue qu'en vertu de décisions judiciaires, la seule mesure à laquelle peut recourir le gouvernement pour s'opposer à ces importations est de présenter son point de vue dans le cadre des procédures et d'interjeter appel au besoin. C'est ce qu'a fait le gouvernement avec beaucoup de succès jusqu'à présent. Chaque fois qu'une entreprise nationale de rechapage a demandé une injonction, le gouvernement brésilien s'y est activement opposé, dès qu'il a eu connaissance de l'affaire en cours. Le gouvernement a participé aux procédures par l'intermédiaire de ses divers organismes, dont le DECEX et l'IBAMA. *Voir* la pièce BRA-86.

74. En outre, le règlement même que les Communautés européennes contestent maintenant, la Portaria SECEX n° 8/2000 (incorporé par la suite à la Portaria SECEX n° 14/2004), a été adopté dans le but de mettre fin aux injonctions. *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 29.

Question n° 22. Aux Communautés européennes

Veuillez préciser si la hausse des importations de pneumatiques usagés enregistrée entre 2003 et 2005 dont il est question au paragraphe 79 de votre première communication écrite est entièrement imputable aux importations autorisées en vertu des injonctions rendues par des tribunaux brésiliens?

Réponse des Communautés européennes

75. Les Communautés européennes croient comprendre que c'est le cas. Toutefois, comme l'administration du droit brésilien relève des autorités brésiliennes, c'est essentiellement au Brésil qu'il incombe d'exposer les raisons pour lesquelles les importations ont été autorisées.

Question n° 23. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 80 de votre première communication écrite, vous indiquez que les exportations communautaires de pneumatiques rechapés à destination du Brésil ont considérablement chuté et sont "quasiment nulles". Compte tenu de la prohibition à l'importation visant les pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes, pourriez-vous préciser à quoi correspond le faible volume des importations qui sont effectuées?

Réponse des Communautés européennes

76. Selon la base de données Alice du Brésil, sur laquelle se fondait le graphique figurant au paragraphe 79 de la première communication écrite des Communautés européennes, le Brésil a encore importé, en 2005, 302 435 kg de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes. Les données extraites de la base de données du Brésil sont fournies en tant que pièce EC-73.

77. Les Communautés européennes ne savent pas quelle est la raison exacte de ces chiffres. À leur connaissance, l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés s'applique généralement à toutes les importations en provenance de pays autres que les membres du MERCOSUR, comme le montre la chute spectaculaire des importations en provenance des Communautés européennes depuis 2000. Les Communautés européennes proposent de poser la question au Brésil en tant que Membre de l'OMC appliquant l'interdiction d'importer.

Question n° 24. Au Brésil

Concernant le marché brésilien des pneumatiques, quelle est la répartition des ventes de pneumatiques neufs et de pneumatiques rechapés? Comment cette répartition est affectée, le cas échéant, par l'existence de l'interdiction d'importer?

Réponse du Brésil

78. Entre 2000 et 2005, la répartition en termes de parts de marché des ventes de pneumatiques neufs et de pneumatiques rechapés au Brésil a évolué comme suit:

- Pneumatiques neufs (de fabrication nationale): *baisse*, de 54,2 pour cent à 50,8 pour cent.
- Pneumatiques neufs (importés): *hausse*, de 6,6 pour cent à 9,1 pour cent.
- Pneumatiques rechapés (de fabrication nationale): *hausse*, de 34,3 pour cent à 39,7 pour cent.
- Pneumatiques rechapés (importés): *baisse*, de 4,9 pour cent à 0,4 pour cent.

79. Les données montrent que les fabricants de pneumatiques neufs au Brésil n'ont pas profité de l'interdiction d'importer – leur part de marché a diminué, alors que celle des pneumatiques neufs importés a augmenté.

80. Les données concernant les pneumatiques neufs ont été fournies par l'association des fabricants de pneumatiques neufs, l'ANIP, et elles portent sur les ventes effectuées sur le marché intérieur. Les données concernant les pneumatiques rechapés d'origine nationale ont été fournies par l'association des entreprises de rechapage, l'ABR, et elles portent sur la production, qui, en raison du volume négligeable des exportations, est pratiquement égale aux ventes sur le marché intérieur. Les données concernant les importations ont été fournies par le Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur.

Question n° 25. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur l'extrait ci-après d'une note technique d'INMETRO datée du 3 octobre 2000 citée par les Communautés européennes au paragraphe 81 de leur première communication écrite et mentionnée de nouveau au paragraphe 35 de leur première déclaration orale:

> *"l'industrie nationale du reconditionnement des pneumatiques, essentiellement l'industrie des pneumatiques remoulés, a besoin d'importer des pneumatiques usagés pour en utiliser les carcasses comme matière première. Il est généralement confirmé que l'utilisation de pneumatiques usagés d'origine nationale n'est pas viable d'un point de vue économique étant donné nos conditions d'utilisation".*

Réponse du Brésil

81. Il y a deux raisons pour lesquelles les Communautés européennes ont tort de s'appuyer sur la Note technique INMETRO n° 83/2000: premièrement, la Note ne fait que consigner la position des parties intéressées de l'industrie ainsi que le déclare INMETRO. La Note ne rend pas compte de la position d'INMETRO; et, deuxièmement, la note traite de la viabilité économique, et non de la disponibilité d'enveloppes appropriées:

e) Effet juridique

La Note avait pour seul but de consigner les communications d'INMETRO avec des représentants des entreprises brésiliennes de rechapage. Les vues exposées dans la Note ne sont pas les vues officielles des autorités du Brésil, comme le laissent entendre les Communautés européennes, mais les vues des entreprises nationales de rechapage. La Note ne s'appuie pas sur une enquête indépendante menée par INMETRO et elle ne constitue d'aucune façon une règle finale ou un énoncé de la position officielle d'INMETRO. La véritable position d'INMETRO a été officialisée dans la Règle n° 13 du 23 janvier 2004, qui ne faisait pas mention du caractère approprié des pneumatiques au rechapage.

Les Communautés européennes se montrent particulièrement hypocrites en se fondant sur cette note parce qu'INMETRO a renié ce document. *Voir* la Nota Técnica INMETRO DQUAL 15/2005 (pièce BRA-96). INMETRO a pris l'initiative inhabituelle de renier expressément la Note parce que les entreprises nationales de rechapage s'en sont servi devant les tribunaux et dans les médias pour étayer leur argument concernant le fait que les pneumatiques d'origine nationale avaient un caractère peu approprié au rechapage, tout comme le font maintenant les Communautés européennes. Dans la lettre qu'il a adressée à l'une des entreprises de rechapage, INMETRO a menacé de s'adresser aux tribunaux si la Note devait continuer d'être utilisée à mauvais escient. Dans cette lettre, INMETRO s'inquiétait du fait que l'utilisation de la Note par les entreprises de rechapage ne donne l'impression qu'un organisme quasi gouvernemental partageait la position des entreprises de rechapage sur le caractère approprié des pneumatiques au rechapage. INMETRO a clairement indiqué que la Note "n'[avait] aucune validité" et qu'une note technique n'[était] rien d'autre qu'une "opinion, qui n'[avait] aucun caractère contraignant pour l'Administration ou des parties privées en ce qui concern[ait] son motif ou ses conclusions, à moins qu'elle ne soit approuvée par … la réglementation". *Voir* la Notificação INMETRO/DQUAL 10/2005 (pièce BRA-97).

f) Viabilité économique

En outre, la Note ne mentionnait pas du tout l'aptitude des pneumatiques au rechapage – elle indiquait seulement que l'obtention de carcasses de fabrication nationale n'était pas *économiquement* viable. La viabilité économique n'est pas la même chose que l'aptitude des enveloppes de fabrication nationale au rechapage – elle fait simplement référence aux coûts plus élevés de l'obtention d'enveloppes de fabrication nationale.

Question n° 26. Au Brésil

Pourriez-vous formuler des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes au paragraphe 39 de leur première déclaration orale au sujet de l'origine des pneumatiques usagés rechapés au Brésil?

Réponse du Brésil

82. La raison d'être de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés et usagés était d'obliger les entreprises brésiliennes de rechapage à utiliser uniquement des enveloppes récupérées dans le pays, et par conséquent à exécuter la politique en matière de gestion des déchets élaborée par les autorités environnementales. Toutefois, en raison des injonctions préliminaires, les entreprises brésiliennes de rechapage transforment non seulement des enveloppes d'origine nationale, mais également des enveloppes étrangères. Les propres chiffres des Communautés européennes n'étayent toutefois pas cette affirmation selon laquelle les entreprises brésiliennes de rechapage se servent en grande partie d'enveloppes importées. Même si le Brésil avait rechapé la totalité des 10,5 millions d'enveloppes importées en 2005, cela n'aurait représenté qu'à peine 56 pour cent des pneumatiques rechapés au Brésil cette année-là. *Voir* la pièce BRA-95. Le pourcentage réel est encore plus faible parce que, tel qu'indiqué dans la réponse à la question n° 16, bon nombre des enveloppes importées sont inaptes au rechapage et sont rejetées à l'issue de la présélection.

C. LA PROHIBITION À L'IMPORTATION

Question n° 27. Aux Communautés européennes

Pourriez-vous préciser si vous cherchez à obtenir une décision au sujet seulement de la Portaria n° 14, ou aussi en ce qui concerne d'autres mesures? (Voir la référence dans les notes de bas de page 34 à 59 de la première communication écrite des Communautés européennes.)

Réponse des Communautés européennes

83. En ce qui concerne la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés, les Communautés européennes cherchent essentiellement à obtenir une décision en ce qui concerne la Portaria Secex n° 14, qui, croyons-nous comprendre, constitue le fondement juridique de l'interdiction.

84. Toutefois, les Communautés européennes notent que, dans le passé, le Brésil a allégué que les prohibitions à l'importation de produits usagés s'appliquaient également aux pneumatiques rechapés.[22] Au cours de la première réunion de fond avec le Groupe spécial, le Brésil a aussi fait parfois référence aux pneumatiques rechapés comme étant un type de pneumatique usagé.[23]

85. Comme les Communautés européennes l'ont déjà indiqué, les pneumatiques rechapés ne doivent pas être considérés comme des pneumatiques usagés. Toutefois, si les autorités brésiliennes devaient aussi appliquer les mesures en vigueur interdisant l'importation de produits usagés[24] aux pneumatiques rechapés même si la Portaria Secex n° 14 était modifiée pour que ces pneumatiques ne soient pas visés par l'interdiction à l'importation, cela constituerait alors de la même manière une violation des obligations incombant au Brésil dans le cadre de l'OMC.

86. Les Communautés européennes proposent de demander au Brésil des éclaircissements sur cette question. Si le Brésil devait répondre qu'il appliquerait les mesures interdisant l'importation de produits usagés aux pneumatiques rechapés, les Communautés européennes demanderaient alors aussi une décision en ce qui concerne ces mesures, mais uniquement dans la mesure où elles devraient s'appliquer aux importations de pneumatiques rechapés.

[22] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 71, concernant le moyen de défense du Brésil devant le Tribunal d'arbitrage du MERCOSUR.

[23] Première déclaration orale du Brésil, paragraphe 26: "les pneumatiques usagés, y compris les pneumatiques rechapés".

[24] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59, note de bas de page 34.

Question n° 28. Au Brésil

Les mesures brésiliennes pertinentes concernant la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés ont été révisées à deux reprises, en 2003 et 2004 respectivement, suite à l'introduction du premier règlement à cet effet (à savoir la Portaria SECEX n° 8) en 2000 (voir la référence aux paragraphes 53 à 55 de la première communication écrite des Communautés européennes). Le Brésil pourrait-il indiquer quel était le but de ces révisions?

Réponse du Brésil

87. Les Portarias SECEX n° 17/2003 et 14/2004 ont été adoptées dans le but de regrouper la réglementation du commerce extérieur dans un seul document afin d'améliorer la transparence et de faciliter les opérations de commerce extérieur. Ces *portarias* reflètent simplement les textes de la Portaria SECEX n° 8/2000 et de la Portaria SECEX n° 2/2002, en vertu desquelles a été introduite l'exemption concernant le MERCOSUR.

Question n° 29. Au Brésil

Au paragraphe 65 de sa première communication écrite, le Brésil dit que les importations de pneumatiques rechapés sur son territoire n'ont cessé d'augmenter jusqu'en 1998, lorsqu'il a été clarifié que son interdiction existante d'importer des biens de consommation usagés englobait les pneumatiques rechapés. Veuillez expliquer comment le Brésil a spécifiquement "clarifié" sa politique? Cela veut-il dire que l'importation de pneumatiques rechapés était interdite par le Brésil même avant 2000 lorsque la Portaria SECEX n° 8 a été établie?

Réponse du Brésil

88. Oui, le Brésil avait interdit les importations de pneumatiques usagés et rechapés dès l'entrée en vigueur de la Portaria SECEX n° 8 du 10 mai 1991. Toutefois, comme ce règlement portait sur les biens de consommation usagés en général, et qu'il ne mentionnait pas explicitement les pneumatiques ou tout autre produit, certains tribunaux et autorités douanières ont conclu à tort qu'il ne s'appliquait pas aux pneumatiques rechapés ni aux pneumatiques usagés importés pour servir de matière première au rechapage. Pour sauvegarder l'intégrité de la prohibition, le Brésil a adopté la Portaria SECEX n° 8/2000, qui interdisait explicitement l'importation de pneumatiques rechapés ou usagés sous forme soit de pneumatiques en partie usés soit de matière première pour le rechapage.

Question n° 30. Au Brésil

Veuillez clarifier le sens de l'expression "pneumatiques usagés et rechapés" qui figure à l'article 40 de la Portaria n° 14.

Réponse du Brésil

89. Parce que la Portaria SECEX n° 14/2004 est un règlement concernant le commerce extérieur, elle emploie la terminologie du SH. Par conséquent, les termes "usagés" et "pneumatiques rechapés" renvoient, respectivement, aux lignes tarifaires du SH portant les numéros 4012.20 et 4012.11, 4012.12, 4012.13, et 4012.19.

Question n° 31. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 56 de votre première communication écrite, vous indiquez que l'article 40 de la Portaria n° 14 fait référence aux "pneumatiques rechapés usagés". Il apparaît que le texte original de cette disposition fait référence aux "pneumatiques rechapés et usagés". Pourriez-vous préciser quels sont, selon vous, les produits visés par cette disposition (c'est-à-dire, d'une part, les pneumatiques usagés, et d'autre part, les pneumatiques rechapés, ou des pneumatiques qui sont à la fois usagés et rechapés)?

Réponse des Communautés européennes

90. Dans la traduction fournie par les Communautés européennes, l'expression "pneumatiques rechapés usagés" devrait être corrigée et remplacée par l'expression "pneumatiques rechapés et usagés", conformément au texte original en langue portugaise. Les Communautés européennes estiment que l'article 40 de la Portaria n° 14 s'applique à la fois aux pneumatiques usagés et aux pneumatiques rechapés.

Question n° 32. Au Brésil

L'article 40 de la Portaria n° 14, tel qu'il est cité par les Communautés européennes au paragraphe 56 de leur première communication écrite, fait référence aux "importations de pneumatiques rechapés usagés devant être utilisés comme biens de consommation ou matières premières …". Pourriez-vous préciser s'il est possible que les pneumatiques en cause aient d'autres utilisations? Dans l'affirmative, quelles seraient ces utilisations? Plus précisément, les pneumatiques rechapés peuvent-ils être importés à des fins autres que pour être utilisés comme biens de consommation?

Réponse du Brésil

91. Il n'existe aucune autre utilisation. Les pneumatiques rechapés sont importés pour être utilisés seulement comme biens de consommation. Le membre de phrase "devant être utilisés comme biens de consommation ou matières premières" s'applique à l'expression "pneumatiques usagés". Le libellé précise que les importations de pneumatiques usagés sont prohibées, qu'il s'agisse de pneumatiques en partie usés devant faire l'objet d'une utilisation additionnelle "en leur état" (biens de consommation) ou de matières premières pour le rechapage. Ce libellé a pour but d'écarter toute ambiguïté quant à la licéité de l'importation de pneumatiques usagés à des fins de rechapage.

Question n° 33. Au Brésil

Dans sa première communication écrite, le Brésil n'a pas répondu de façon précise aux allégations des Communautés européennes selon lesquelles la prohibition à l'importation, les amendes au titre de l'importation et de la commercialisation, la mesure imposée par un État et les exemptions concernant le MERCOSUR sont incompatibles avec diverses dispositions du GATT (à savoir l'article XI:1, l'article III:4, l'article I:1 et l'article XIII:1). Cela veut-il dire que le Brésil accepte les allégations des Communautés européennes à cet égard et que le Groupe spécial peut admettre les arguments formulés par les Communautés européennes relativement à ces allégations?

Réponse du Brésil

92. Le Brésil ne conteste pas que les mesures en question sont *prima facie* incompatibles avec les articles I:1, III:4, XI:1 et XIII:1. Cependant, il a démontré que les mesures sont justifiées au regard des articles XX b) et d) et XXIV et que, par conséquent, elles ne sont pas incompatibles avec ces

dispositions. Dans la mesure où les Communautés européennes allèguent que les amendes sont contraires à l'article III:4, le Brésil ne reconnaît l'existence d'aucune incompatibilité parce que les amendes sont accessoires à l'interdiction d'importer et qu'elles constituent donc une violation *prima facie* de l'article XI:1, et non de l'article III:4.

D. MOYEN DE DÉFENSE AU TITRE DE L'ARTICLE XX B) ET EXISTENCE DE MESURES DE RECHANGE

Question n° 34. Aux Communautés européennes

Acceptez-vous qu'il existe des risques pour la santé des personnes qui sont associés aux pneumatiques de rebut (voir le paragraphe 16 de votre première déclaration orale)? Dans l'affirmative, pourriez-vous préciser si, selon vous, cela est suffisant pour que les mesures en cause relèvent de l'article XX b)?

Réponse des Communautés européennes

93. Les pneumatiques de rebut sont considérés comme des déchets inertes dans la législation brésilienne[25] et ils sont classés en tant que déchets non dangereux dans la législation communautaire.[26] Ils peuvent présenter des risques pour la santé seulement en cas de gestion inappropriée. Certains des arguments avancés par le Brésil dans la présente affaire le prouvent: seuls les pneumatiques abandonnés ou les pneumatiques négligemment mis dans des décharges spécialisées peuvent devenir des aires de multiplication des moustiques et seuls des accidents ou des incendies criminels dans des décharges mal conçues ou non réglementées causent des fumées toxiques.

94. Par ailleurs, dans la présente affaire, l'interdiction n'est pas liée aux pneumatiques de rebut, mais aux pneumatiques rechapés qui, comme les Communautés européennes l'ont indiqué, sont des produits nouveaux fabriqués à l'aide de matériau recyclé. L'interdiction n'a donc pas de lien direct avec les intérêts protégés, qui sont en l'occurrence la vie et la santé.

95. Enfin, ainsi que les Communautés européennes l'ont indiqué dans leur première communication écrite et dans leur première déclaration orale, et la Corée, dans sa communication en tant que tierce partie, l'interdiction d'importer n'est pas destinée à protéger les intérêts en question parce que la conception du système comporte trois failles: premièrement, ce ne sont pas tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil qui sont rechapables ou rechapés; deuxièmement, les pneumatiques autres que ceux pour voitures particulières, dont l'importation est aussi interdite, sont rechapables plusieurs fois; et, troisièmement, l'interdiction d'importer ne s'applique pas aux pneumatiques rechapés en provenance des pays membres du MERCOSUR. En outre, les décisions, les décisions arbitrales et les communications présentées par les autorités du Brésil et du MERCOSUR qui sont mentionnées aux paragraphes 130 à 133 et 164 à 166 de la première communication écrite des Communautés européennes confirment aussi que les interdictions d'importer des pneumatiques rechapés ne sont pas liées à la protection de l'environnement.

96. Pour toutes ces raisons, les Communautés européennes ne peuvent pas accepter que l'affirmation du Brésil selon laquelle le but de l'interdiction est de protéger la vie et la santé est suffisante pour que les mesures en cause relèvent de l'article XX b). La justification est apparente et non réelle.

[25] Articles 1 b) et 4 de la Résolution CONAMA n° 23 datée du 12 décembre 1996, pièce EC-33.

[26] Code 16 01 03 de l'Index dont il est question au paragraphe 4 de l'annexe de la Décision de la Commission 2000/532/CE du 3 mai 2000 établissant une liste de déchets, pièce EC-74.

Question n° 34*bis*. Au Brésil

Pourriez-vous préciser quels sont les risques exacts pour l'environnement que présente l'élimination des pneumatiques (paragraphes 18 et 29 à 37 de la première communication écrite du Brésil)?

Réponse du Brésil

97. Le stockage, qui est l'une des méthodes d'élimination qu'approuvent les Communautés européennes, entraîne la propagation de moustiques porteurs de maladies telles que la dengue, la fièvre jaune, la malaria et le virus du Nil occidental. Ces maladies affectent à la fois les personnes et les animaux. Les pneumatiques stockés peuvent aussi prendre feu, et l'huile pyrolitique que libèrent les pneumatiques en flammes contamine la surface de l'eau, le sol et les eaux souterraines. Cette contamination nuit à la vie des animaux et à la préservation des végétaux. Les dioxines et les autres polluants que libèrent les pneumatiques en flammes affectent la santé des animaux de la même manière que celle des personnes. Les mêmes polluants sont libérés au cours de l'incinération dans des fours à ciment, autre méthode approuvée par les Communautés européennes. Bien que le stockage et l'incinération soient les méthodes d'élimination qui causent le plus de dommages à l'environnement, elles ne sont pas les seules à le faire. Des études ont montré, par exemple, que des récifs artificiels constitués de pneumatiques de rebut (utilisation du génie civil) produisent des lixiviats toxiques qui sont nuisibles pour la truite de mer et d'autres formes de la vie aquatique. *Voir* la pièce BRA-1. *Voir aussi* la communication en tant que non-partie de la Humane Society International (pièce BRA-98) pour des renseignements additionnels.

Question n° 35. Au Brésil

Pourriez-vous préciser comment exactement les risques pour l'environnement que vous identifiez concernent la protection "de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou [...] la préservation des végétaux" au sens de l'article XX b)? (Voir les déclarations, par exemple, aux paragraphes 4, 6, 20, 21 et 22 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse du Brésil

98. Prière de vous reporter à la réponse à la question n° 34*bis*.

Question n° 36. Au Brésil

Pourriez–vous préciser quel est exactement le niveau de protection que vous cherchez à obtenir au moyen de la prohibition à l'importation de pneumatiques rechapés?

Réponse du Brésil

99. Le Brésil cherche à obtenir un niveau de protection élevé au moyen de l'interdiction d'importer. On obtient le niveau de protection recherché en évitant dans la mesure du possible de produire des déchets additionnels de pneumatiques. La diminution de la quantité de déchets de pneumatiques contribue à la réalisation du but poursuivi. Sur le plan juridique, les Membres de l'OMC ont le droit de fixer le niveau de protection qu'ils considèrent approprié et ils ne sont pas tenus de le quantifier en termes exacts, puisque, d'un point de vue pratique, une telle quantification serait très difficile, voire impossible. *Voir le rapport de l'Organe d'appel CE – Amiante, paragraphe 167.*

Question n° 37. Aux deux parties

Pourriez-vous donner des détails sur le point de savoir si les politiques destinées à faire face au problème des déchets de pneumatiques par la "non-production de déchets additionnels" sont un moyen généralement reconnu de lutter contre les risques découlant des pneumatiques de rebut? Pourriez-vous aussi indiquer dans quelle mesure des politiques fondées sur le "cycle de vie" du produit sont un moyen généralement reconnu de faire face aux problèmes de gestion des déchets? Pour répondre à cette question, veuillez mentionner toute norme internationale ou étude pertinente, et donner des exemples spécifiques de l'application de ces politiques.

Réponse des Communautés européennes

100. Concernant la gestion des déchets, le principe de la réduction a seulement été reconnu à l'article 4 2) a) de la Convention de Bâle, mais il se limite aux flux de déchets visés par la Convention (déchets dangereux et déchets ménagers) et est subordonné à la prise en compte des considérations sociales, techniques et économiques. La Déclaration de Rio, qui a été adoptée en juin 1992, ne mentionne pas le principe[27], quoiqu'on puisse y trouver une référence au chapitre 21, titre A, de l'Agenda 21, mais elle se limite simplement à adopter des programmes pour réduire la production de déchets agrochimiques, de conteneurs et de matériaux d'emballage qui ne présentent pas de caractéristiques de dangers.[28] Les pneumatiques de rebut ne sont pas mentionnés.

101. Cela dit, les Communautés européennes conviennent que la réduction des déchets est, outre la réutilisation, le recyclage et la valorisation, l'un des moyens de traiter les problèmes de gestion des déchets. Toutefois, il s'agit d'un principe directeur qui ne veut pas dire que la réduction des déchets devrait, dans toutes les conditions environnementales et économiques, être préférée à d'autres options en matière de gestion des déchets. Une telle approche signifierait la prohibition des produits qui produisent des déchets ou se transforment en déchets, ce qui n'est pas réaliste pour la plupart des produits, dont les pneumatiques. Pour la même raison, une restriction à l'importation ne peut simplement pas être justifiée par le désir de réduire les déchets résultant de produits importés.

102. En ce qui concerne le deuxième volet de la question, les Communautés européennes n'ont pas connaissance de l'existence de normes internationales pertinentes sur le cycle de vie des produits. En 1994, les Communautés européennes ont adopté la Directive 94/62 relative aux emballages et aux déchets d'emballages, dont l'article 4 exige des États membres qu'ils prennent des mesures de prévention pour réduire les déchets. La directive contient aussi des objectifs pour le recyclage et la valorisation qui prennent en compte les avantages globaux pour l'environnement de ces options par rapport au cycle de vie des matériaux considérés. Les articles 7 et 8 contiennent des dispositions sur la reprise, la collecte, la valorisation, le marquage et les systèmes d'identification. D'autres obligations spécifiques relatives aux autres flux de déchets figurent aux articles 4 (conception du produit) et 5 (collecte sélective) de la Directive 2002/96 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques, et aux articles 4 (prévention) et 5 (collecte) de la Directive 2000/53 relative aux véhicules hors d'usage. Aucune de ces directives n'établit qu'une interdiction d'importer est une mesure pour réduire la production de déchets. Les Communautés européennes n'ont pas adopté de mesures spécifiques concernant les pneumatiques de rebut, sauf en ce qui concerne l'interdiction de mettre en décharge les pneumatiques usagés énoncée à l'article 5 3) d) de la Directive 1999/31 concernant la mise en décharge des déchets, qui vise à accroître la réutilisation, le recyclage et la valorisation des pneumatiques usagés.

103. De plus, les Communautés européennes tiennent à ajouter que la présente affaire concerne la justification d'une interdiction d'importer au regard de l'article XX b). Cela oblige le Brésil à

[27] Pièce EC-53.
[28] Pièce EC-75.

démontrer que sa mesure est nécessaire à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux, et qu'elle est conforme aux prescriptions du texte introductif de l'article XX. Les Communautés européennes n'estiment pas que des considérations relatives au cycle de vie des produits, et des pneumatiques en particulier, soient pertinentes dans ce contexte.

Réponse du Brésil

104. Oui, les politiques destinées à faire face au problème des déchets de pneumatiques par la "non-production de déchets additionnels" sont un moyen généralement reconnu de lutter contre les risques découlant des pneumatiques de rebut.

105. Voir la Directive 75/442/CEE du Conseil de l'UE, du 15 juillet 1975, relative aux déchets, article 3.1 a) (pièce BRA-105) – "Les États membres prennent les mesures appropriées pour promouvoir la prévention, le recyclage et la transformation des déchets, l'obtention à partir de ceux-ci de matières premières et éventuellement d'énergie, ainsi que toute autre méthode permettant la réutilisation des déchets".

106. Voir la Stratégie communautaire de l'UE pour la gestion des déchets, Communication de la Commission, COM(96)399 final, 30 juillet 1996, paragraphe 20 (pièce BRA-106) – "La Commission confirme donc le classement hiérarchique établi par le document d'orientation de 1989, qui donnait la priorité absolue à la prévention de la production de déchets, suivie par la valorisation et, enfin, par l'élimination sans danger."

107. Voir la Directive 1999/31/CE du Conseil de l'UE, du 26 avril 1999, concernant la mise en décharge des déchets, huitième considérant (pièce BRA-42) – "considérant qu'il y a lieu que tant la quantité que le caractère dangereux des déchets destinés à être mis en décharge soient réduits, le cas échéant".

108. Voir la Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage, quatrième considérant (pièce BRA-43) – "Afin d'appliquer les principes de précaution et de prévention et en conformité avec la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, la production de déchets doit être évitée autant que possible."

109. Voir la Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage, onzième considérant (pièce BRA-43) – "Il importe d'appliquer des mesures préventives dès la phase de conception des véhicules, en particulier sous forme de réduction et de contrôle des substances dangereuses contenues dans les véhicules, afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter la mise en décharge de déchets dangereux. En particulier, l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent devrait être interdite; ces métaux lourds ne devraient être utilisés que pour certaines applications conformément à une liste régulièrement révisée. On pourra ainsi veiller à ce que certains matériaux et composants ne se retrouvent pas dans les résidus de broyage et à ce qu'ils ne soient ni incinérés, ni mis en décharge."

110. Voir la Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage, article premier (pièce BRA-43) – "La présente directive fixe des mesures visant en priorité la prévention des déchets provenant des véhicules et, en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité de déchets à éliminer, ainsi qu'à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs

économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage."

111. Voir la Directive 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 4 décembre 2000, sur l'incinération des déchets, huitième considérant (pièce BRA-34) – "La communication de la Commission concernant le réexamen de la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets place la prévention en tête de ses priorités, suivie par la réutilisation et la valorisation, et en dernier lieu par l'élimination sans danger des déchets. Dans sa Résolution du 24 février 1997 sur une stratégie communautaire pour la gestion des déchets (6), le Conseil a réaffirmé sa conviction que la prévention visant à réduire la production de déchets et les propriétés dangereuses de ceux-ci devrait être la première priorité de toute politique rationnelle en matière de déchets."

112. Voir la Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 22 juillet 2002, établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, cinquième considérant (pièce BRA-107) – "Il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur la prévention et sur la mise en œuvre du principe de précaution lors de la définition d'une approche visant à protéger la santé humaine et l'environnement."

113. Voir la Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil de l'UE, du 22 juillet 2002, établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, article 8) (pièce BRA-107) – "Pour atteindre les buts visés à l'article 2, il conviendrait de réaliser les objectifs suivants: (...) réduire sensiblement le volume global des déchets produits, par des initiatives de prévention de la production de déchets, l'exploitation plus efficace des ressources et l'adoption de modes de production et de consommation plus durables; réduire sensiblement la quantité de déchets faisant l'objet d'une élimination et les volumes de déchets dangereux produits, tout en évitant une augmentation des émissions dans l'air, l'eau et le sol."

114. Voir l'Agence de l'environnement (Royaume-Uni), Les pneumatiques dans l'environnement, paragraphe 4.1 (pièce BRA-1) – "Le moyen le plus efficace de faire face au problème des déchets consiste à trouver des moyens de prévenir ou de réduire avant toute chose leur production. Il n'est actuellement possible que de fabriquer des pneumatiques ayant une durée de vie limitée, et il y aura toujours des pneumatiques usagés dont il faudra s'occuper. Mais il existe des moyens de réduire le nombre de pneumatiques que nous utilisons et par conséquent la quantité de déchets qu'ils génèrent."

115. Voir aussi la communication en tant que non-partie du Centre du droit économique international (pièce BRA-99).

Question n° 38. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 84 de votre première déclaration orale, vous indiquez que le Brésil dispose de nombreuses solutions de rechange, "y compris des mesures visant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut". Compte tenu de cette déclaration, pourriez-vous préciser:

a) si vous estimez que des mesures visant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut peuvent, en principe, constituer une réponse légitime aux problèmes de santé découlant des pneumatiques de rebut; et

b) à quelles solutions de rechange, autres qu'une interdiction d'importer, vous faites référence en ce qui concerne les pneumatiques rechapés?

Réponse des Communautés européennes

116. Les Communautés européennes estiment que, en principe, des mesures visant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut peuvent constituer une réponse légitime aux problèmes de santé découlant des pneumatiques de rebut, à condition que les mesures de réduction ne soient pas discriminatoires et que les mesures nécessaires aient été prises pour gérer correctement tous les flux de pneumatiques de rebut. Sinon, les mesures peuvent dissimuler la protection d'intérêts non légitimes.

117. Au paragraphe 84 de leur première déclaration orale, les Communautés européennes font référence aux mesures visant à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut qui sont mentionnées aux paragraphes 57 à 67 de leur première déclaration orale. En ce qui concerne les pneumatiques qui ont déjà été rechapés, toute politique visant une utilisation sans danger et plus longue des pneumatiques rechapés contribuera à réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut. Un meilleur entretien des véhicules, y compris leur inspection technique, ainsi que des campagnes de sensibilisation à de meilleures habitudes de conduite sont deux exemples de ce type de politiques. En outre, le Brésil pourrait adopter des mesures qui réduisent l'utilisation des voitures sur son territoire, par exemple en favorisant les transports en commun dans les zones urbaines.

Question n° 39. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur le passage suivant de la Directive communautaire sur l'incinération des déchets qui est reproduit au paragraphe 75 de la première communication écrite du Brésil:

> *"la prévention visant à réduire la production de déchets et les propriétés dangereuses de ceux-ci devrait être la première priorité de toute politique rationnelle en matière de déchets".*

Réponse des Communautés européennes

118. Ce passage, qui est cité par le Brésil dans sa première communication écrite, est tiré du huitième considérant de la Directive 2000/76 sur l'incinération des déchets et fait partie d'une déclaration de politique du Conseil des ministres des Communautés européennes dans sa Résolution du 24 février 1997 sur une stratégie communautaire pour la gestion des déchets.

119. Le considérant fait référence au premier d'une série de principes d'action en matière de gestion des déchets dans les Communautés européennes: réduire, réutiliser, recycler et valoriser. Ces principes orientent les Communautés européennes et leurs États membres lorsqu'ils adoptent une législation relative aux flux de déchets qui nécessitent une législation spécifique. Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà indiqué dans leur réponse à la question n° 37, cela ne veut pas dire que des politiques destinées à réduire les déchets devraient à tout prix être préférées à d'autres options en matière de gestion des déchets, ni que la réduction des déchets justifie que des restrictions s'appliquent aux produits importés.

Question n° 40. Au Brésil

Quelle est l'incidence précise de la restriction à l'importation de pneumatiques rechapés sur la production de déchets additionnels au Brésil? Pour répondre à cette question, veuillez indiquer avec le plus de précision possible combien de déchets le Brésil accumule en moins, sur une base annuelle, par suite de la restriction des importations. Comment ces chiffres sont-ils obtenus?

Réponse du Brésil

120. L'incidence précise de la restriction à l'importation de pneumatiques rechapés sur la production de déchets additionnels au Brésil est clairement indiquée par les chiffres suivants:

Brésil: Importation de pneumatiques rechapés
(en tonnes)

Année	Pneumatiques rechapés importés
1999	18 455
2000	17 597
2001	8 181
2002	3 610
2003	1 507
2004	2 274
2005	1 727

121. L'importation de pneumatiques rechapés au Brésil en 2005 représentait moins de 10 pour cent du volume importé en 1999, soit l'année ayant précédé celle de l'adoption de la Portaria SECEX n° 8/2000. Comme le Brésil l'a amplement démontré dans le présent différend, les pneumatiques rechapés sont des produits qui ont une durée de vie courte et leur importation génère des volumes additionnels indésirables de pneumatiques de rebut sur le territoire du pays importateur. Par conséquent, toute réduction des importations d'un tel produit entraîne aussi obligatoirement une diminution correspondante du volume de pneumatiques de rebut dans le pays importateur.

122. Le Brésil n'a jamais douté que le fait de restreindre les importations de pneumatiques rechapés réduirait la production de pneumatiques de rebut sur son territoire. En fait, c'est justement pour cette raison qu'il a interdit l'importation de pneumatiques rechapés ainsi que de pneumatiques usagés. Il n'est pas facile de calculer avec précision combien de déchets le Brésil a accumulés en moins au cours des dernières années par suite de la restriction des importations de pneumatiques rechapés. Pour obtenir des chiffres qui seraient toujours des estimations qui rendraient compte de la non-production de déchets sur le territoire brésilien, il faudrait s'appuyer sur différents scénarios de flux d'échanges, allant du plus prudent au plus explosif. Par ailleurs, comme la mesure brésilienne est une mesure de non-production, tout calcul des avantages découlant de la restriction pour l'environnement brésilien devrait tenir compte de ce qui se produirait en l'absence de ladite mesure.

123. Les Communautés européennes ne nient pas qu'elles s'attendent à exporter une grande quantité de pneumatiques rechapés au Brésil si l'interdiction est levée et c'est justement pour cette raison qu'elles contestent les mesures brésiliennes dans le présent différend. Le Brésil sera inondé de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes et d'autres pays s'il est obligé de lever l'interdiction. Comme les pneumatiques rechapés sont des produits dont la durée de vie est courte et qui se transforment en déchets bien avant les pneumatiques neufs, il est certain que l'ouverture du marché brésilien aux importations de tels produits fera augmenter la production de déchets de caoutchouc dangereux et indésirables au Brésil.

124. Bien que l'article XX n'exige pas une quelconque quantification, le Brésil fera de son mieux pour présenter dans les meilleurs délais au Groupe spécial des estimations aussi précises que possible de la quantité de déchets de pneumatiques qu'il accumule en moins par suite de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.

Question n° 41. Au Brésil

Au paragraphe 127 de leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés ne fait pas baisser le taux d'accumulation de pneumatiques de rebut parce que, entre autres choses:

> *"... on peut supposer que presque chaque vente potentielle d'un pneumatique rechapé importé est remplacée par suite de l'interdiction d'importer par la vente au Brésil d'un pneumatique neuf (de fabrication nationale ou importé) ou d'un pneumatique rechapé d'origine nationale très probablement fabriqué à partir d'un pneumatique usagé importé …".*

Veuillez formuler des observations sur cette affirmation.

Réponse du Brésil

125. L'affirmation est erronée.

126. Elle repose sur l'hypothèse voulant que presque tous les pneumatiques rechapés au Brésil soient fabriqués à partir de pneumatiques usagés importés. Ce n'est pas le cas. *Voir* la pièce BRA-95. Tel qu'indiqué dans la réponse à la question n° 20, entre 2001 et 2005 plus de 84 millions de pneumatiques ont été rechapés au Brésil. Au cours de la même période, seulement 27 millions de pneumatiques usagés ont été importés. Les enveloppes importées ne sont pas toutes aptes au rechapage et, même si elles l'étaient, quelque 57 millions de pneumatiques auraient quand même été rechapés à partir d'enveloppes nationales.

Question n° 42. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur les arguments avancés par le Brésil au paragraphe 55 de sa première déclaration orale, y compris sur les conclusions du rapport du Groupe de travail britannique sur les pneumatiques usagés citées par le Brésil dans ce paragraphe.

Réponse des Communautés européennes

127. Contrairement à ce qu'allègue le Brésil au paragraphe 55 de sa première déclaration orale, il n'est pas fait référence aux problèmes posés par les importations de pneumatiques rechapés au paragraphe 11.5 de ce rapport. Le rapport fait référence, au contraire, à l'existence, au sein du marché unique des Communautés européennes, où les produits (y compris les déchets) circulent librement entre les frontières des États membres des CE, de différents régimes nationaux de gestion des pneumatiques de rebut. Ce n'est pas la question qui est en cause dans le différend dont est saisi le Groupe spécial.

Question n° 43. Au Brésil

En vertu de la Résolution CONAMA n° 258, les plans d'élimination présentés par les importateurs et les fabricants de pneumatiques sont-ils approuvés par les autorités brésiliennes? Dans l'affirmative, quels types de méthodes d'élimination ces autorités approuvent-elles habituellement? Quels types de méthodes d'élimination sont utilisés par les sociétés brésiliennes (46 selon le Brésil) qui sont autorisées à traiter les pneumatiques de rebut au Brésil? (Voir la déclaration figurant aux paragraphes 71 et 74 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse du Brésil

128. En vertu de la Résolution CONAMA n° 258, avant de pouvoir importer des pneumatiques, les importateurs doivent démontrer qu'ils ont déjà éliminé une quantité de pneumatiques de rebut

correspondant au nombre de pneumatiques qu'ils se proposent d'importer. Les fabricants doivent présenter des plans annuels de leur production et démontrer qu'ils ont déjà éliminé des quantités correspondantes de déchets au cours de la même période.

129. Les méthodes d'élimination ne sont pas proposées par les importateurs et les fabricants. Ceux-ci sont plutôt agréés par les autorités environnementales des États en fonction de leur évaluation des meilleures possibilités d'élimination disponibles. Les méthodes d'élimination habituellement approuvées par ces autorités sont les suivantes: cotraitement dans des fours à ciment, cotraitement avec du schiste bitumineux (forme de pyrolyse), asphalte à base de caoutchouc, produits et appareils en caoutchouc (sandales, chaussures, tapis).

Question n° 44. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il fournir davantage de renseignements sur les programmes d'élimination des pneumatiques de rebut mis en œuvre dans les États du Paraná, du Pernambuco et de Paraíba, y compris en ce qui concerne la quantité de pneumatiques éliminés en vertu de ces programmes et les méthodes d'élimination utilisées? (Voir les références au paragraphe 113 de la première communication écrite des Communautés européennes.)

Réponse du Brésil

Ces programmes sont des programmes de *collecte* que des entreprises privées ont mis en place pour s'acquitter des obligations énoncées dans la Résolution CONAMA n° 258. En vertu de ces programmes, les entreprises privées dédommagent habituellement les personnes qui se chargent de récupérer les pneumatiques de rebut et de les déposer dans les *ecopontos* (points de collecte des pneumatiques de rebut). Selon les entreprises participantes, la plupart des pneumatiques récupérés sont ensuite incinérés dans des fours à ciment.

130. Ces programmes ne représentent pas des solutions innovatrices pour l'élimination des pneumatiques de rebut – il s'agit simplement d'initiatives de collecte mises en œuvre par le secteur privé pour se conformer aux obligations que leur imposent les autorités fédérales en matière de collecte et d'élimination. Bien que ces programmes soient susceptibles de réduire les risques d'accumulation de pneumatiques de rebut, ils ne contribuent aucunement à la réduction ou à la suppression des risques que comporte l'élimination.

Question n° 45. Au Brésil

Les propriétaires de véhicules automobiles au Brésil ont-ils des obligations en matière d'élimination de leurs pneumatiques neufs et rechapés à la fin de leur cycle de vie?

Réponse du Brésil

131. Non. Le Brésil a choisi de faire assumer par les fabricants et les importateurs les obligations en matière de collecte et d'élimination des pneumatiques et d'imposer de lourdes amendes en cas de non-respect de ces obligations. Le Brésil croit qu'il est plus efficace, du point de vue de l'application de la législation, d'imposer ces obligations postérieures à la consommation aux fabricants et aux importateurs plutôt qu'aux consommateurs.

Question n° 46. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur les observations faites par le Brésil au paragraphe 54 de sa première déclaration orale concernant la disponibilité de mesures de rechange, en particulier l'existence d'un "écart entre l'offre et la demande" en ce qui concerne certaines méthodes d'élimination.

Réponse des Communautés européennes

132. Les observations du Brésil font référence à la disponibilité de mesures de rechange en ce qui concerne le recyclage des matériaux, à savoir deux méthodes d'élimination: le génie civil et la construction de terrains de jeux. Bien qu'il existe d'autres méthodes de recyclage des matériaux, les Communautés européennes tiennent à indiquer que le Brésil a pour tactique d'éliminer les autres méthodes les unes après les autres en alléguant, entre autres arguments, que la capacité d'élimination de chacune de ces méthodes est très limitée. Les Communautés européennes estiment que même si, dans le cas d'une certaine méthode d'élimination, il peut y avoir un écart entre l'offre et la demande, il ne peut pas s'ensuivre que la méthode doive être considérée comme non pertinente aux fins de la protection de l'intérêt que la mesure en cause est censée permettre. Comme l'ont indiqué les Communautés européennes au paragraphe 72 de leur première déclaration orale, il faudrait utiliser toutes les possibilités dans le cadre d'un programme, et pas isolément, afin d'assurer une saine gestion des pneumatiques de rebut. Les arguments avancés par le Brésil montrent que ce type de programme n'existe pas sur son territoire.

Question n° 47. Aux Communautés européennes

Pourriez-vous préciser quelle est, à votre avis, la pertinence des circonstances propres au pays mettant en œuvre les mesures, dans une évaluation des mesures de rechange au titre de l'article XX b), y compris:

a) les contraintes techniques et financières; et
b) les conditions géographiques particulières?

Veuillez aussi indiquer lesquelles de ces circonstances sont pertinentes dans la présente affaire et comment elles sont susceptibles d'affecter la disponibilité pour le Brésil des mesures de rechange que vous avez identifiées.

Réponse des Communautés européennes

133. Les circonstances propres à un pays mettant en œuvre des mesures dont il est allégué qu'elles sont justifiées au regard de l'article XX b) sont pertinentes pour évaluer la disponibilité des mesures de rechange. Il n'est pas facile d'énumérer ces circonstances, mais celles qui sont mentionnées dans la question devraient être prises en compte.

134. Toutefois, les Communautés européennes considèrent que le Brésil ne peut pas alléguer qu'il a des difficultés à mettre en œuvre des mesures de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Selon la classification de la Banque mondiale, le Brésil est un pays à revenu intermédiaire, tranche inférieure, mais en 2003 son produit national brut a atteint 1 556 182 millions de reais (environ 565 885 millions d'euros).[29] Le Brésil est un pays qui a un système politique et une administration qui fonctionnent bien, et une société civile capable de faire face aux problèmes découlant de la gestion des déchets, ainsi que le montre l'exposé de M. Marco Antonio Borzino, Coordonnateur du programme des déchets solides au Ministère de l'environnement du

[29] Pièce EC-76.

Brésil[30], où il est indiqué que de nombreuses villes brésiliennes mettent au point des projets avec des organisations non gouvernementales et des associations de ramassage des ordures pour assurer une gestion des déchets solides qui est sans danger pour l'environnement. Le programme "Paraná Rodando Limpo" et des programmes similaires mis en œuvre dans certains autres États brésiliens témoignent aussi de l'esprit d'initiative et de la capacité que possèdent la société et les entreprises brésiliennes pour contribuer à la gestion appropriée des pneumatiques de rebut.[31]

135. En outre, le Brésil est le 12ème producteur mondial de ciment, avec 58 groupes cimentiers et une production de 34 millions de tonnes en 2003, tel qu'indiqué par le "Sindicato Nacional da Indústria do Cimento" dans son rapport 2004.[32] Il possède aussi 111 usines de papier sur son territoire, soit 45 pour cent des usines de papier de l'Amérique centrale et du Sud, selon le Guide 2004 des usines de papier du monde.[33] Enfin, le programme "Paraná Rodando Limpo" bénéficie de la participation de "Petróleo Brasileiro S.A." (Petrobras), une entreprise du secteur de l'énergie en partie détenue par l'État, qui est l'une des plus importantes au monde avec une capitalisation de 28 680 653 milliers d'euros en 2006[34], et un bénéfice net de 49 675 milliards d'euros en 2005.[35] En plus de sa capacité financière, Petrobras a mis au point sa propre technologie et elle a la capacité de transformer 400 tonnes de pneumatiques en pétrole et en gaz par jour dans son installation de São Mateus do Sul (Paraná).

136. Les Communautés européennes estiment donc qu'il n'existe pas de contraintes techniques qui empêchent le Brésil d'utiliser les différentes solutions pour l'élimination des pneumatiques de rebut.

137. S'agissant des conditions géographiques, le Brésil a allégué que l'immensité de son territoire posait des difficultés pour la gestion des pneumatiques de rebut. Les Communautés européennes estiment que, si la gestion des pneumatiques de rebut risque de poser un problème aux petits États et aux micro-États, ce n'est pas le cas pour des pays de la taille du Brésil, dont en outre 83 pour cent de la population vit en milieu urbain.[36] Si l'argument est que le Brésil compte de grandes régions isolées et vierges, comme l'Amazonie, le premier vice dont est entaché cet argument serait que le Brésil ne devrait pas s'attendre à avoir un très grand nombre de pneumatiques de rebut dans cette région, car la densité de la population y est extrêmement faible (moins de 1 habitant par km^2 en général) et le réseau routier très limité, comme le montrent les cartes de l'Institut brésilien de géographie et de statistiques.[37] En outre, ces régions ne disposent pas d'entreprises de rechapage, ce qui veut souvent dire que les pneumatiques neufs deviennent des pneumatiques de rebut à l'issue de leur premier cycle de vie, tout comme les pneumatiques rechapés. Enfin, les problèmes de distribution et de transport des pneumatiques à destination et en provenance de ces régions se posent de toute façon, quel que soit le type de pneumatiques considéré.

Question n° 48. Aux Communautés européennes

Quelle est la position des Communautés européennes en ce qui concerne la déclaration du Brésil selon laquelle l'incinération des pneumatiques de rebut crée des risques pour la santé et l'environnement même si elle s'effectue dans des conditions contrôlées? (Voir la position du Brésil aux paragraphes 43 et 122 de sa première communication écrite.)

[30] Pièce EC-77.
[31] Les Communautés européennes ont déjà fait référence à ces programmes au paragraphe 113 de leur première communication écrite et au paragraphe 73 de leur première déclaration orale.
[32] Pièce EC-78.
[33] Pièce EC-79.
[34] Pièce EC-80.
[35] Pièce EC-81.
[36] Pièce EC-82.
[37] Pièce EC-83.

Réponse des Communautés européennes

138. L'incinération des pneumatiques dans des conditions contrôlées ne présente pas un risque important pour la santé et l'environnement. Dans les Communautés européennes, et certainement aussi au Brésil, les conditions opérationnelles, les prescriptions techniques et les valeurs limites des émissions des usines d'incinération des pneumatiques de rebut garantissent un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé des personnes. Sinon, l'incinération des pneumatiques dans des fours aurait été interdite, ce qui n'est le cas ni dans les Communautés européennes ni au Brésil. Le rapport 2006 de l'Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc[38] et le rapport 2004 du "Sindicato Nacional da Indústria do Cimento" au Brésil[39] montrent clairement que la coïncinération de pneumatiques de rebut dans des fours à ciment est une pratique courante sur le territoire des deux Membres de l'OMC.

139. Par ailleurs, ainsi que le reconnaît le document intitulé "Formation and Release of POPs in the Cement Industry" (Formation et rejet de POP dans l'industrie du ciment)[40], les preuves scientifiques les plus récentes montrent que l'incinération de pneumatiques de rebut dans des fours à ciment n'influence pas ni n'affecte les émissions de dioxines et de furanes, comparativement à la combustion de combustibles classiques. Enfin, il est possible de réduire les émissions de SO_2 lorsque des pneumatiques de rebut sont coïncinérés avec des combustibles classiques en raison de leur faible teneur en soufre (1 pour cent pour les pneumatiques contre environ 5 pour cent dans les cas du charbon et du coke de pétrole). Une étude menée par l'IVL Swedish Environmental Research Institute Ltd a conclu que "l'utilisation de pneumatiques usagés [était] salutaire pour l'environnement comparativement à l'utilisation de matières premières "vierges"" et que le fait de remplacer le charbon par des pneumatiques usagés comme combustible dans les fours à ciment représentait le deuxième meilleur choix parmi les six solutions évaluées dans l'étude.[41] L'étude a aussi conclu que, pour le plomb, le nickel, le chrome et le cadmium, on obtenait exactement le même résultat qu'en utilisant de l'énergie fossile.

Question n° 49. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur l'argument avancé par les Communautés européennes, au paragraphe 92 de leur première déclaration orale, selon lequel "il faut établir ce qui constitue une discrimination arbitraire ou injustifiable par rapport aux objectifs de la mesure en cause".

Réponse du Brésil

140. Il n'existe pas de série bien définie de facteurs sur la base desquels il peut être déterminé si une mesure est appliquée d'une manière arbitraire ou injustifiable. L'objectif du texte introductif est d'empêcher l'abus des exceptions figurant aux paragraphes a) à j) de l'article XX. Il concerne la manière dont est appliquée la mesure. Tous les facteurs sans exception qui contribueraient à déterminer si le Membre a agi de bonne foi et avait des raisons valables d'appliquer la mesure comme il l'a fait sont pertinents. On ne saurait déterminer qu'au cas par cas et à la lumière des faits et circonstances spécifiques de chaque cas quels sont ces facteurs.

141. L'objectif de la mesure en cause est peut-être l'un des nombreux facteurs à prendre en compte pour déterminer si une mesure provisoirement justifiée au regard de l'article XX est appliquée d'une

[38] Pièce EC-84.

[39] Pièce EC-85; à la page 44, le rapport dit ce qui suit: "O co-processamento nas fábricas de cimento brasileiras é crescente, tendo aumentado 22% entre 2002 e 2003" (la coïncinération dans les fours à ciment brésiliens est en hausse, ayant progressé de 22 pour cent entre 2002 et 2003).

[40] Pièce EC-86.

[41] Pièce EC-87.

manière qui n'est pas conforme au texte introductif de l'article XX. Les raisons et les circonstances qui ont amené le Brésil à exempter les pays membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer sont aussi pertinentes dans la présente affaire. Le fait que l'exemption des pays membres du MERCOSUR a été introduite pour se conformer aux dispositions du MERCOSUR, telles qu'elles ont été interprétées par une décision arbitrale, démontre que le Brésil n'agit pas de manière capricieuse ni de mauvaise foi dans la façon dont il applique l'interdiction d'importer et qu'il n'a pas abusé de son droit de prendre des mesures qui sont nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux.

Question n° 50. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur les arguments avancés par les Communautés européennes au paragraphe 93 de leur première déclaration orale en ce qui concerne:

a) l'article XXIV:8 a) du GATT de 1994; et
b) l'article 34 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Réponse du Brésil

a) Article XXIV:8 a) du GATT de 1994

142. L'exemption concernant le MERCOSUR n'est pas incompatible avec l'article XXIV:8 a), comme l'allèguent les Communautés européennes. La partie pertinente de l'article XXIV:8 a) – le texte entre parenthèses – donne aux Membres qui sont parties à une union douanière le droit de maintenir des droits et d'autres réglementations restrictives entre les territoires constitutifs de l'union, sur la base, entre autres, des exceptions générales figurant à l'article XX tout en continuant de satisfaire à la prescription de l'article XXIV:8 voulant que les restrictions soient éliminées pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs. Il n'est pas du tout possible d'interpréter l'article XXIV:8 a) comme imposant aux Membres l'obligation de maintenir des restrictions commerciales entre les territoires constitutifs en invoquant les dispositions de l'article XX. Un Membre peut être tenu, en vertu d'un accord commercial régional, d'éliminer, sans exception, les restrictions commerciales entre les territoires constitutifs, tout en continuant d'exercer son droit au titre de l'article XX de prendre des mesures qui sont nécessaires à la protection de la santé des personnes et de l'environnement, y compris une interdiction d'importer.

143. Contrairement à ce que laissent entendre les Communautés européennes, les Membres de l'OMC ne peuvent pas justifier des mesures par ailleurs incompatibles en concluant simplement avec d'autres Membres des accords qui prévoient un traitement discriminatoire. Premièrement, les Communautés européennes supposent que les Membres agiraient de mauvaise foi en cherchant à contourner leurs obligations au titre du GATT en s'appuyant sur une exception. Toutefois, les Membres sont présumés agir de bonne foi. *Voir* le rapport du Groupe spécial *CE – Hormones* (États-Unis) (article 22:6 – CE), paragraphe 9. En outre, cet accord hypothétique entre les Membres auquel font référence les Communautés européennes devrait toujours satisfaire aux prescriptions de l'article XXIV pour que les Membres puissent justifier un traitement discriminatoire qui est contraire à l'article I:1. L'article XXIV contient des sauvegardes qui garantissent que seules les parties à une union douanière qui sont de bonne foi peuvent invoquer l'article pour justifier un traitement discriminatoire *prima facie*. Autrement dit, dans l'exemple hypothétique des Communautés européennes, les pays qui chercheraient à établir une discrimination à l'égard d'autres Membres de l'OMC devraient prouver qu'ils ont libéralisé l'essentiel des échanges commerciaux entre eux et qu'ils ont harmonisé l'essentiel des droits et réglementations commerciales applicables aux non-parties – le tout sans élever d'obstacles aux échanges commerciaux extérieurs. En imposant une charge de la preuve aussi lourde, l'article XXIV permet d'empêcher tout abus potentiel.

144. En l'espèce, il est clair que la présomption de mauvaise foi sur laquelle les Communautés européennes fondent leur argument n'est pas présente. Les Communautés européennes ne peuvent absolument pas laisser entendre que le MERCOSUR, la deuxième en importance des unions douanières existant dans le monde, a été conçu et mis en œuvre dans le seul but d'établir une discrimination favorisant les rechapeurs des pays membres du MERCOSUR. L'argument des Communautés européennes est à la fois tiré par les cheveux et insultant. Le fait que les Communautés européennes s'appuient sur un cas hypothétique montre qu'elles ne peuvent pas avancer un contre-argument bien fondé sur la base des *faits* de la présente affaire. Elles n'ont simplement pas d'arguments à opposer aux faits concrets sur lesquels s'appuie pleinement le Brésil pour invoquer l'article XXIV afin de justifier son exemption limitée concernant le MERCOSUR.

b) Article 34 de la Convention de Vienne sur le droit des traités

145. Le moyen de défense du Brésil n'est en rien contraire à l'article 34 de la Convention de Vienne, qui dispose qu'"[u]n traité ne *crée* ni obligations ni droits pour un État tiers sans son consentement". (pas d'italique dans l'original) Le Traité d'Asunción ne crée ni droits ni obligations de quelque sorte pour les Communautés européennes. La lecture que les Communautés européennes font de l'article 34 est erronée lorsqu'elles substituent le mot *affecte* au mot *crée*, comme s'il indiquait des droits et obligations pour un État tiers au titre d'autres traités. Manifestement, cela n'est pas le sens de l'article 34 de la Convention de Vienne. En tout état de cause, le Traité d'Asunción n'affecte pas les droits et obligations des Communautés européennes au titre du GATT, parce que le Brésil a le droit, en vertu des articles XX et XXIV, d'exempter les pays membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer. Autrement dit, le Brésil exerce simplement ses droits au titre du GATT de prendre des mesures qui sont nécessaires à la protection de la santé des personnes et de l'environnement, à condition qu'il applique la mesure d'une façon qui ne constitue pas un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable – ce que fait le Brésil.

Question n° 51. Aux Communautés européennes

Veuillez préciser comment les exportations de pneumatiques usagés "à destination d'autres pays membres du MERCOSUR" (voir le paragraphe 97 de votre première déclaration orale) contribuent à une restriction déguisée du commerce international qui avantagerait la branche de production brésilienne. Estimez-vous que les importations de pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes et à destination du Brésil et d'autres pays membres du MERCOSUR représentent un avantage pour l'industrie brésilienne des pneumatiques rechapés et un inconvénient pour l'industrie communautaire des pneumatiques rechapés?

Réponse des Communautés européennes

146. Le texte introductif de l'article XX fait uniquement référence à une restriction déguisée au commerce international sans poser comme condition l'existence d'un avantage pour les négociants du pays importateur et d'un inconvénient simultané dans le pays exportateur. Toutefois, dans la présente affaire, ces deux conditions sont réunies. L'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés protège les entreprises brésiliennes de rechapage et les fabricants brésiliens de pneumatiques neufs de la concurrence des pneumatiques rechapés importés et elle exclut les exportateurs des Communautés européennes et des autres Membres de l'OMC du marché brésilien.

147. L'importation continue de pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes (et des autres Membres de l'OMC) au Brésil contribue à la protection des entreprises brésiliennes de rechapage en leur garantissant un approvisionnement en matériaux nécessaires pour poursuivre leur production de pneumatiques rechapés, c'est-à-dire en leur permettant de fabriquer et de vendre les pneumatiques rechapés qui ne peuvent plus être importés.

148. En outre, une restriction déguisée qui avantage les importations en provenance d'un pays particulier découle du fait que les pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes ne peuvent plus être importés au Brésil, mais qu'ils peuvent être importés des autres pays membres du MERCOSUR. L'exportation de pneumatiques usagés en provenance des Communautés européennes et à destination des autres pays membres du MERCOSUR, notamment l'Uruguay, est aussi pertinente dans ce contexte, puisque ces pneumatiques servent à fabriquer des pneumatiques rechapés, qui sont ensuite exportés vers le Brésil. Cela accentue encore plus le détournement des échanges créé par l'interdiction brésilienne, qui avantage les entreprises de rechapage situées au Brésil et dans les autres pays membres du MERCOSUR.

Question n° 52. Au Brésil

En quoi l'article 50 d) du Traité de Montevideo diffère-t-il de l'article XX b) du GATT de 1994?

Réponse du Brésil

149. L'article 50 du Traité de Montevideo (1980) dispose ce qui suit:

Aucune disposition du présent traité ne sera interprétée comme faisant obstacle à l'adoption et à l'application de mesures se rapportant à:

a) la protection de la moralité publique;

b) l'application des lois et règlements relatifs à la sécurité;

c) la réglementation des importations ou exportations d'armes, de munitions et d'autre matériel de guerre et, dans des circonstances exceptionnelles, de tous autres articles similaires;

d) la protection de la vie et de la santé des personnes, des animaux et des végétaux;

e) l'importation et l'exportation de l'or et de l'argent métal;

f) la protection du patrimoine national ayant une valeur artistique, historique ou archéologique; et

g) l'exportation, l'utilisation et la consommation de matières nucléaires, de produits radioactifs et de toutes autres matières pouvant servir au développement ou à l'exploitation de l'énergie nucléaire.

Question n° 53. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur l'argument avancé par le Brésil, au paragraphe 64 de sa première déclaration orale, selon lequel l'application de l'exemption aux importations en provenance du MERCOSUR n'est pas arbitraire parce qu'elle est comprise dans la mesure elle-même.

Réponse des Communautés européennes

150. Les Communautés européennes estime que ce qui importe pour interpréter le texte introductif de l'article XX ce sont les effets pratiques de la mesure. L'une des possibilités est que les lois et réglementations soient appliquées d'une manière discriminatoire par l'administration ou l'appareil judiciaire. Les tribunaux brésiliens qui accordent des injonctions pour l'importation de pneumatiques usagés est un exemple mentionné dans la présente affaire. Mais si la discrimination est déjà établie

dans la législation elle-même et appliquée en conséquence, cette situation est aussi visée par le texte introductif. Une interprétation différente permettrait de contourner les prescriptions du texte introductif et d'affaiblir le rôle joué par le principe de bonne foi qui, selon l'Organe d'appel[42], est à l'origine du texte introductif.

Question n° 54. Aux deux parties

La compatibilité des exemptions concernant le MERCOSUR au titre de l'article XXIV de GATT de 1994 est-elle une considération pertinente pour déterminer s'il existe une "discrimination arbitraire ou injustifiable" au sens du texte introductif de l'article XX dans l'application de l'interdiction d'importer par suite de ces exemptions?

Réponse des Communautés européennes

151. Non. La justification au regard de l'article XXIV et la détermination de l'existence d'une discrimination injustifiable au titre du texte introductif de l'article XX sont des démarches séparées. La détermination au titre du texte introductif ne concerne que les intérêts spécifiques qui sont protégés aux paragraphes a) à j) de l'article XX. Comme les articles XX et XXIV sont des exceptions en soi, le fait de satisfaire à l'une d'entre elles ne peut pas être une condition suffisante ou nécessaire pour satisfaire à l'autre.

Réponse du Brésil

152. Non. Le Brésil et les Communautés européennes sont convenus qu'il ne s'agissait pas d'une considération pertinente dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial pendant la première réunion de fond du Groupe spécial.

E. MESURES AU NIVEAU D'UN ÉTAT

Question n° 55. Au Brésil

Sachant qu'une prohibition à l'importation est en place au niveau fédéral, pourriez-vous clarifier quel était le but de l'imposition de mesures relatives à l'importation et à la commercialisation des pneumatiques rechapés importés par l'État du Rio Grande do Sul?

Réponse du Brésil

153. L'État du Rio Grande do Sul a adopté les mesures en question pour essayer d'empêcher les importations de pneumatiques remoulés en provenance de l'Uruguay voisin, après que le gouvernement fédéral a autorisé de telles importations. Comme croit le comprendre le gouvernement fédéral, les autorités de l'État du Rio Grande do Sul craignaient que les importations feraient augmenter la quantité de pneumatiques de rebut dans l'État, ainsi que les risques pour l'environnement et la santé publique qui y sont associés.

Question n° 56. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il apporter des éclaircissements sur la déclaration qu'il a faite au cours de la première réunion de fond avec le Groupe spécial selon laquelle les lois en cause imposée par un État sont sans effet juridique?

[42] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158, déjà mentionné au paragraphe 144 de la première communication écrite des Communautés européennes.

Réponse du Brésil

154. Au Brésil, seul le gouvernement fédéral peut réglementer l'importation de produits et délivrer des licences d'importation. Sans une licence d'importation, qui est délivrée par le DECEX, aucun produit ne peut entrer dans le pays. Les mesures imposées par un État qui ont pour objet de réglementer les importations sont sans effet parce que les États ne délivrent pas de licences d'importation, et que le gouvernement fédéral appliquera ses règlements – et non ceux d'un État – pour déterminer si une licence devrait être délivrée. Puisque l'État du Rio Grande do Sul ne peut pas de sa propre initiative donner effet à une interdiction d'importer, les mesures en cause imposées par l'État sont sans effet juridique.

Question n° 57. Au Brésil

La Loi n° 12.381 établit-elle une exception à la prohibition à l'importation énoncée au premier paragraphe de l'article premier de la Loi n° 12.114 de l'État brésilien du Rio Grande do Sul du 5 juillet 2004 (voir les pièces EC-35, EC-37, BRA-80 et BRA-81)?

Réponse du Brésil

155. Les modifications introduites par la Loi n° 12.381, qui autorisent les importations à certaines conditions, semblent être contraires à l'article premier de la Loi n° 12.114, qui prohibe les importations de pneumatiques usagés. On ne sait pas très bien si les modifications visaient à lever la prohibition à l'importation. En tout état de cause, la question n'est pas pertinente parce que ces mesures imposées par un État sont sans effet juridique: l'article 22 (VIII) de la Constitution brésilienne (pièce BRA-100) donne au gouvernement fédéral le pouvoir exclusif de réglementer le commerce avec l'étranger et le commerce inter-États (voir les réponses aux questions n° 61 et 62).

Question n° 58. Au Brésil

Veuillez clarifier le sens des termes "importations" et "importation" dans les Lois n° 12.114 et 12.381. Se pourrait-il que ces termes désignent l'importation dans l'État brésilien du Rio Grande do Sul en provenance d'un autre État du Brésil? Est-il possible que l'État brésilien du Rio Grande do Sul prohibe la circulation de pneumatiques rechapés dans cet État?

Réponse du Brésil

156. Les termes "importations" et "importation" désignent l'importation au Brésil en provenance d'autres pays. Ces termes ne s'appliquent pas aux échanges entre les États brésiliens. En vertu du droit brésilien, un État ne peut pas prohiber la circulation de marchandises sur son territoire. Le commerce inter-États relève de la compétence *exclusive* du gouvernement fédéral, en vertu de l'article 22 (VIII) de la Constitution brésilienne.

Question n° 59. Au Brésil

Les restrictions à la commercialisation imposées par la Loi n° 12.114 et/ou les obligations en matière d'élimination établies par la Loi n° 12.381 s'appliquent-elles aux pneumatiques rechapés en provenance des autres pays membres du MERCOSUR?

Réponse du Brésil

157. Les restrictions à la commercialisation imposées par la Loi n° 12.114 et les obligations en matière d'élimination établies par la Loi n° 12.381 devaient s'appliquer aux pneumatiques rechapés en provenance de tous les pays, y compris les pays membres du MERCOSUR. En fait, ces lois d'un État

semblent avoir été adoptées pour répondre à l'exemption à l'interdiction nationale d'importer accordée aux pays membres du MERCOSUR. En tout état de cause, ces mesures prises par l'État sont sans effet juridique. Voir les réponses du Brésil aux questions n° 61 et 62.

Question n° 60. Au Brésil

Des pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes ont-ils été importés dans l'État brésilien du Rio Grande do Sul depuis l'introduction de la Loi n° 12.381?

Réponse du Brésil

158. Quelque 27 tonnes de pneumatiques rechapés sont entrées au Brésil via l'État du Rio Grande do Sul depuis décembre 2005, soit le mois suivant celui où a été introduit la Loi n° 12.381. Le Brésil ne dispose d'aucun renseignement sur leur destination finale, ni sur la quantité de ces importations qui provenaient des Communautés européennes (le Brésil ne procède pas à la désagrégation des données sur l'origine en fonction du port de départ). Toutefois, presque tous les pneumatiques rechapés importés au Brésil au cours de ces mois provenaient du Paraguay et de l'Uruguay. Si des pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes étaient effectivement entrés au Brésil via l'État du Rio Grande do Sul, ces importations auraient directement résulté des injonctions préliminaires, et non de l'application des mesures imposées par l'État.

Question n° 61. Au Brésil

Veuillez indiquer ce que doivent démontrer les importateurs en ce qui concerne la collecte et l'élimination des pneumatiques usagés pour satisfaire aux prescriptions de la Loi n° 12.381.

Réponse du Brésil

159. Le Brésil ne dispose d'aucun renseignement sur les prescriptions en matière de collecte et d'élimination envisagées par les législateurs des États. En définitive, les lois des États ne contiennent aucune prescription auxquelles peuvent satisfaire les importateurs pour obtenir une autorisation d'importer, parce que seul le gouvernement fédéral peut réglementer le commerce extérieur et accorder des licences d'importation (voir la réponse du Brésil à la question n° 62). Si des importateurs essayaient d'obtenir des licences d'importation sur la base de la Loi n° 12.381 de l'État, l'organisme fédéral responsable de l'octroi de telles licences (le DECEX) refuserait la demande, qu'il existe ou non une interdiction fédérale d'importer, et cette situation résulterait probablement en une déclaration d'inconstitutionnalité de la Loi n° 12.381 de l'État par la Cour suprême fédérale. Cela ne s'est pas encore produit parce que la Loi n° 12.381 n'a aucun effet pratique, étant donné l'existence de l'interdiction fédérale d'importer.

Question n° 62. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur l'affirmation faite par les Communautés européennes au paragraphe 110 de leur première déclaration orale selon laquelle le Brésil n'a présenté aucune preuve à l'appui de sa déclaration selon laquelle la mesure fédérale prévaudrait dans le cas où la mesure imposée par l'État est contraire à la mesure fédérale. Pour répondre à cette question, veuillez clarifier le fondement législatif de la hiérarchie des normes entre les mesures imposées par les États et les mesures fédérales au Brésil à laquelle vous faites référence. Si l'on met de côté la question de la hiérarchie des normes entre les mesures imposées par les États et les mesures fédérales au Brésil, est-il nécessaire qu'un tribunal rende une décision spécifique pour que les mesures en cause imposées par les États soient déclarées nulles et non avenues? Pourriez-vous nommer un tribunal d'État compétent, le cas échéant, qui est chargé de faire respecter les lois fédérales?

Réponse du Brésil

160. D'un point de vue technique, il ne s'agit pas d'une question de hiérarchie des normes, mais plutôt d'une question de juridiction. En vertu de l'article 22 (VIII) de la Constitution brésilienne, le gouvernement fédéral jouit d'une compétence exclusive pour ce qui est de légiférer en matière de commerce extérieur et de commerce inter-États. Il est donc interdit par la Constitution à un État brésilien de légiférer sur les questions de commerce extérieur, à moins qu'une loi fédérale complémentaire ("lei complementar") ne l'autorise à légiférer sur une question spécifique concernant un tel domaine (paragraphe unique de l'article 22). En l'espèce, il n'existe pas de loi complémentaire.

161. L'article 23 (VI) de la Constitution donne aux États et au gouvernement fédéral une compétence concurrente en matière de protection de l'environnement. L'État du Rio Grande do Sul peut donc légiférer, par exemple, sur des questions concernant l'élimination des déchets, mais non sur l'importation. Par conséquent, tous les aspects des mesures de l'État du Rio Grande do Sul qui concernent le commerce extérieur ou le commerce inter-États sont inconstitutionnels, et ce sont les mesures fédérales qui l'emportent.

162. Pour que les mesures en cause imposées par un État soient déclarées nulles et non avenues, une décision judiciaire spécifique – c'est-à-dire un arrêt de la Cour suprême fédérale dans une action en inconstitutionnalité ("ação direta de inconstitucionalidade", cf. article 102 (I) a) de la Constitution) – est nécessaire. Une déclaration de la Cour suprême fédérale sur l'inconstitutionnalité d'une loi ou d'une disposition dans une procédure de ce type a des effets rétroactifs *erga omnes*. Bien que les tribunaux de juridiction inférieure puissent aussi statuer sur la constitutionnalité, leurs décisions ne s'appliqueront que *inter partes*.

163. Au Brésil, chaque tribunal, qu'il s'agisse d'un tribunal fédéral ou du tribunal d'un État, est chargé de faire respecter les lois fédérales. La compétence des différents tribunaux des États varie selon l'objet et l'emplacement géographique, mais les lois fédérales sont valables sur l'ensemble du territoire du pays et doivent être respectées par chaque tribunal. Si une décision rendue par le tribunal d'un État contrevient de quelque façon à une loi fédérale, cette décision fera l'objet d'un recours spécial ("recurso especial") devant la Haute cour de justice (cf. article 105 (III) a) et b) de la Constitution fédérale).

Question n° 63. Aux Communautés européennes

Les Communautés européennes citent comme suit la Loi n° 12.381 de l'État brésilien du Rio Grande do Sul du 28 novembre 2005:

> *"dans les cas où les importateurs peuvent démontrer qu'ils collecteront sur le territoire brésilien et détruiront, d'une manière respectueuse de l'environnement, 1 (un) pneumatique usagé sur le territoire brésilien pour chaque carcasse de pneumatique usagé devant être importée". (pièce EC-37 et paragraphe 63 de la première communication écrite des Communautés européennes)*

Pourriez-vous précisez si vous vouliez dire "dix" pneumatiques usagés?

Réponse des Communautés européennes

164. Oui, dans la traduction de l'article premier, paragraphe 2 II, de la Loi n° 12.381, il devrait s'agir de "10 (dix) pneumatiques usagés". La citation figurant au paragraphe 63 de la première communication écrite des Communautés européennes devrait être corrigée en conséquence.

Question n° 64. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 187 de votre première communication écrite, vous faites référence à l'obligation d'éliminer dix "pneumatiques rechapés". Pourriez-vous préciser si vous vouliez dire des "pneumatiques usagés"?

Réponse des Communautés européennes

165. Oui, au paragraphe 187, il devrait être question de "pneumatiques usagés" et non de "pneumatiques rechapés".

F. AMENDES

Question n° 65. Aux Communautés européennes

Veuillez préciser comment les amendes au titre de la commercialisation sont liées à l'importation. Pourriez-vous préciser si vous estimez que ces amendes relèvent en même temps des articles XI:1 et III:4?

Réponse des Communautés européennes

166. Ainsi que les Communautés européennes l'ont indiqué dans leur première communication écrite[43], les amendes au titre de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés importés visent à compléter et à faire appliquer l'interdiction d'importer. En ce sens, elles sont accessoires à l'interdiction et aux amendes au titre de l'importation. En outre, malgré leur caractère apparemment intérieur, il ne fait aucun doute que leur effet recherché et réel est de restreindre l'importation de pneumatiques rechapés. En conséquence, le Décret présidentiel n° 3919 dans son ensemble doit être considéré comme contraire à l'article XI:1.

167. À titre subsidiaire, si le Groupe spécial devait considérer que, contrairement aux amendes au titre de l'importation, les amendes au titre de la commercialisation, du transport, du stockage, de la conservation ou de l'entreposage de pneumatiques rechapés ne constituent pas en soi une restriction à l'importation, les Communautés européennes font observer que le Décret présidentiel n° 3919 est en ce sens incompatible avec l'article III:4.[44]

Question n° 66. Au Brésil

Au paragraphe 172 de leur première communication écrite, les Communautés européennes allèguent que le niveau des amendes (à savoir, 400 reais par unité) est supérieur à la "valeur unitaire normale" des pneumatiques rechapés. Est-ce exact? Quelle est, par exemple, au Brésil la "valeur unitaire normale" des:

a) pneumatiques rechapés de fabrication nationale;
b) des pneumatiques rechapés importés; et
c) des pneumatiques neufs, importés ou de fabrication nationale?

Réponse du Brésil

168. Les amendes *devaient* être supérieures à la valeur unitaire de la plupart des pneumatiques parce que, comme les Communautés européennes l'ont indiqué à juste titre, elles constituent une

[43] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 174.
[44] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 175 et suivants.

"mesure punitive destinée à sanctionner une violation de l'interdiction d'importer imposée par le Brésil". *Voir* le paragraphe 172 de la première communication écrite des Communautés européennes. Cependant, si ces renseignements peuvent aider le Groupe spécial, le Brésil peut donner une estimation approximative des prix moyens (il convient de noter que le prix effectif dépend de nombreux facteurs, tels que le type de pneumatique, sa marque, les dimensions, le type de voiture, le type de terrain et le point de vente):

a) pneumatiques rechapés de fabrication nationale pour voitures particulières – 100 à 280 reais, pour camions – 450 à 930 reais;

b) renseignements à fournir s'ils sont disponibles;

c) pneumatiques neufs pour voitures particulières, importés ou de fabrication nationale – 150 à 550 reais; pour camions – 560 à 1 300 reais.

Question n° 67. Aux deux parties

Si les amendes au titre de l'importation et de la commercialisation peuvent être considérées comme accessoires à la prohibition à l'importation, que signifierait une constatation de l'existence d'une violation du GATT de 1994 concernant la prohibition à l'importation pour ce qui est de la compatibilité des amendes avec les dispositions du GATT? (paragraphe 174 de la première communication écrite des Communautés européennes et paragraphe 157 de la première communication écrite du Brésil)

Réponse des Communautés européennes

169. Une constatation de l'existence d'une violation concernant l'interdiction d'importer signifierait nécessairement que les amendes au titre de l'importation et de la commercialisation sont de la même manière incompatibles avec le GATT. Pour de plus amples renseignements, les Communautés européennes invitent le Groupe spécial à se reporter aux paragraphes 102 à 106 de leur première déclaration orale.

Réponse du Brésil

170. Les amendes seraient de la même manière incompatibles.

G. EXEMPTIONS CONCERNANT LE MERCOSUR

Question n° 68. Au Brésil

Quels pays membres du MERCOSUR exportent, et dans quelles proportions, des pneumatiques rechapés et des pneumatiques usagés vers le Brésil? Quel est le volume annuel de ces importations?

Réponse du Brésil

171. Seuls l'Uruguay et le Paraguay exportent des pneumatiques remoulés vers le Brésil. En 2005, le Paraguay en a exporté 850 tonnes et l'Uruguay 574 tonnes, pour une quantité totale de 1 424 tonnes. Par comparaison, quelque 18 455 tonnes de pneumatiques rechapés ont été importés au Brésil en 1999, l'année ayant précédé celle de l'entrée en vigueur de la Portaria SECEX n° 8/2000.

172. Le commerce de pneumatiques usagés entre les pays membres du MERCOSUR est négligeable. En 2003, les pays membres du MERCOSUR n'ont exporté aucun pneumatique de ce type vers le Brésil. En 2004, l'Argentine a exporté 23 tonnes de pneumatiques usagés vers le Brésil et

l'Uruguay 7 tonnes, ce qui représentait moins de 0,05 pour cent du volume total des importations de pneumatiques usagés.

Question n° 69. Aux deux parties

L'exemption de l'interdiction d'importer accordée aux pays membres du MERCOSUR s'applique-t-elle de la même manière aux pneumatiques rechapés fabriqués à l'aide de carcasses importées et aux pneumatiques rechapés fabriqués à l'aide de carcasses en provenance du MERCOSUR?

Réponse des Communautés européennes

173. Oui.

Réponse du Brésil

174. Oui. Après la fabrication d'un pneumatique rechapé, il n'est pas possible d'identifier l'origine de la carcasse entrant dans sa fabrication.

Question n° 70. Au Brésil

Quelle est la possibilité que des pneumatiques utilisés ou rechapés à l'origine dans les Communautés européennes, ou dans d'autres pays non membres du MERCOSUR, soient importés au Brésil par suite de l'exemption concernant le MERCOSUR?

Réponse du Brésil

175. Il est possible que des pneumatiques utilisés dans les Communautés européennes soient remoulés dans un pays membre du MERCOSUR puis exportés vers le Brésil parce que le Brésil n'exerce aucun contrôle sur la fabrication de pneumatiques remoulés dans les autres pays membres du MERCOSUR. Toutefois, il convient de noter que seuls le Paraguay et l'Uruguay exportent des pneumatiques remoulés vers le Brésil. La capacité de production de ces pays est assez limitée. Par conséquent, le volume effectif de pneumatiques utilisés à l'origine dans les Communautés européennes qui pourraient être importés au Brésil via des pays membres du MERCOSUR est très faible comparativement au volume qui aurait pu être importé directement des Communautés européennes et d'autres pays si l'interdiction d'importer n'existait pas.

176. Il n'est *pas* possible que des pneumatiques rechapés par des moyens autres que le remoulage (quelle que soit l'origine des enveloppes) entrent au Brésil parce que l'interdiction d'importer continue de s'appliquer à ces importations. Enfin, il n'est *pas* possible que des pneumatiques rechapés dans les Communautés européennes entrent au Brésil via d'autres pays membres du MERCOSUR. Si un importateur d'un autre pays membre du MERCOSUR essayait d'importer un pneumatique rechapé dans les Communautés européennes puis de l'exporter vers le Brésil en tant que pneumatique du MERCOSUR, ce contournement violerait les règles d'origine du MERCOSUR.

Question n° 71. Aux Communautés européennes

Pendant la première réunion de fond avec le Groupe spécial, les Communautés européennes ont dit que les principaux fabricants de pneumatiques rechapés de l'Uruguay n'utilisaient que 10 pour cent d'enveloppes d'origine nationale. Disposez-vous d'éléments de preuve à l'appui de cette déclaration?

Réponse des Communautés européennes

177. Les renseignements selon lesquels seulement 10 pour cent, voire moins, des carcasses utilisées par SERISUR S.A. proviennent actuellement de l'Uruguay ou d'autres pays membres du MERCOSUR ont été communiqués oralement le 28 mars 2006 (et confirmés une nouvelle fois le 19 juillet 2006) par M. Gustavo ALBANO, le directeur responsable de Serisur, la principale société uruguayenne fabriquant des pneumatiques rechapés (et actuellement unique exportateur vers le Brésil), à M. Lothar Ehring, l'Administrateur de la Direction générale du commerce des Communautés européennes.

178. Ces renseignements sont confirmés dans un très récent article d'un quotidien (pièce EC-88), où il est dit (traduction) que "Serisur fabrique quelque 60 000 pneumatiques par mois, à partir de carcasses originaires de l'Europe, du Japon et des États-Unis, et de caoutchouc brésilien".

179. Ces données sont également confirmées dans les renseignements accompagnant la décision arbitrale du MERCOSUR du 25 octobre 2005 dans le cadre du différend entre l'Argentine et l'Uruguay, qui indique que l'Uruguay produit des pneumatiques rechapés à partir de carcasses "généralement importées de pays en développement".[45] La forte augmentation des importations de pneumatiques usagés de l'Uruguay depuis 2002[46], année où l'interdiction brésilienne a cessé de s'appliquer aux pays membres du MERCOSUR, qui était imputable à l'accroissement de la demande de carcasses rechapables par les entreprises uruguayennes de rechapage, en est une autre confirmation.

Question n° 72. Au Brésil

Parmi les pneumatiques rechapés importés au Brésil en provenance des pays membres du MERCOSUR:

a) Combien sont fabriqués à partir de pneumatiques qui n'ont pas à l'origine été utilisés au Brésil? Quelle proportion de ces importations représentent-ils?

b) Combien sont fabriqués à partir de pneumatiques qui ont à l'origine été utilisés dans des pays non membres du MERCOSUR? Quelle proportion de ces importations représentent-ils?

Réponse du Brésil

180. Le Brésil ne dispose pas de renseignements sur l'origine des enveloppes utilisées dans la fabrication de pneumatiques rechapés par d'autres pays membres du MERCOSUR. Après la fabrication d'un pneumatique rechapé, il n'est pas possible d'identifier l'origine de la carcasse entrant dans sa fabrication.

Question n° 73. Au Brésil

Quelles options le Brésil avait-il à sa disposition pour mettre en œuvre la décision du tribunal spécial du MERCOSUR du 9 janvier 2002?

[45] Pièce EC-43, paragraphe 101.
[46] Cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 84.

Réponse du Brésil

181. Le tribunal spécial du MERCOSUR a conclu que la législation brésilienne – la Portaria SECEX n° 8/2000 – était "incompatible avec les règlements du MERCOSUR", et plus précisément avec la Décision CMC n° 22/2000, qui interdisait de nouvelles restrictions des échanges. Le tribunal a demandé au Brésil d'"adapter sa législation intérieure compte tenu de l'existence d'une telle incompatibilité". Outre le non-respect, la seule solution dont disposait le Brésil était d'exempter les États membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer.

182. Certaines tierces parties ont donné à entendre que l'une des options que le Brésil avait à sa disposition pour se conformer à la décision du MERCOSUR était d'exempter *tous* les Membres de l'OMC de l'interdiction d'importer, c'est-à-dire éliminer l'interdiction d'importer. Il ne s'agit manifestement pas d'une option raisonnable parce qu'elle aurait obligé le Brésil à renoncer à l'objectif de sa politique et à son niveau de protection, qui est de réduire *le plus possible* la production non nécessaire de déchets de pneumatiques. Pour maintenir l'objectif de sa politique, le Brésil a appliqué la décision du MERCOSUR de la manière la plus étroite possible. Le différend concernait les pneumatiques remoulés, et le Brésil a exempté *uniquement* les importations de pneumatiques remoulés en provenance des pays membres du MERCOSUR. Le fait d'autoriser les importations de pneumatiques au sommet rechapé et les pneumatiques au sommet rechapé, avec chevauchement, en provenance des pays membres du MERCOSUR n'aurait pas réduit le plus possible les déchets parce que cela aurait permis d'importer des produits dont la durée de vie était plus courte et que le Brésil n'avait pas à autoriser. Le fait d'étendre l'exemption à tous les Membres de l'OMC aurait grandement dépassé ce qu'il était nécessaire de faire pour appliquer la décision du tribunal du MERCOSUR et n'aurait pas permis au Brésil de réduire le plus possible la production non nécessaire de déchets de pneumatiques.

Question n° 74. Au Brésil

Le Brésil a-t-il essayé de se prévaloir de la procédure prévue à l'article 22.1 du Protocole de Brasilia pour demander des éclaircissements sur la façon dont il devait se conformer à la décision du tribunal spécial du MERCOSUR du 9 janvier 2002?

Réponse du Brésil

183. Non. L'article 22.1 du Protocole de Brasília prévoit une procédure pour obtenir i) des éclaircissements sur la teneur d'une décision ou ii) une interprétation de la façon dont il faut se conformer à une décision. La décision était claire et il n'y avait pas lieu d'obtenir des éclaircissements au titre de l'article 22.1. Comme le Brésil l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 73, il n'y avait pas d'autre solution pour mettre en œuvre la décision, si ce n'était d'exempter les pays membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer.

Question n° 75. Au Brésil

Au paragraphe 169 de votre première communication écrite, vous indiquez que le MERCOSUR est compatible avec l'article XXIV, parce que:

> *Les parties au MERCOSUR ont éliminé les droits et les autres réglementations restrictives pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les pays membres du MERCOSUR. Et les droits qu'elles appliquent au commerce avec des pays non membres sont identiques en substance.*

Pourriez-vous expliciter cet argument? Plus précisément, pourriez-vous expliquer comment "l'essentiel des échanges commerciaux" entre les pays membres du MERCOSUR sont visés et comment les droits que vous appliquez au commerce avec des pays non membres sont "identiques en substance"?

Réponse du Brésil

184. Les Communautés européennes ont reconnu, pendant la première réunion de fond avec le Groupe spécial, que le MERCOSUR était une union douanière. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine si le MERCOSUR satisfait aux prescriptions de l'article XXIV relatives aux unions douanières.

185. En tout état de cause, le MERCOSUR fait actuellement l'objet d'un examen au Comité des accords commerciaux régionaux. Le Secrétariat de l'OMC a déjà conclu que le MERCOSUR satisfaisait aux prescriptions de l'article XXIV:5 a). Voir le document WT/COMTD/1/Add.15.

Question n° 76. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur l'argument avancé par le Brésil au paragraphe 70 de sa première déclaration orale selon lequel les Communautés européennes ont reconnu le MERCOSUR comme étant une union douanière, ainsi que le prouvent les "négociations bilatérales en vue de la conclusion d'un ALE" qu'elles ont engagées avec le MERCOSUR. Les Communautés européennes ont-elles pour position de reconnaître le MERCOSUR comme étant une union douanière, qu'il satisfasse ou non aux conditions prévues à l'article XXIV:8 et 5?

Réponse des Communautés européennes

186. Les Communautés européennes n'ont pas contesté que le MERCOSUR, conformément à l'article premier du Traité d'Asunción, comporte l'établissement d'une union douanière. Les Communautés européennes tiennent aussi à confirmer qu'elles appuient les efforts d'intégration régionale à l'échelle mondiale, y compris du MERCOSUR.

187. Toutefois, dans la présente affaire, la question n'est pas simplement de savoir si le MERCOSUR est une union douanière au sens général, mais s'il est pleinement conforme aux conditions énoncées à l'article XXIV:5 a) et 8 a). Comme les Communautés européennes l'ont fait remarquer, il incombe au Brésil, en tant que partie invoquant l'article XXIV, de démontrer qu'il est satisfait à ces conditions.[47]

188. Les négociations entre les Communautés européennes et le MERCOSUR ne sont pas pertinentes dans ce contexte. Depuis 2000, les Communautés européennes et le MERCOSUR négocient un accord d'association birégional. Cette approche régionale rend entre autres compte du fait que le MERCOSUR a un tarif extérieur commun et une politique commune en matière de commerce extérieur. Toutefois, cette question n'a rien à voir avec le point de savoir si les accords du MERCOSUR sont en soi conformes à l'article XXIV.

Question n° 77. Aux Communautés européennes

Comment conciliez-vous la déclaration que vous faites aux paragraphes 121 et 122 de votre première déclaration orale et la décision rendue dans l'affaire États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation que vous citez dans la note de bas de page 106 de votre première communication écrite?

[47] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 118.

Réponse des Communautés européennes

189. Dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, le Groupe spécial a exprimé des doutes quant au point de savoir si le critère de nécessité formulé par l'Organe d'appel dans l'affaire *Turquie – Textiles* devait aussi s'appliquer dans des circonstances autres que celles de l'affaire *Turquie – Textiles*, notamment lorsque "la violation alléguée du GATT de 1994 découl[ait] de l'élimination des "droits de douane et autres réglementations commerciales restrictives" entre les participants à une zone de libre-échange".[48]

190. Les Communautés européennes ne partagent pas ces doutes. De l'avis des Communautés européennes, rien n'indique que le critère de nécessité appliqué dans l'affaire *Turquie – Textiles* s'appliquerait uniquement dans les cas où la restriction serait immédiatement et seulement imposée à des importations, mais non à des cas où la restriction serait d'abord imposée à toutes les marchandises, et par la suite éliminée de manière sélective pour les marchandises en provenance de l'union douanière.[49] C'est aussi le point de vue que les Communautés européennes ont défendu devant l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*.[50]

191. Il convient aussi de mentionner que, dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, la question était très spécifique, à savoir si les États-Unis pouvaient, dans le contexte d'une enquête en matière de sauvegardes, inclure le Canada et le Mexique dans l'analyse de l'existence d'un dommage grave et soustraire ces mêmes pays à l'application de la mesure de sauvegarde. L'Organe d'appel a conclu que l'absence de "parallélisme" entre l'enquête et les effets de la mesure était incompatible avec les articles 2 et 4 de l'Accord sur les sauvegardes.[51] Pour cette raison, l'Organe d'appel ne s'est pas prononcé sur la question de savoir si l'article 2:2 de l'Accord sur les sauvegardes, ou l'article XXIV, permettait d'exclure les membres d'une zone de libre-échange du champ d'application d'une mesure de sauvegarde.[52] En outre, l'Organe d'appel a aussi déclaré que les constatations du Groupe spécial relatives à l'article XXIV étaient "sans intérêt dans la pratique et qu'elles n'[avaient] aucun effet juridique".[53]

192. Enfin, il convient de mentionner que les sauvegardes sont visées à l'article XIX, exception qui, contrairement à l'article XX, n'est pas mentionnée dans la liste des exceptions de l'article XXIV:8 a) i). Par conséquent, même s'il était admissible, au titre de l'article XXIV, d'exempter les importations en provenance d'une union douanière de l'application d'une mesure de sauvegarde[54], cela ne voudrait pas dire qu'il en est de même pour les mesures relevant de l'article XX.

Question n° 78. Aux Communautés européennes

Au paragraphe 129 de votre déclaration orale, vous donnez à entendre que des mesures adoptées des années après la conclusion de l'union douanière ne peuvent pas être nécessaires à l'établissement de ladite union douanière. Cela signifie-t-il qu'aucune mesure adoptée par les parties à une union douanière après l'établissement de celle-ci ne pourrait jamais être justifiée au regard de l'article XXIV?

[48] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.148.
[49] Cf. première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 121 et 122.
[50] Cf. rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 66.
[51] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 197.
[52] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 198.
[53] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 199.
[54] Sur cette question, voir aussi la note de bas de page 1 relative à l'article 2 de l'Accord sur les sauvegardes.

Réponse des Communautés européennes

193. Les Communautés européennes ne veulent pas donner à entendre que seules les mesures qui ont été adoptées à un moment donné dans le temps, défini comme l'"établissement de l'union douanière", peuvent être justifiées au regard de l'article XXIV.

194. De l'avis des Communautés européennes, l'établissement d'une union douanière peut aussi être, et est généralement, un processus progressif. C'est ce que reconnaît l'article XXIV:5 c), qui permet l'adoption des accords provisoires nécessaires pour l'établissement d'une union douanière dans un délai raisonnable.[55] Par conséquent, de l'avis des Communautés européennes, une mesure peut aussi être considérée comme adoptée au moment de l'établissement de l'union douanière si elle est adoptée à une date plus tardive que celle de l'établissement original d'une union douanière, sous réserve qu'elle soit nécessaire à l'établissement de l'union douanière et qu'elle soit adoptée dans un délai raisonnable.[56]

195. Toutefois, comme les Communautés européennes l'ont fait remarquer dans leur première déclaration orale[57], ce n'est pas le cas des mesures adoptées par le Brésil. Lorsque le MERCOSUR a été conclu en 1991, les échanges de pneumatiques rechapés entre les pays membres du MERCOSUR n'étaient soumis à aucune restriction. Ce n'est que plus tard que le Brésil a décidé de restreindre ces échanges, pour encore plus tard soustraire les pays membres du MERCOSUR à l'application de cette restriction. Une politique aussi changeante peut difficilement être considérée comme faisant partie de l'"établissement progressif d'une union douanière". En conséquence, étant donné les circonstances spécifiques de l'affaire, l'exemption concernant le MERCOSUR ne peut pas être considérée comme introduite "au moment de l'établissement d'une union douanière".

Réponse du Brésil

196. La question posée par le Groupe spécial montre combien il est difficile d'étendre démesurément l'analyse effectuée dans l'affaire *Turquie – Textiles* pour l'appliquer à des mesures de libéralisation intérieure qui n'élèvent pas d'obstacles au commerce extérieur, comme l'a reconnu le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*. Les membres du GATT entendaient que l'article XXIV soit un instrument efficace de libéralisation régionale, et non qu'il sonne le glas d'une telle libéralisation.

Question n° 79. Au Brésil

Au paragraphe 22 de leur première déclaration orale, les Communautés européennes font valoir que la chronologie des mesures qui entraînent une discrimination entre les marchandises provenant de l'union douanière et les marchandises provenant de l'extérieur de l'union douanière ne change rien aux critères applicables au titre de l'article XXIV:5. Pourriez-vous formuler des observations à ce sujet?

Réponse du Brésil

197. Le Brésil note que ce n'est pas le paragraphe 22 qui fait référence à la chronologie des mesures, mais plutôt le paragraphe 122. Le Brésil répondra aux arguments avancés par les Communautés européennes au paragraphe 122.

[55] Le paragraphe 3 du Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV du GATT de 1994 dispose que le "délai raisonnable [...] ne devrait dépasser dix ans que dans des cas exceptionnels".
[56] Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Argentine – Chaussures (CE)*, paragraphe 8.98.
[57] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 129.

198. Dans la présente affaire, la chronologie des mesures démontre que le Brésil ne s'est pas livré à une discrimination injustifiable et arbitraire. Le Brésil a maintenu une prohibition à l'importation qui s'appliquait aux importations en provenance de *tous* les pays. Lorsque l'Uruguay a contesté la prohibition dans le cadre du MERCOSUR, le Brésil a énergiquement défendu l'interdiction devant le tribunal spécial du MERCOSUR. Ce n'est qu'après la décision rendue par le tribunal du MERCOSUR contre lui que le Brésil a exempté les pays membres du MERCOSUR de l'application de l'interdiction, et seulement dans la mesure minimale nécessaire. Tout au plus, la chronologie des mesures brésiliennes démontre-t-elle que l'objectif du Brésil a toujours été de protéger la santé publique et l'environnement en appliquant l'interdiction le plus rigoureusement et le plus complètement possible?

Question n° 80. Aux deux parties

Pourriez-vous préciser ce que signifie, à votre avis, le membre de phrase "à l'exception, dans la mesure où cela serait nécessaire, des restrictions autorisées aux termes des articles XI, XII, XIII, XIV, XV et XX " (pas d'italique dans l'original) qui figure à l'article XXIV:8 a)? Plus précisément, pourriez-vous indiquer comment, à votre avis, la "nécessité" doit être évaluée en vertu de cette disposition, par rapport aux mesures autorisées aux termes de l'article XX?

Réponse des Communautés européennes

199. Le membre de phrase cité indique clairement que, pour satisfaire à la prescription de libéralisation de "l'essentiel des échanges commerciaux" à l'intérieur d'une union douanière, il n'est pas nécessaire d'abolir aussi les mesures qui sont autorisées, entre autres, par l'article XX.[58]

200. Bien entendu, cela ne signifie pas que l'article XXIV:8 a) exige le maintien de réglementations commerciales restrictives entre les membres d'une union douanière. C'est ce qu'indique l'expression "dans la mesure où cela serait nécessaire" qui figure entre parenthèses à l'article XXIV:8 a). Toutefois, lorsque des réglementations restrictives ne sont pas nécessaires aux fins de l'article XX, et qu'elles sont donc abolies entre les membres de l'union douanière, elles doivent être abolies pour tous les Membres et pas simplement pour les membres de l'union douanière.

201. En conclusion, l'application discriminatoire d'une mesure justifiée au regard de l'article XX ne peut pas être considérée comme nécessaire à l'établissement d'une union douanière.

Réponse du Brésil

202. Ainsi que le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 50, l'expression "dans la mesure où cela serait nécessaire" donne aux Membres de l'OMC qui font partie d'une union douanière le droit de maintenir des droits de douane et d'autres réglementations restrictives entre les territoires constitutifs de l'union, sur la base entre autres des exceptions générales prévues à l'article XX, tout en continuant de satisfaire à la prescription de l'article XXIV:8 selon laquelle les restrictions doivent être éliminées pour l'essentiel des échanges commerciaux entre les territoires constitutifs de l'union. Toutefois, l'article XXIV:8 n'*exige* pas des membres de l'union douanière qu'ils maintiennent des restrictions commerciales en invoquant l'article XX ni ne leur impose l'obligation de le faire. Cette interprétation du membre de phrase figurant entre parenthèses à l'article XXIV:8 a) irait à l'encontre du but même de l'établissement d'une union douanière – qui est d'éliminer les obstacles au commerce entre ses membres – et serait contraire à l'article XXIV, qui encourage le plus haut niveau de libéralisation des échanges intérieurs ("éliminés pour l'essentiel des échanges commerciaux").

[58] Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Argentine – Chaussures (CE)*, paragraphe 8.96.

Question n° 81. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur l'affirmation faite par les Communautés européennes au paragraphe 134 de leur première déclaration orale selon laquelle "contrairement aux allégations du Brésil, le Décret (législatif) n° 88/1992 ne contient pas l'obligation énoncée à l'article 21.2 du Protocole de Brasilia, mais il approuve simplement le protocole au nom du Brésil".

Réponse du Brésil

203. L'incorporation des traités internationaux dans le droit brésilien est un processus complexe qui nécessite la participation des pouvoirs exécutif et législatif. La première étape est la conclusion (signature) du traité par le Président de la République, qui a le pouvoir exclusif de le faire en vertu de l'article 84 (VIII) de la Constitution fédérale. Le traité doit ensuite être approuvé au moyen d'un décret législatif par le Congrès national, qui a la compétence exclusive de se prononcer de manière définitive sur les traités internationaux, conformément à l'article 49 (I) de la Constitution. Une fois le traité approuvé, le Président intervient de nouveau et promulgue un décret, qui est publié au Journal officiel accompagné de la traduction en langue portugaise du texte du traité. À ce moment, le traité fait partie du droit intérieur brésilien. Les traités internationaux incorporés dans le droit brésilien ont le même statut que les autres lois du système juridique brésilien. Une partie privée peut même engager une action en justice sur la base des dispositions d'un traité international incorporé (voir, par exemple, les articles 102 (III) b), 105 (III) a) et 109 (III) de la Constitution fédérale).

204. Le Protocole de Brasília a été approuvé par le Congrès national en vertu du Décret législatif n° 88/1992 (pièce BRA-76), et il a par la suite été promulgué et publié en vertu du Décret n° 922 du 10 septembre 1993 (pièce BRA-101). Le Décret législatif n° 88/1992 ne "contient" peut-être pas l'obligation énoncée à l'article 21.2 du Protocole de Brasília, mais le Décret n° 922/1993 la contient certainement, et le Protocole de Brasília fait sans aucun doute partie du droit intérieur brésilien. Par conséquent, les affirmations faites par les Communautés européennes au paragraphe 134 de leur première déclaration orale au sujet du statut du Protocole de Brasília dans le droit brésilien sont tout à fait erronées.

Question n° 82. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur l'argument avancé par les Communautés européennes au paragraphe 137 de leur première déclaration orale selon lequel les exemptions ne "visent pas à assurer le respect" de la décision du tribunal arbitral par quelqu'un d'autre et que le Brésil se conformait plutôt simplement à ses obligations.

Réponse du Brésil

205. Dans leur argument, les Communautés européennes essaient d'établir une distinction entre les lois municipales qui lient des parties privées (personnes physiques ou morales) et les lois qui lient l'État ou ses organes. Cette distinction n'a aucun fondement. Ni le texte de l'article XX d) ni la jurisprudence de l'OMC ne fournissent de fondement à une telle distinction. Dans l'affaire *Mexique – Boissons sans alcool*, l'Organe d'appel a établi une distinction entre les lois qui réglementaient le comportement national et les lois qui visaient à assurer le respect des "obligations internationales d'un *autre* Membre de l'OMC". *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Boissons sans alcool*, paragraphe 70 (pas d'italique dans l'original). L'Organe d'appel a établi que les lois relevant de la dernière catégorie ne pouvaient pas être justifiées au regard de l'article XX d). Il n'a pas formulé de constatation similaire en ce qui concerne les lois municipales qui visaient à assurer le respect des *propres* obligations internationales du gouvernement. Au contraire, l'Organe d'appel a déclaré sans équivoque que, aux fins de l'article XX d),

> "l'expression "lois et règlements" couvr[ait] les règles qui [faisaient] partie du système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC, y compris les règles découlant des accords internationaux qui [avaient] été incorporés dans le système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC ou qui [avaient] un effet direct selon le système juridique de ce Membre."
>
> Rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Mexique – Boissons sans alcool*, paragraphe 79. (non souligné dans l'original)

206. Ce libellé clair et sans équivoque ne permet pas de faire valoir que l'article XX d) s'applique uniquement aux lois qui réglementent le comportement de parties privées, vu en particulier que la plupart des accords internationaux imposent des obligations aux gouvernements et non aux parties privées.

Question n° 83. Aux Communautés européennes

L'argument que vous avancez au paragraphe 137 de votre première déclaration orale est-il lié à votre position selon laquelle le Décret du Brésil (n° 88/1992) ne montre pas clairement que les dispositions de l'Accord instituant le MERCOSUR sont incorporées dans les lois et réglementations intérieures du Brésil?

Réponse des Communautés européennes

207. Non. Pour invoquer avec succès l'article XX d), le Brésil doit montrer a) que l'obligation de respecter la décision du tribunal arbitral du MERCOSUR est contenue dans une "loi" ou un "règlement" au sens de l'article XX d), et b) que la mesure est nécessaire pour "assurer le respect" de cette loi ou de ce règlement.

208. L'argument avancé par les Communautés européennes au paragraphe 137 concerne la deuxième de ces conditions. Ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué, le fait d'"assurer le respect" d'une loi ou d'un règlement signifie "faire appliquer" cette loi ou ce règlement en ce qui concerne d'autres acteurs, habituellement des personnes physiques ou morales.[59] En adoptant l'exemption concernant le MERCOSUR, le Brésil ne cherchait pas à "assurer" le respect par quelqu'un d'autre, mais simplement à se conformer lui-même à ses obligations internationales. La mesure du Brésil ne relève donc pas de l'article XX d).

Réponse du Brésil

209. Le Brésil note que ses engagements dans le cadre du MERCOSUR, y compris le Protocole de Brasília, ont été incorporés dans le droit intérieur. Voir la réponse du Brésil à la question n° 81.

Question n° 84. Aux Communautés européennes

Compte tenu des observations formulées au paragraphe 137 de votre première déclaration orale concernant le fait que le Brésil invoque l'article XX d), pourriez-vous formuler des observations sur la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire Mexique – Boissons sans alcool selon laquelle l'expression "lois et règlements" figurant à l'article XX d) "couvre les règles qui font partie du système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC, y compris les règles découlant des accords internationaux qui ont été incorporés dans le système juridique intérieur d'un Membre de l'OMC"?

[59] Première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 135.

Réponse des Communautés européennes

210. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à rappeler que l'argument qu'elles avancent au paragraphe 137 de leur première déclaration orale ne concerne pas le sens de l'expression "lois et règlements", mais le sens de l'expression "pour assurer le respect" qui figure à l'article XX d).

211. En ce qui concerne le sens de l'expression "lois et règlements", les Communautés européennes pensent comme l'Organe d'appel que ces lois ou règlements comprennent les accords internationaux lorsque ceux-ci sont incorporés dans l'ordre juridique interne du Membre de l'OMC de manière à pouvoir être applicables à l'égard de particuliers.[60]

212. La raison de cette interprétation est que les accords internationaux peuvent traiter de questions qui exigent une mise en application dans l'ordre juridique interne des Membres de l'OMC. On pourrait prendre l'exemple des accords internationaux qui traitent de la protection des droits de propriété intellectuelle, tels que les marques de fabrique ou de commerce, le droit d'auteur ou les indications géographiques. Si un tel accord, au lieu d'être transposé par une législation intérieure, est directement applicable dans l'ordre juridique interne, il peut donc aussi faire l'objet de mesures d'application au sens de l'article XX d).

213. Toutefois, cela ne veut pas dire que les obligations internationales énoncées dans un accord international deviennent de la même manière des "lois ou règlements" au sens de l'article XX d). En conséquence, l'article XX d) ne peut pas être invoqué lorsque, au lieu d'appliquer un accord international dans son ordre juridique interne, un Membre respecte simplement ses obligations internationales.

H. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS SPÉCIFIQUES

Question n° 85. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il fournir une traduction en langue anglaise des parties du Code national de la circulation qui visent à contribuer à la promotion d'un meilleur entretien des pneumatiques?

Réponse du Brésil

214. *Voir* la pièce BRA-102.

Question n° 86. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il fournir une traduction en langue anglaise de la décision du tribunal spécial du MERCOSUR (pièce BRA-74)?

Réponse du Brésil

215. *Voir* la pièce BRA-103.

[60] Devant le Groupe spécial *Mexique – Boissons sans alcool*, les Communautés européennes ont exprimé leurs vues comme suit (rapport du Groupe spécial, paragraphe 5.51, non souligné dans l'original):

> Sur un plan général, les Communautés européennes n'excluraient pas qu'un accord international conclu par un Membre de l'OMC puisse aussi constituer une "loi" ou un "règlement" au sens de l'article XX d) du GATT de 1994, pour autant que cet accord soit directement applicable dans l'ordre juridique interne de ce Membre et puisse donc être mis directement en application à l'égard des particuliers.

II. APRÈS LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

A. GÉNÉRALITÉS

Question n° 87. Au Brésil

Le Brésil maintient-il un système d'inspections obligatoires périodiques des véhicules (voir le paragraphe 82 de la première communication écrite du Brésil et le paragraphe 78 de la deuxième communication écrite des CE)?

Réponse du Brésil

216. Oui. Le Code national de la circulation (Loi n° 9.503/1997) (pièce BRA-102) établit un système d'inspections obligatoires des véhicules au Brésil. Le Code exige l'examen de la sécurité des véhicules, y compris des pneumatiques, et la conformité avec les règles concernant les émissions. Conformément au droit brésilien, les États ont compétence pour élaborer et faire respecter des normes de sécurité et des procédures d'inspection sur leur territoire, et c'est ce qui se fait actuellement. Toutefois, le pouvoir exécutif a présenté un projet de loi pour établir des normes d'inspection uniformes au niveau fédéral (projet de loi n° 5.979/2001) (pièce BRA-167). Le projet de loi est actuellement examiné par l'organe législatif.

217. L'absence actuelle de règles nationales ne veut pas dire que les États et les municipalités au Brésil ne peuvent pas entre-temps appliquer des règles locales pour effectuer les inspections périodiques. Ils peuvent le faire et le font effectivement, ainsi que le Brésil l'a noté dans sa réponse à la question n° 8 posée par les Communautés européennes. En outre, au Brésil, les inspections ne se limitent pas aux inspections annuelles. Chaque véhicule au Brésil fait l'objet d'une inspection au moment de sa première immatriculation et d'un changement de propriétaire, et aussi lorsque le propriétaire du véhicule déménage dans un autre État. Selon le Département national de la circulation, 30 pour cent de la flotte automobile brésilienne est inspectée tous les ans par suite d'un changement de propriétaire ou du déménagement du propriétaire dans un autre État.

Observations formulées par les Communautés européennes

218. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil allègue qu'il maintient un système réglementaire d'inspections obligatoires des véhicules. Toutefois, cette allégation n'est étayée par aucun des éléments de preuve produits par le Brésil, et elle est incompatible avec les propres déclarations du Brésil sur le sujet.

219. Dans sa réponse, le Brésil allègue que le Code national de la circulation (Loi n° 9.503/1997) (pièce BRA-102) établit un système d'inspections obligatoires des véhicules au Brésil. Toutefois, cette allégation est fausse. L'article 104 de ladite loi annonce simplement que "la sécurité des véhicules *sera* évaluée au moyen d'inspections, qui *seront* obligatoires". Ainsi que le Brésil le clarifie lui-même, il n'existe actuellement aucune règle au niveau fédéral au Brésil qui établirait un tel système, et les procédures d'inspection pertinentes doivent donc être élaborées par les États et les municipalités du Brésil.

220. En ce qui concerne les règles existant au niveau des États brésiliens, dans sa réponse aux questions n° 8 et 9 posées par les Communautés européennes, le Brésil a aussi précisé qu'un seul des 27 États, à savoir l'État de Rio de Janeiro, maintenait un système d'inspections obligatoires

périodiques des véhicules.[61] En conséquence, il n'est tout simplement pas vrai qu'il existe un système d'inspections obligatoires périodiques des véhicules sur l'ensemble du territoire brésilien.

221. Le Brésil a aussi fait de nouveau référence à un projet de loi qui établirait un programme d'inspections fédérales uniformes, et il a finalement présenté un exemplaire de ce projet de loi (projet de loi n° 5.797/2001, pièce BRA-167). Toutefois, il convient de noter que ce projet de loi, qui remonte à 2001, n'est toujours pas adopté, et l'on ne sait pas très bien si et quand il le sera. En outre, ce qui importe, c'est la date d'établissement du Groupe spécial, et à cette date, le Brésil ne maintenait manifestement pas un système obligatoire d'inspections périodiques des véhicules.

222. Le Brésil a aussi fait valoir que chaque véhicule au Brésil était inspecté lorsqu'il changeait de propriétaire ou que son propriétaire déménageait dans un autre État, et il a allégué que 30 pour cent de la flotte automobile brésilienne étaient inspectés tous les ans pour cette raison.[62] Toutefois, le Brésil n'a présenté aucun élément de preuve démontrant que de telles inspections sont en fait obligatoires et qu'elles ont effectivement lieu sur l'ensemble de son territoire. En outre, il semble très peu probable que 30 pour cent de la flotte automobile du Brésil soient chaque année affectés par un changement de propriétaire ou un déménagement dans un autre État. Comme le Brésil n'a présenté aucune preuve pour étayer son affirmation, on ne peut donc pas supposer que de telles inspections remplaceraient les inspections périodiques des véhicules.

223. En conclusion, il convient de rappeler que le Brésil a lui-même reconnu que "les inspections des véhicules automobiles [étaient] un mécanisme important d'augmentation du nombre d'enveloppes rechapables dans le pays".[63] En conséquence, le Brésil n'a pas choisi une solution de rechange raisonnablement disponible pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, qui aurait permis de réduire le nombre de pneumatiques de rebut générés au Brésil.

Question n° 88. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il donner des exemples d'incendies de pneumatiques ayant eu lieu sur son territoire, avec indication de leur étendue et évaluation de leur effet négatif sur la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux (voir la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 60)?

Réponse du Brésil

224. Le Brésil a fourni des renseignements sur les incendies de pneumatiques dans les États du Paraná et de Minas Gerais et dans le District fédéral au paragraphe 36 de sa première communication écrite. Il n'a pas pu obtenir de renseignements sur les incendies qui ont eu lieu dans les autres États parce que les corps de sapeurs-pompiers de ces États ne tiennent pas de registre permettant de distinguer les incendies de pneumatiques des autres incendies. Le fait que ces données ne sont pas disponibles ne signifie pas, bien entendu, qu'il n'y a pas d'incendies de pneumatiques dans les autres États.

225. Il n'y a pas lieu d'évaluer l'effet négatif des incendies de pneumatiques sur la santé et la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux au Brésil en particulier, parce qu'il existe de nombreux éléments montrant les risques découlant de ces incendies dans le monde entier. Au Brésil, les incendies ne sont pas différents de ceux qui ont lieu ailleurs. L'argument avancé par les Communautés européennes aux paragraphes 60 et 61 de leur deuxième communication écrite en ce

[61] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 78 et note de bas de page 73.

[62] Réponse du Brésil à la question n° 87 du Groupe spécial, paragraphe 2.

[63] Réponse du Brésil à la question n° 8 des Communautés européennes.

qui concerne les incendies de pneumatiques est spécieux. Il repose sur ce que l'on appelle le problème du raisonnement par induction, c'est-à-dire le fait de croire que, puisque l'expérience montre que l'événement A a toujours succédé à l'événement B, il ne s'ensuit pas qu'il en sera encore de même. Les gouvernements ne peuvent pas fonder leurs décisions sur un tel raisonnement. Les gouvernements prudents pensent que si la foudre ou un acte criminel peut, dans d'autres pays, causer un incendie de tas de pneumatiques usagés, la même chose peut se produire sur leur territoire. De même, les gouvernements prudents pensent aussi que, si ces incendies ont provoqué l'émission de polluants mortels dans d'autres pays, la même chose peut se produire sur leur territoire.

226. Lorsque, dans les années 90, le Brésil a entrepris de lutter contre la dengue et d'autres maladies transmises par les moustiques en procédant, entre autres choses, à la collecte des pneumatiques usagés qui étaient disséminés sur son vaste territoire, les responsables brésiliens ont compris que le fait de simplement récupérer et empiler ces pneumatiques n'était pas la panacée. Non seulement les tas de pneumatiques risquent de contaminer les eaux de surface et souterraines par lixiviation, et de devenir eux-mêmes des aires de reproduction des moustiques, mais ils peuvent aussi prendre feu par suite de la foudre ou d'un acte criminel. Le Brésil avait connaissance des incendies de pneumatiques dévastateurs qui s'étaient produits au pays de Galles[64], en Californie[65], en Ontario[66] et dans bien d'autres endroits, tant au Brésil qu'à l'étranger. Le Brésil avait aussi connaissance d'études montrant les risques toxiques de ces incendies.

227. Aucun gouvernement n'aurait pu ignorer ni n'aurait ignoré ces avertissements en partant du raisonnement illogique que, simplement parce que des pneumatiques avaient pris feu dans d'autres endroits, et simplement parce que ces incendies avaient provoqué le rejet de toxines mortelles dans l'atmosphère à d'autres endroits, rien ne permettait de conclure que la même chose pouvait se produire sur son territoire. Le Brésil avait pris note de ces avertissements et il y avait répondu de manière responsable et prudente.

Observations des Communautés européennes

228. Contrairement à ce qu'il dit dans sa réponse à cette question du Groupe spécial, le Brésil n'a fourni aucun renseignement pertinent concernant les incendies de pneumatiques sur son territoire. Le seul renseignement fourni se limite au nombre d'incendies de pneumatiques qui ont eu lieu dans deux États et dans le District fédéral, sans indication, comme les Communautés européennes l'ont déjà signalé[67], sur leur emplacement, origine/causes, étendue et durée ni évaluation de leurs effets négatifs réels sur la santé. Le Brésil a aussi admis qu'il n'a pas pu obtenir de renseignements sur les incendies de pneumatiques dans les autres États.

229. Cela montre déjà que les incendies de pneumatiques au Brésil ne paraissent pas avoir la même étendue que ceux qui ont eu lieu au Royaume-Uni, aux États-Unis et au Canada auxquels le Brésil a

[64] *Voir* l'Agence pour la protection de la santé (Royaume-Uni), Chemical Hazard and Poisons Report, page 8 (2003) (pièce BRA-10).

[65] Mike Martinez, "Cleanup of Tracy tyre fire ending soon", *Oakland Tribune*, 3 janvier 2006 (pièce BRA-35); Agence californienne de protection de l'environnement (États-Unis), Bureau de gestion intégrée des déchets, Five-Year Plan for the Waste Tyre Recycling Management Program, page 18 (2003) (pièce BRA-36).

[66] Laurent Simon & Thierry C. Pauchant, Developing the Three Levels of Learning in Crisis Management: A Case Study of Hagersville Tyre Fire, Review of Business, automne 2000, page 7 (pièce BRA-139).

[67] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60. Les CE avaient déjà demandé au Brésil de fournir des renseignements sur ces questions au début de la procédure: voir la question n° 13 posée par les Communautés européennes.

fait référence dans ses communications.[68] Sinon, il aurait été très facile pour le Brésil, en ce qui concerne les incendies de déchets sur son territoire, de joindre des rapports et des coupures de presse similaires à ceux qu'il avait trouvés sur les incendies de pneumatiques à l'étranger. Les dimensions du site pour ce qui est du nombre de pneumatiques sont un élément important pour évaluer les effets défavorables des incendies de pneumatiques. Ainsi, la pièce BRA-10 montre, au tableau 1, page 8, que dans les incendies de déchets peu importants, l'un à Washington (Pennsylvanie) qui concernait 1,7 million de pneumatiques, et l'autre dans la réserve de Gila River (Arizona) qui concernait 3 millions de pneumatiques, il n'a été fait état d'aucun effet défavorable sur l'environnement. Dans un autre incendie survenu au Cheshire (Angleterre), qui concernait 500 000 pneumatiques, le seul effet défavorable observé était limité au site.

230. Le Brésil allègue que les gouvernements prudents ont le droit de s'appuyer sur l'inférence inductive pour conclure que, si des incendies de pneumatiques ont lieu dans d'autres régions du monde et y ont des effets négatifs, la même chose se produira sur leur propre territoire. Mais cet argument ne tient pas compte du fait que les conséquences défavorables des pneumatiques de rebut dépendent des variables mentionnées ci-dessus. Le risque de déclenchement d'un incendie n'est pas non plus le même d'un pays à l'autre parce que la grande majorité des incendies sont dus à des actes criminels[69], qui dépendent dans une très large mesure de facteurs sociaux.

231. En tout état de cause, il est étonnant d'apprendre que le Brésil ne tient pas de registre des incendies de pneumatiques qui se sont produits sur son territoire, comme le font tous les gouvernements prudents. Ces renseignements sont essentiels pour la lutte contre les incendies futurs et leur prévention, et les éléments de preuve que le Brésil a joints à ses communications rendent clairement compte de cette préoccupation.[70]

232. Les Communautés européennes tiennent enfin à rappeler que les incendies de pneumatiques sont un problème qui n'est pas lié à l'importation de pneumatiques rechapés, mais à la gestion des déchets de pneumatiques. Étant donné le nombre de pneumatiques concernés, la reprise des échanges de pneumatiques rechapés aurait dans le pire des cas une incidence faible sur la quantité totale de déchets de pneumatiques qui sont générés. Pour cette raison également, le Brésil n'a démontré d'aucune façon le rapport qui existerait entre l'importation de pneumatiques rechapés et la fréquence, l'ampleur et les effets dommageables des incendies de pneumatiques.

---

[68] Il est très important de noter que les incendies mentionnés par le Brésil dans sa réponse concernaient plusieurs millions de pneumatiques: 10 millions de pneumatiques à Powys (pays de Galles) (pièce BRA-10), 7 millions de pneumatiques à Tracy (Californie), 5 millions de pneumatiques à Westly (Californie) (pièce BRA-36) et 14 millions de pneumatiques à Hagersville (Ontario) (pièce BRA-139). Dans un autre incendie de pneumatiques survenu à Wyandot (Ohio), il s'agissait de 26 millions de pneumatiques (pièce BRA-38, page 2).

[69] Le tableau 1 de la pièce BRA-10, page 8, montre que des onze incendies de pneumatiques qui y sont énumérés, ce n'est que pour un seul qu'il n'y avait pas de données disponibles sur sa cause; pour les dix autres il est indiqué qu'"on soupçonne un acte criminel" ou qu'"un acte criminel est une cause possible".

[70] Ainsi, à la page D-1 du document intitulé "Tyre Pile Fires", joint en tant que pièce BRA-29, il est expliqué que "[l]'extinction de la dernière flamme ne marque aucunement la fin des activités sur le site d'un incendie de pneumatiques empilés. Dans la partie D de ce volume, nous décrivons les activités qui se déroulent après l'incendie. Ces activités comprennent […] et 3) l'établissement de rapports faisant état des activités de lutte contre les incendies, des préoccupations relatives à la santé et la sécurité, des considérations environnementales et des enseignements tirés de l'ensemble du processus".

Question n° 89. Au Brésil

Le Brésil pourrait-il formuler des observations sur la déclaration faite par un représentant du Ministère de la santé du Brésil le 14 avril 2002 devant la Commission de protection des consommateurs, de l'environnement et des minorités selon laquelle "même si nous devions éliminer tous les pneumatiques du Brésil, nous ne pourrions toujours pas empêcher la transmission de la [dengue]"? (Voir la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 59.)

Réponse du Brésil

233. La déclaration est exacte. Comme le Brésil l'a indiqué aux paragraphes 125 à 130 de sa deuxième communication écrite et au paragraphe 91 de sa deuxième déclaration orale, les pneumatiques de rebut sont l'un des trois grands facteurs qui contribuent à l'épidémie de dengue au Brésil. Le fait de réduire l'accumulation de pneumatiques de rebut n'éliminera pas en soi la dengue parce que nous n'éliminerions qu'une seule des sources de prolifération des moustiques. C'est pourquoi, en plus de récupérer les pneumatiques, la campagne de lutte contre la dengue menée par le Brésil cible aussi d'autres grands conteneurs. Elle vise à sensibiliser la population à la prévention de la dengue, à surveiller les populations de moustiques, à évaluer la résistance des moustiques aux insecticides et à faire des recommandations sur la manière de traiter les personnes atteintes de la dengue.

234. Cependant, il est important de souligner que les pneumatiques de rebut sont le gîte larvaire préféré des moustiques, ainsi que le Brésil l'a amplement démontré aux paragraphes 17 à 32 de sa deuxième communication écrite. Les Communautés européennes ont fait valoir dans leur deuxième déclaration orale que d'autres conteneurs sont beaucoup plus pertinents pour la lutte contre la dengue et elles ont présenté à l'appui une étude de l'*aedes aegypti* menée dans deux quartiers de Manaus, au Brésil (pièce EC-124). Pourtant, même cette étude – dont la portée était très limitée – prouve que les pneumatiques sont très pertinents. Il y est spécifiquement mentionné à la page 6 que parmi les conteneurs auxquels étaient attribuées des valeurs positives, "les groupes des *pneumatiques*, des bocaux, du matériel de construction et des récipients d'entreposage se démarquaient des autres" et que "[l]e groupe des pneumatiques [] affichait des moyennes très élevés à Praça 14".

Observations des Communautés européennes

235. Tout d'abord, la réponse du Brésil à cette question contredit ce qu'a expliqué le Ministre brésilien de l'environnement à la première réunion de fond avec le Groupe spécial. Le Brésil fait maintenant valoir que "les pneumatiques de rebut sont le gîte larvaire préféré des moustiques".[71] Selon le Ministre, dans 25 pour cent seulement des 1 140 municipalités ayant signalé des cas de dengue en 2003, les pneumatiques étaient l'aire de reproduction la plus importante des moustiques porteurs de la dengue. Toutefois, il faut aussi considérer cette déclaration avec beaucoup de réserve parce que le Brésil n'a jamais présenté au Groupe spécial l'étude menée par le Ministère de la santé sur laquelle s'appuie cette affirmation.

236. En tout état de cause, les rapports sur lesquels reposent les affirmations faites par le Brésil aux paragraphes 17 à 32 de sa deuxième communication écrite ne sont pas valables pour démontrer que les pneumatiques de rebut sont *généralement* le gîte larvaire prédominant des moustiques. Le rapport joint en tant que pièce BRA-109 a été établi en 1985 et il ne porte que sur 14 quartiers de la municipalité de Sao José do Rio Preto (État de Sao Paulo). L'étude jointe en tant que pièce BRA-110 a aussi été menée dans une municipalité de l'État de Sao Paulo et les valeurs positives attribuées aux pneumatiques ne représentaient que 11,9 pour cent des conteneurs. Le rapport joint en tant que pièce BRA-111 se limite à deux îles situées sur la rivière Paraná et le taux de positivité des

[71] Réponse du Brésil à la question n° 89 du Groupe spécial, paragraphe 8.

pneumatiques est pratiquement égal à celui des boîtes de conserve. Le rapport joint en tant que pièce BRA-112 portait seulement sur les points de collecte des pneumatiques de rebut sous forme de fosses dans la municipalité de Nova Iguaçu (État de Rio de Janeiro). Les études jointes en tant que pièces BRA-113 et BRA-114 portaient seulement sur les points de collecte des pneumatiques de rebut et bambous implantés dans les forêts des municipalités de Cambé et Londrina (État de Panará).

237. Enfin, même si les pneumatiques étaient considérés, *quod non*, comme la principale aire de reproduction des moustiques, il est clair que l'élimination des pneumatiques de rebut en tant que sites larvaires ne dépendra pas du maintien de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, mais d'une meilleure gestion des pneumatiques de rebut de toutes sources au Brésil, et pas seulement de ceux qui proviennent des pneumatiques rechapés importés. Ainsi que les Communautés européennes l'ont déclaré dans leur deuxième communication écrite, la pertinence des pneumatiques de rebut provenant des pneumatiques rechapés importés pour la lutte contre la dengue doit être minime.[72]

Question n° 90. Aux deux parties

Quelle est la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voitures particulières au Brésil? (Voir la deuxième communication écrite des CE, paragraphe 57.)

Réponse du Brésil

238. Il n'y a pas d'estimation officielle de la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voitures particulières au Brésil. INMETRO précise que la durabilité d'un pneumatique dépend de nombreux facteurs, tels que le terrain, la qualité des routes et le climat de la région.

239. L'industrie brésilienne du pneumatique estime qu'un pneumatique 175/30 pour voitures particulières peut rouler pendant 60 000 km environ ou environ six ans. Mazola estime qu'un pneumatique 165/70 peut rouler pendant quelque 40 000 km ou quatre ans. Étant donné que la réglementation en matière de rechapage au Brésil et dans les Communautés européennes interdit de rechaper des pneumatiques de plus de sept ans, on peut supposer qu'un pneumatique dure rarement plus de sept ans.

Réponse des Communautés européennes

240. Exprimée en années, la durée de vie moyenne d'un pneumatique est le nombre total moyen de kilomètres que parcourt une voiture avec le même pneumatique avant de devoir le remplacer, divisé par le nombre annuel moyen de kilomètres parcouru par une voiture particulière.

241. Le chiffre de cinq ans qui est mentionné au paragraphe 57 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes était, ainsi que le paragraphe l'indiquait clairement, une simple hypothèse formulée aux fins de l'analyse des renseignements fournis par le Brésil sur le nombre de cas de dengue. Les Communautés européennes notent que le Brésil a utilisé la même hypothèse d'une durée de vie de cinq ans dans sa pièce BRA-162.[73]

242. Selon les renseignements communiqués par l'industrie du pneumatique, dans les Communautés européennes, le nombre moyen de kilomètres parcourus par un pneumatique pour voitures particulières avant d'être remplacé se situe entre 60 000 et 75 000 kilomètres. Selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles, le nombre annuel moyen de kilomètres parcourus par une voiture particulière dans les Communautés européennes est de l'ordre de

[72] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59, *in fine*.

[73] Cf. pièce BRA-162, Note (2), qui fait référence aux exportations de pneumatiques neufs et de véhicules neufs, "cinq ans auparavant".

15 000 kilomètres. Sur cette base, on peut supposer que la durée de vie moyenne d'un pneumatique pour voitures particulières en Europe se situe entre quatre et cinq ans.

243. Les Communautés européennes ne possèdent pas de renseignements spécifiques sur les chiffres correspondants au Brésil, et elles estiment qu'il appartient au Brésil de les fournir. Toutefois, les Communautés européennes notent que, selon les renseignements communiqués par les rechapeurs brésiliens, le kilométrage moyen d'un pneumatique pour voitures particulières au Brésil est de l'ordre de 45 000 km. Il semble que ce moindre kilométrage des pneumatiques brésiliens soit dû au fait que l'état des routes est plus mauvais au Brésil et que le taux d'usure des pneumatiques auquel ont également fait référence les rechapeurs brésiliens soit en conséquence plus élevé.[74]

244. Si l'on suppose que le nombre moyen de kilomètres parcourus par année est de 15 000, la durée de vie moyenne d'un pneumatique au Brésil peut donc être un peu plus courte que dans les Communautés européennes.

Observations des Communautés européennes

245. En ce qui concerne le nombre moyen de kilomètres parcourus par un pneumatique au Brésil, le Brésil indique un kilométrage maximal de l'ordre de 40 000 à 60 000 kilomètres selon le type de pneumatique. Bien que l'on ne sache pas très bien si les types de pneumatiques mentionnés par le Brésil sont représentatifs ni dans quelle mesure ces chiffres tiennent compte des risques d'endommagement des pneumatiques par suite de l'état des routes, il est intéressant de constater que, même d'après les propres chiffres du Brésil, le kilométrage moyen des pneumatiques pour voitures particulières au Brésil semble être inférieur à celui des Communautés européennes. Cela confirme implicitement le fait que le facteur d'usure est plus élevé au Brésil en raison de l'état des routes locales.

246. En ce qui concerne le nombre annuel de kilomètres parcourus par un véhicule au Brésil, il semble que le Brésil utilise une moyenne de 10 000 km. Selon les rechapeurs brésiliens, toutefois, il semblerait que ce chiffre soit plus proche de 15 000 km. En conséquence, en nombre d'années, la durée de vie des pneumatiques au Brésil semble être un peu inférieure à celle qui est indiquée par le Brésil dans sa réponse.

247. Enfin, le Brésil fait valoir que parce que les pneumatiques pour voitures particulières qui ont plus de sept ans ne peuvent pas être rechapés, "on peut supposer qu'un pneumatique dure rarement plus de sept ans". Cela est inexact. Le maximum de sept ans ne représente qu'une limitation de l'âge de l'enveloppe utilisée dans le processus de rechapage, après quoi l'enveloppe peut être utilisée une nouvelle fois pendant un certain nombre d'années. En conséquence, il est clair que si un pneumatique n'est pas beaucoup utilisé, il peut effectivement durer beaucoup plus longtemps que sept ans. De même, si un pneumatique est de nouveau rechapé après avoir été utilisé pendant 6,5 ans, il aura aussi normalement une durée de vie totale bien plus longue que sept ans, si l'on additionne les durées de vie du pneumatique neuf et du pneumatique rechapé.

Question n° 91. Au Brésil

Tous les pneumatiques neufs importés au Brésil sont-ils rechapables? Le Brésil a-t-il mis en place des mesures pour empêcher les importations de pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure?

[74] Pièce BRA-157, paragraphe 6.

Réponse du Brésil

248. Ainsi que le Brésil l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 12 du Groupe spécial, tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil – qu'ils soient de fabrication nationale ou importés – sont des pneumatiques de grande qualité qui sont conformes à des normes techniques et de performance rigoureuses. Ce ne sont pas des "pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure" qui ne peuvent pas être rechapés par la suite. C'est d'ailleurs ce que démontre le taux élevé de rechapabilité au Brésil.

249. Ni le Brésil ni aucun autre pays, d'après ce que sait le Brésil, n'applique de mesures "pour empêcher les importations de pneumatiques neufs bon marché de qualité inférieure". Le Brésil n'a pas connaissance de l'existence d'un moyen permettant de distinguer les pneumatiques neufs susceptibles d'être rechapés de ceux qui ne le sont pas avant que les pneumatiques n'aient effectivement été utilisés.

Observations des Communautés européennes

250. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil allègue que tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil sont "des pneumatiques de grande qualité" qui peuvent être rechapés. Dans le même temps, le Brésil admet aussi qu'il "n'a pas connaissance de l'existence d'un moyen permettant de distinguer les pneumatiques neufs susceptibles d'être rechapés de ceux qui ne le sont pas".[75]

251. Cette déclaration est entièrement dénuée de fondement et en même temps contradictoire. Dans leur réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, les Communautés européennes ont produit d'importants éléments de preuve montrant que ce ne sont pas tous les pneumatiques neufs qui sont rechapables. Le Brésil n'a réfuté d'aucune façon ces éléments de preuve. En outre, les Communautés européennes ne voient pas comment le Brésil peut alléguer que tous les pneumatiques neufs vendus au Brésil peuvent être rechapés, s'il reconnaît en même temps qu'il ne peut pas distinguer les pneumatiques qui peuvent être rechapés de ceux qui ne peuvent pas l'être. Les Communautés européennes tiennent à clarifier que les pneumatiques neufs qui ne sont pas au départ rechapables réussissent néanmoins à satisfaire aux "normes techniques et de performance rigoureuses" qui existent au Brésil, dans les Communautés européennes et ailleurs, et qui n'incluent pas la question de la rechapabilité.

252. Les Communautés européennes tiennent à préciser qu'elles ne demandent pas au Brésil d'interdire l'importation de certains types ou marques de pneumatiques neufs. Toutefois, les Communautés européennes contestent l'hypothèse sans fondement du Brésil voulant que tous les pneumatiques neufs puissent toujours être rechapés, alors que les pneumatiques rechapés pour voitures particulières ne peuvent pas l'être. Il est évident que, dans la mesure où le Brésil autorise l'importation et la fabrication nationale de certains types ou marques de pneumatiques neufs qui ne sont pas *a priori* aptes au rechapage, cela constitue une discrimination additionnelle à l'égard des pneumatiques rechapés importés, dont l'importation est interdite. En outre, le fait que certains pneumatiques neufs sont inaptes au rechapage aura aussi pour effet de faire baisser le taux de rechapage qui, contrairement à l'affirmation du Brésil, est très faible au Brésil pour les pneumatiques pour voitures particulières.

Question n° 92. Au Brésil

Dans votre réponse à la question n° 18 du Groupe spécial, vous indiquez que "certaines des injonctions rendues précédemment sont toujours en vigueur". Pourriez-vous préciser pendant combien de temps elles pourraient demeurer en vigueur et quelle incidence vous vous attendez à ce qu'elles continuent d'avoir sur les importations de pneumatiques usagés?

[75] Réponse du Brésil à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 12.

Réponse du Brésil

253. Les injonctions qui sont toujours en vigueur peuvent être contestées, et le sont, au moyen d'un certain nombre de recours et d'actions en annulation. Elles peuvent aussi être contestées pour des motifs constitutionnels et le Chef de cabinet du Président est en train d'engager l'une de ces actions constitutionnelles. *Voir* les pièces BRA-168 et BRA-169. Par suite de ces actions constitutionnelles, le Brésil s'attend à ce que la Cour suprême fédérale annule très prochainement ces injonctions. Comme le Brésil l'explique aux paragraphes 135 à 141 de sa deuxième communication écrite, les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires – tant existantes que nouvelles – prendront bientôt fin. Le Brésil ne peut pas donner au Groupe spécial la date précise à laquelle sera effectuée la dernière importation en vertu d'une injonction, mais il pense que les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires seront prochainement minimes.

Observations des Communautés européennes

254. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à rappeler que les mesures du Brésil doivent être évaluées telles qu'elles existaient à la date d'établissement du Groupe spécial. Cela comprend aussi la question de savoir si l'interdiction d'importer contribue à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil et celle de savoir si le Brésil a choisi d'autres solutions de rechange raisonnables disponibles pour remplacer l'interdiction.

255. Comme les Communautés européennes l'ont démontré dans leurs communications antérieures[76], des quantités importantes de pneumatiques usagés sont importés au Brésil, sur la base d'injonctions rendues par des tribunaux, dans le but d'être rechapés au Brésil. Comme les Communautés européennes l'ont expliqué, l'importation de grandes quantités de pneumatiques usagés réduit la contribution que peut apporter l'interdiction à la diminution du nombre de pneumatiques de rebut générés au Brésil, et elle signifie aussi que le Brésil n'a pas pris d'autres mesures disponibles pour remplacer l'interdiction. Pour cette raison, les Communautés européennes considèrent que les assurances sans fondement données par le Brésil selon lesquelles les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions rendues par des tribunaux prendront prochainement fin ne sont juridiquement pas pertinentes pour l'évaluation à laquelle doit procéder le Groupe spécial dans la présente affaire.

256. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, tout comme dans ses communications antérieures, le Brésil n'a pas contesté que les injonctions étaient en vigueur, et que les importations de pneumatiques usagés étaient effectuées dans les quantités indiquées par les Communautés européennes. Le Brésil a plutôt allégué que les injonctions [pouvaient] être contestées, et l'[étaient], par un certain nombre de recours et d'actions", y compris par des "actions en annulation" ou des actions engagées pour des motifs constitutionnels. Sur cette base, le Brésil renouvelle son assurance selon laquelle les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires "prendront bientôt fin".[77]

257. À cet égard, il convient de noter que les déclarations du Brésil concernent des décisions que des tribunaux brésiliens pourraient prendre à l'avenir. Il n'y a aucun moyen de savoir quand et comment les tribunaux brésiliens pourraient statuer sur les appels ou les actions susceptibles d'être introduits à l'avenir. Toutefois, ainsi que l'Organe d'appel l'a confirmé, la spéculation au sujet de

[76] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 81 et suivants; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 62 et suivants.

[77] Réponse du Brésil à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphe 13.

décisions futures des tribunaux ne saurait constituer le fondement de l'évaluation objective des faits à laquelle doit procéder un groupe spécial conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord.[78]

258. Il convient aussi de noter que, contrairement aux allégations explicites du Brésil[79], rien n'indique que l'un quelconque des appels ou des actions en question ait été introduit. Dans les pièces BRA-165, BRA-168 et BRA-169, le Brésil a simplement présenté des notes techniques établies par des conseillers juridiques du Président brésilien qui recommandaient expressément l'introduction de certaines actions. Toutefois, le Brésil n'a présenté aucune preuve montrant que de telles actions ont déjà débuté.

259. En outre, les notes en question ont été établies pendant la procédure du Groupe spécial et aussi récemment que le 25 août 2006 (pièce BRA-165) ou le 15 septembre 2006 (pièces BRA-168 et BRA-169). De plus, ainsi que leur teneur le montre clairement, notamment les références faites à l'agence ayant demandé ces notes et les renvois fréquents à la procédure en cours à l'OMC, les notes ont été spécifiquement établies à cause du différend en cours à l'OMC et en vue d'être communiquées au présent Groupe spécial. Ce fait nuit considérablement à la crédibilité de l'analyse juridique contenue dans les notes. En fait, si les actions juridiques recommandées dans les notes étaient effectivement prometteuses, on pourrait se demander pourquoi le gouvernement brésilien ne les a pas engagées plus tôt.

260. En ce qui concerne les actions spécifiques mentionnées dans les notes, la pièce BRA-165 recommande une "action en annulation" et une "action déclaratoire de la non-existence d'un rapport de droit" à l'encontre de la décision finale du tribunal confirmant une injonction détenue par le rechapeur brésilien Pneuback lui permettant d'importer des pneumatiques usagés. Il convient de noter qu'une "action en annulation" est un recours judiciaire exceptionnel concernant des décisions qui sont devenues *res judicata*. C'est ce que reconnaît explicitement la pièce BRA-165, qui explique qu'une "action en annulation est le recours judiciaire et procédural pour faire annuler une décision judiciaire qui ne peut plus faire l'objet d'autres recours".

261. Pour cette raison, la pièce BRA-165 confirme explicitement la communication précédente des Communautés européennes selon laquelle les injonctions détenues par Pneuback sont *res judicata*[80], et réfute la déclaration du Brésil selon laquelle "l'affaire est loin d'être réglée", la décision est "susceptible de faire l'objet d'autres recours et le gouvernement brésilien a engagé une procédure d'appel", et les "Communautés européennes sont mal informées de la procédure".[81] L'action en justice envisagée par le Brésil montre aussi l'absence de pertinence des observations formulées par le Brésil selon lesquelles l'"injonction prévoyait une mesure complètement différente – une interdiction vieille de 15 ans à l'importation de biens usagés".[82] Ce qui importe, ce n'est pas à quand remonte l'injonction, mais si elle est toujours en vigueur et peut être utilisée pour importer des pneumatiques usagés. Sinon, on ne comprendrait pas très bien pourquoi le Brésil envisage une action en annulation et une action visant à établir la non-existence d'un rapport de droit à l'encontre de cette injonction.

[78] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, paragraphe 95; pour la citation intégrale, voir le paragraphe 87 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes.

[79] Réponse du Brésil à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphe 13, et paragraphe 99 de la deuxième déclaration orale du Brésil.

[80] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 89.

[81] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 99. C'est d'ailleurs ce que prouve aussi la pièce BRA-161, qui conclut que "la décision aux termes de laquelle l'injonction a été accordée et a permis à Pneuback d'avoir le droit d'importer des pneumatiques usagés pour se livrer à ses activités [commerciales] est toujours en vigueur".

[82] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 99.

262. Enfin, il conviendrait aussi de noter que, étant donné qu'elles constituent des recours exceptionnels, une action en annulation ne peut aboutir que dans des conditions très limitées.[83] En raison de son caractère exceptionnel, il est encore plus incertain que le recours aboutisse s'il est introduit.

263. En ce qui concerne l'action pour non-respect des principes constitutionnels fondamentaux envisagée dans les pièces BRA-168 et 169, il apparaît qu'il s'agit d'un recours encore plus exceptionnel dont le résultat est tout aussi incertain. En fait, l'action recommandée repose sur l'hypothèse que les injonctions en cause violeraient certains principes généraux de la Constitution brésilienne, tels que le droit à un environnement écologiquement équilibré (article 225 de la Constitution brésilienne) ou le droit à la santé (article 196 de la Constitution). Il est manifeste que le résultat d'une action fondée sur des principes aussi généraux est au mieux très incertain.

264. Ce qui est bien plus intéressant au sujet de la pièce BRA-168, toutefois, c'est qu'elle contient la liste de 24 rechapeurs brésiliens qui détiennent des injonctions leur permettant d'importer des enveloppes de pneumatiques usagés. La même pièce contient aussi la liste des affaires pour lesquelles des demandes d'injonctions ont été refusées, qui est toutefois singulièrement plus courte que la première. Avec cette pièce, le Brésil réfute donc sa propre allégation selon laquelle les injonctions sont un phénomène isolé, selon laquelle le gouvernement brésilien a lutté efficacement contre les injonctions et selon laquelle les Communautés européennes choisissaient avec soin leurs exemples.[84]

265. Enfin, les Communautés européennes tiennent aussi à formuler des observations sur le cas particulier de l'importateur BS Colway. Il est intéressant de constater qu'il est aussi fait référence à Colway dans la pièce BRA-168 comme l'une des sociétés qui bénéficient d'une injonction. Cela est contraire à l'impression que le Brésil a cherché à donner dans sa deuxième déclaration orale, où il a allégué que les Communautés européennes n'avaient pas tenu compte d'un jugement de mars 2006 qui était favorable au gouvernement.[85] En fait, le jugement mentionné par le Brésil était celui d'un tribunal d'instance intermédiaire qui n'affecte pas la validité de l'injonction en vigueur.[86]

266. En conclusion, les Communautés européennes estiment que le Brésil n'a pas donné une réponse plausible à la question du Groupe spécial concernant le point de savoir combien de temps les injonctions existantes pourraient demeurer en vigueur et quelle incidence on peut s'attendre à ce qu'elles continuent d'avoir sur les importations de pneumatiques usagés. Les faits semblent indiquer que ces injonctions pourraient demeurer en vigueur pendant une très longue période et en particulier que les injonctions détenues par les deux principaux rechapeurs et importateurs brésiliens d'enveloppes, BS Colway et Pneuback, mais pas seulement ces injonctions, sont susceptibles d'assurer un flux d'importations continues et à grande échelle de pneumatiques usagés au Brésil.

[83] Pour l'action en annulation, voir l'article 485 du Code de procédure civile du Brésil, auquel il est fait référence dans la pièce BRA-165.

[84] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 101.

[85] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 101; cf. aussi la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 140.

[86] Dans la pièce BRA-151, il est admis que la décision du 7 mars 2006 n'est plus valide et il est confirmé que BS Colway conserve son droit d'importer fondé sur la décision du 22 mai 2006 rendue par le Vice-Président de la Cour fédérale régionale de la Deuxième région, qui l'emporte.

Question n° 93. Au Brésil

Dans sa réponse à la question n° 16 du Groupe spécial, le Brésil a dit ce qui suit: "Comme en vertu des injonctions préliminaires, l'importation de pneumatiques usagés n'est autorisée que pour servir de matières premières, le gouvernement brésilien a imposé de lourdes amendes pour la vente illicite de pneumatiques usagés."

Les entreprises de rechapage qui importent des pneumatiques usagés les vendent-elles (en tant que pneumatiques usagés) et, dans l'affirmative, à qui?

Réponse du Brésil

267. Le Brésil estime qu'au moins 9 pour cent des pneumatiques usagés importés pour servir de matière première au rechapage sont vendus au grand public en tant que pneumatiques (usagés) en partie usés. *Voir* la pièce BRA-94. Ces ventes sont illicites au Brésil et sont passibles d'amendes de 400 reais par pneumatique en vertu du Décret présidentiel n° 3.179 – soit le même règlement qui impose des amendes pour l'importation de pneumatiques rechapés. En 2005, le Brésil a imposé aux rechapeurs brésiliens des amendes totalisant 22,7 millions de reais pour la revente de pneumatiques usagés importés en tant que pneumatiques en partie usés. *Voir* la pièce BRA-69.

Observations des Communautés européennes

268. Dans sa réponse à cette question, le Brésil fait savoir au Groupe spécial que, selon la pièce BRA-94, il estime qu'en 2005 les rechapeurs brésiliens ont vendu 9 pour cent des 11 millions de pneumatiques usagés importés en tant que pneumatiques en partie usés, c'est-à-dire 1 million de pneumatiques. Dans le même temps, le Brésil renvoie le Groupe spécial aux renseignements contenus dans la pièce BRA-69 concernant les amendes qu'il a imposées, où il est indiqué que le nombre de pneumatiques importés pour lesquels des amendes ont été imposées en 2005 s'élève à 59 885. Les Communautés européennes ne savent pas quelle est la raison de l'écart entre les chiffres fournis par le Brésil, mais soit ces chiffres nuisent à la crédibilité des renseignements fournis soit ils laissent planer de sérieux doutes sur l'efficacité avec laquelle le Brésil fait respecter la législation pertinente.

269. Les Communautés européennes tiennent aussi à indiquer que la vente de pneumatiques usagés importés parvenus à mi-vie aux consommateurs pour utilisation directe en l'état semble être un effet secondaire de l'importation d'enveloppes (en vertu d'injonctions des tribunaux). Ces ventes ne se feraient pas si le Brésil autorisait l'importation de pneumatiques rechapés plutôt que d'enveloppes et, quand on les compare, on peut supposer que ces importations et ventes ont un effet plus négatif sur l'accumulation de déchets. D'après la propre réponse du Brésil, ce phénomène des ventes de pneumatiques parvenus à mi-vie aux consommateurs se poursuit, malgré les amendes imposées.

Question n° 94. Au Brésil

Dans sa réponse à la question n° 60 du Groupe spécial, le Brésil a dit ce qui suit: "Si des pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes étaient effectivement entrés au Brésil via l'État du Rio Grande do Sul, ces importations auraient directement résulté des injonctions préliminaires, et non de l'application des mesures imposées par l'État."

Des injonctions préliminaires ont-elles été accordées pour l'importation de pneumatiques rechapés?

Réponse du Brésil

270. Oui, quelques injonctions préliminaires qui permettaient des importations limitées de pneumatiques rechapés ont été effectivement accordées, mais les volumes importés en vertu de ces injonctions ont été minimes.

Question n° 95. Au Brésil

Au paragraphe 91 de leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes estiment qu'"actuellement les initiatives législatives en cours dans les deux chambres du pouvoir législatif brésilien s'orientent, avec un appui plutôt important, vers l'autorisation formelle, et non l'interdiction, des importations d'enveloppes (et de pneumatiques rechapés)" et elles mentionnent entre autres le projet de loi n° 216/03 approuvé par la Commission des affaires sociales du Sénat brésilien. Le Brésil pourrait-il indiquer quel est le statut juridique de ces "initiatives législatives"?

Réponse du Brésil

271. L'examen que font les Communautés européennes de ce qu'il pourrait advenir des projets de loi n° 203/1991 et 216/2003 est purement spéculatif et n'a aucune pertinence juridique. Cela dit, le Brésil traitera brièvement de ces projets de loi pour répondre à la question du Groupe spécial.

272. Tout d'abord, le Brésil note que l'une des mesures législatives remonte à 2003 et l'autre, à 1991, ainsi que l'indiquent les numéros des projets de loi, mais qu'aucune d'entre elles n'a à ce jour force de loi. Le projet de loi n° 216/2003 a été présenté par un sénateur de l'État du Paraná, l'État d'où est originaire le principal rechapeur du Brésil. Comme le Brésil l'a expliqué, les rechapeurs brésiliens cherchent activement à continuer d'importer des pneumatiques usagés parce que ces importations sont bien meilleur marché.

273. Le pouvoir exécutif du Brésil s'est activement opposé aux projets de loi dès le début et il opposera son veto s'ils parviennent à franchir les obstacles législatifs. Il est très peu probable que ces projets de loi soient promulgués; cela exigerait qu'ils soient approuvés par le Sénat et la Chambre des députés, puis signés par le Président. À ce jour, aucun des projets de loi n'a encore été adopté par une des chambres. Les défenseurs du projet de loi n° 216/2003 ont réussi à le faire approuver par la Commission des affaires sociales. Au lieu de prévoir un vote de l'ensemble du Sénat, le Président du Sénat a prévu de tenir des audiences publiques sur le projet de loi à cause de ses répercussions sur la santé et l'environnement. Même si le projet de loi est adopté par le Sénat, il lui faudra ensuite être adopté par la Chambre des députés et éviter le veto du Président. Comme il est très improbable que ce cas de figure se présente, la conclusion des Communautés européennes selon laquelle le Brésil lèvera bientôt son interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés est dénuée de fondement. On pourrait se demander pourquoi les Communautés européennes auraient poursuivi leur contestation devant l'OMC et n'auraient pas simplement attendu que le processus législatif brésilien se poursuive si elles avaient vraiment cru ce qu'elles allèguent.

Observations des Communautés européennes

274. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil a fait valoir que la référence faite par les Communautés européennes aux deux projets de loi est "purement spéculati[ve] et n'a aucune pertinence juridique".[87]

275. Tout d'abord, les Communautés européennes pensent comme le Brésil que les deux projets de loi ne sont pas encore en vigueur, et pour cette raison ils n'affectent pas les mesures en cause dans le

[87] Réponse du Brésil à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphe 16.

présent différend, qui doivent être évaluées telles qu'elles s'appliquaient au moment de l'établissement du Groupe spécial. C'est pourquoi les projets de loi n'ont aucune pertinence pour les recommandations que le Groupe spécial doit faire conformément à l'article 19:1 du Mémorandum d'accord.

276. Cela dit, il est assez étonnant de constater que le Brésil insiste sur la non-pertinence des faits nouveaux qui se produiront alors qu'il a lui-même fait référence à maintes reprises aux mesures futures qu'il allègue vouloir adopter, par exemple en ce qui concerne le respect de l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés, l'établissement d'un système obligatoire d'inspection des véhicules ou l'abolition de l'exemption concernant le MERCOSUR.

277. En fait, les Communautés européennes ont fait référence aux projets de loi pour répondre en particulier à l'allégation du Brésil selon laquelle il mettrait bientôt fin à l'importation de pneumatiques usagés.[88] En outre, les Communautés européennes croient que ces initiatives législatives représentent un contexte utile pour permettre au Groupe spécial d'évaluer la justification de l'interdiction d'importer au regard de l'article XX b). Il est significatif de constater que, au moment où le gouvernement brésilien entreprend de défendre l'interdiction au motif qu'elle est indispensable à la protection de la vie et de la santé au Brésil, des projets de loi visant l'abrogation de l'interdiction recueillent un appui considérable auprès des législateurs brésiliens, y compris d'un organe spécialisé tel que la Commission spéciale du Brésil chargée de la politique nationale de gestion des déchets, où une majorité de députés s'opposent à la position du gouvernement ainsi qu'au type d'arguments que le Brésil a présenté au Groupe spécial.

278. Cela dit, les Communautés européennes n'ont aucune certitude qu'un projet de loi visant l'abrogation de l'interdiction d'importer sera effectivement adopté, et c'est pourquoi elles ont été obligées d'engager la présente procédure de règlement des différends.

Question n° 96. Au Brésil

Concernant la vidéo présentée en tant que pièce EC-73:

a) veuillez préciser ce qu'est l'"opinion Raupp" et indiquer quelle pourrait être sa pertinence pour la présente procédure;

b) veuillez formuler des observations sur la suggestion faite dans le document selon laquelle les entreprises brésiliennes de rechapage ne peuvent fonctionner qu'à 60 pour cent de leur capacité si elles utilisent des enveloppes d'origine nationale.

Réponse du Brésil

279. La pièce est une vidéo de 12 minutes produite par le principal rechapeur brésilien, BS Colway, pour convaincre les législateurs du Brésil d'appuyer le projet de loi n° 216/2003 qui aurait permis l'importation de pneumatiques usagés et rechapés. Voir la réponse du Brésil à la question n° 95 du Groupe spécial. L'opinion Raupp est la version modifiée de ce projet de loi, qui a été introduit par le sénateur Waldir Raupp. Le projet de loi modifié rend compte de la position du sénateur Raupp seulement, et non du gouvernement ou de l'organe législatif brésilien. Il ne s'agit pas d'une loi et il n'a donc aucune pertinence juridique.

280. La vidéo présente, toutefois, de précieux éléments de preuve qui réfutent directement l'argument sur lequel les Communautés européennes ont fondé leur recours – à savoir que les pneumatiques utilisés au Brésil sont inaptes au rechapage. Il est dit ce qui suit dans la vidéo: "De nos

[88] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 91 et 92.

jours, 60 pour cent des matières premières utilisées par les rechapeurs brésiliens sont constituées d'enveloppes d'origine nationales". Les rechapeurs brésiliens reconnaissent ainsi effectivement que, des quelque 18,7 millions de pneumatiques rechapés au Brésil en 2005, au moins 60 pour cent, soit 11,2 millions de pneumatiques rechapés, ont été fabriqués à partir d'enveloppes nationales. Si 80 pour cent, ou 6,2 millions de pneumatiques pour camions ont été fabriqués en 2005 à partir d'enveloppes d'origine nationale, ainsi que le dit l'ABR[89], cela signifie que les 5 millions restants d'enveloppes d'origine nationale ont été utilisées pour fabriquer des pneumatiques rechapés pour voitures particulières et que, des 10,8 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières, au moins 46 pour cent ont été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale en 2005. Ces chiffres contredisent les allégations des Communautés européennes selon lesquelles "les pneumatiques usagés brésiliens sont inaptes au rechapage"[90] et "les pneumatiques rechapés pour voitures particulières au Brésil sont fabriqués en très grande majorité à partir d'enveloppes importées".[91]

281. En ce qui concerne la partie b), si les rechapeurs brésiliens ne peuvent effectivement pas fonctionner à pleine capacité avec des enveloppes brésiliennes seulement, c'est que c'est une conséquence directe de l'existence d'une capacité excédentaire, ainsi que le Brésil l'a expliqué au paragraphe 119 de sa deuxième communication écrite. C'est la seule conclusion plausible parce que le Brésil avait déjà atteint certains des taux les plus élevés obtenus par d'autres pays pour ce qui est du caractère approprié au rechapage et de la rechapabilité – un tiers de la quantité totale des déchets générés sont rechapés d'après les chiffres avancés par les rechapeurs (on génère environ 32 millions de pneumatiques usagés au Brésil chaque année, et sur la base du pourcentage de 60 pour cent indiqué dans la vidéo et des chiffres de production de l'ABR, 11 millions de ces pneumatiques sont rechapés).

Observations des Communautés européennes

282. En ce qui concerne la première partie de la question du Groupe spécial, les Communautés européennes tiennent à préciser que, contrairement à la réponse donnée par le Brésil, l'opinion Raupp ne rend pas simplement compte de l'opinion du sénateur Raupp, puisqu'elle a été approuvée par la Commission des affaires sociales du Sénat brésilien par un vote majoritaire de 18 contre 1.[92] Pour ce qui est de la pertinence plus générale de cette opinion, les Communautés européennes renvoient aux observations qu'elles ont formulées sur la réponse du Brésil à la question n° 95 du Groupe spécial.

283. Pour ce qui est de la deuxième partie de la question du Groupe spécial, le Brésil s'abstient de donner une réponse significative en disant que "si les rechapeurs brésiliens ne peuvent effectivement pas fonctionner à pleine capacité avec des enveloppes brésiliennes seulement, c'est que c'est une conséquence directe de l'existence d'une capacité excédentaire".[93] C'est une réponse circulaire qui évite de traiter de la question clé, à savoir les problèmes de l'offre d'enveloppes rechapables qui est la cause fondamentale du faible taux d'utilisation de la capacité. Cette faible utilisation de la capacité rend tout à fait invraisemblable la déclaration du Brésil selon laquelle "le Brésil avait déjà atteint certains des taux les plus élevés obtenus par d'autres pays pour ce qui est de l'aptitude au rechapage et de la rechapabilité". En fait, le Brésil semble essentiellement indiquer que les rechapeurs brésiliens ont agi d'une manière irrationnelle sur le plan économique en accumulant une capacité que même dans le meilleur des cas ils ne pouvaient s'attendre à utiliser. Les Communautés européennes estiment que l'explication qu'elles ont déjà avancée de la capacité actuellement inutilisée est beaucoup plus vraisemblable, à savoir que l'adaptation de l'industrie brésilienne aux normes énoncées dans la

[89] Rapport de l'ABR, paragraphe 5 (pièce BRA-95).
[90] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 81.
[91] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33.
[92] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 91, et pièce EC-101.
[93] Réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 21.

Portaria n° 133 d'INMETRO a entraîné une augmentation de la demande d'enveloppes de bonne qualité, lesquelles ne sont pas disponibles au Brésil.[94]

284. S'agissant de la vidéo présentée en tant que pièce EC-73, le Brésil allègue aussi qu'il y est dit que "[d]e nos jours, 60 pour cent des matières premières utilisées par les rechapeurs brésiliens sont constituées d'enveloppes d'origine nationale".[95] Toutefois, la vidéo ne contient aucune déclaration de ce genre. La vidéo rend compte d'une déclaration de M. Roberto de Oliveira, le Directeur de la commercialisation de l'ABR, qui dit ce qui suit[96]:

> Des enveloppes d'origine nationale sont déjà utilisées. En raison du mauvais état des routes et autoroutes du pays, nous n'avons pu en utiliser qu'une quantité suffisante pour répondre à 60 pour cent de nos besoins, *c'est-à-dire que notre entreprise exerce ses activités avec une capacité inutilisée de 40 pour cent*.

285. En conséquence, les besoins qui sont mentionnés représentent la capacité totale de production, qui est utilisée à 60 pour cent seulement. Toutefois, les entreprises brésiliennes de rechapage utilisent d'importantes quantités d'enveloppes usagées importées même pour atteindre ce taux de 60 pour cent d'utilisation de la capacité, ce qui n'est pas contesté. Contrairement à l'allégation du Brésil, la déclaration ne confirme pas que 60 pour cent des enveloppes utilisées par les entreprises de rechapage sont d'origine nationale.

286. Pour cette raison, les calculs du Brésil[97] reposent sur une interprétation fondamentalement erronée de ce que représentent les 60 pour cent. Le pourcentage de 46 pour cent de pneumatiques rechapés pour voitures particulières dont il est allégué qu'ils sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale est en conséquence erroné. Ce chiffre contredirait aussi les éléments de preuve produits par le Brésil dans la pièce BRA-95, provenant de l'ABR, qui "croit que la grande majorité, mais non la totalité des enveloppes pour voitures particulières rechapées au Brésil sont importées, et n'est pas en mesure de préciser le pourcentage d'enveloppes qui sont effectivement obtenues sur le marché local".

287. Par ailleurs, il convient aussi de noter que le représentant de l'ABR parle de la capacité de l'industrie dans son ensemble, c'est-à-dire en incluant à la fois les pneumatiques pour camions et les pneumatiques pour voitures particulières. Dans ce contexte, il faut rappeler que l'utilisation d'enveloppes d'origine nationale pour la fabrication de pneumatiques pour voitures particulières est bien inférieure à celle pour la fabrication de pneumatiques pour camions.

Question n° 97. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes au paragraphe 85 de leur deuxième déclaration orale selon laquelle "la technologie et l'équipement permettant de garantir le respect des limites d'émission [de dioxines] existent, et les cimenteries, les aciéries et les usines de papier brésiliennes ont certainement les moyens d'y investir, si elles ne l'ont pas encore fait".

Réponse du Brésil

288. Comme le Brésil l'a expliqué aux paragraphes 78 à 93 de sa deuxième communication écrite, s'ils sont bien exploités, les fours à ciment à la pointe de la technologie peuvent seulement atténuer

[94] Réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 30.
[95] Réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial, paragraphe 20.
[96] Pièce EC-73, 8ème minute, 18ème seconde. (pas d'italique dans l'original)
[97] Au paragraphe 20 de la réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial.

– et non éliminer complètement – les dommages causés à la santé et à l'environnement. Comme il n'est pas possible d'empêcher les dommages causés par l'incinération, si élevées soient les normes, il est nécessaire de réduire – le plus possible – le volume de pneumatiques qui doivent être incinérés. Comme le Brésil l'a indiqué aux paragraphes 74, 85 et 95 de sa deuxième communication écrite, l'Agence européenne pour l'environnement reconnaît elle-même les dangers de l'incinération et conseille aux États membres de n'incinérer les pneumatiques de rebut que "s'il n'y a pas d'autre possibilité".[98]

289. Il y a aussi un aspect pratique en ce qui concerne l'établissement de niveaux d'émission admissibles. Comme le Brésil l'a expliqué au paragraphe 14 de sa déclaration finale lors de la deuxième réunion du Groupe spécial, les pouvoirs publics européens et brésiliens ne peuvent pas exiger que les fours à ciment, les usines de papier et autres installations incinèrent les pneumatiques de rebut. Ces installations sont des installations privées qui ne procèderont à l'incinération que s'il est logique de le faire sur le plan commercial. À mesure que les normes d'émission deviennent plus strictes, les coûts d'incinération des pneumatiques augmentent, et le nombre d'incinérateurs prêts à accepter des pneumatiques diminue. Dans le rapport de l'OCDE (pièce EC-16), il est dit à la page 140 que l'introduction de lois environnementales rigoureuses a fait baisser le recours à l'incinération dans plusieurs pays de l'OCDE. En Autriche, par exemple, la part de l'incinération est tombée de 70 pour cent à l'origine à 40 pour cent.[99]

290. Les pouvoirs publics sont donc confrontés à la tâche difficile de fixer les normes à des niveaux suffisamment élevés pour ramener les risques inévitables de l'incinération à un niveau qu'ils jugent acceptable dans les circonstances, mais suffisamment bas pour s'assurer que les incinérateurs continuent d'accepter les pneumatiques de rebut, qui devraient sinon être placés dans des décharges ou empilés – à un coût encore plus élevé pour la santé et l'environnement. La question n'est donc pas de savoir si les incinérateurs brésiliens peuvent se permettre de disposer de la technologie la plus récente, mais si l'incinération des pneumatiques de rebut continuerait d'être logique sur le plan commercial si des investissements coûteux étaient nécessaires. C'est en particulier une préoccupation pour les pays en développement qui disposent de moins de ressources.

Observations des Communautés européennes

291. Le Brésil a évité de répondre à cette question du Groupe spécial et décidé de maintenir sa tactique évasive qui consiste à considérer la coïncinération comme une solution de rechange, que le Brésil insiste pour dénommer à tort "incinération".[100] Au lieu de fournir au Groupe spécial des renseignements sur l'état des installations de coïncinération des pneumatiques de rebut ou des installations ayant la capacité de les coïncinérer sur son territoire, le Brésil répète que la coïncinération cause des dommages à la santé et l'environnement, et que le gouvernement brésilien ne peut ni exiger que ces installations procèdent à la coïncinération des pneumatiques de rebut ni relever les normes d'émission parce que le nombre d'installations disposées à accepter des pneumatiques diminuerait.

292. En ce qui concerne les dommages causés par la coïncinération, les Communautés européennes répondront au Brésil dans leurs observations sur la réponse du Brésil à la question n° 123 du Groupe spécial.

---

[98] Agence européenne pour l'environnement, Waste from Road Vehicles, page 2 (2001) (pièce BRA-108).

[99] Direction de l'environnement de l'OCDE, Improving Recycling Markets, page 140 (2005) (pièce EC-16).

[100] Les différences entre la "coïncinération" et l'"incinération" ont été expliquées par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 125 du Groupe spécial, paragraphe 61.

293. Pour ce qui est du reste, il est très étonnant d'apprendre que le gouvernement brésilien n'a pas le pouvoir réglementaire d'obliger les fours à ciment, les usines de papier et les autres installations à coïncinérer les pneumatiques de rebut. La question n'est pas la logique sur le plan commercial, mais plutôt la protection de l'intérêt général, notamment la vie et la santé. S'il est vrai que le Brésil doit faire face à des difficultés aussi importantes en matière de vie et de santé en ce qui concerne les pneumatiques de rebut comme il l'a mentionné dans les communications qu'il a présentées au Groupe spécial, l'une des meilleures solutions à ces problèmes serait de rendre obligatoire la coïncinération des pneumatiques de rebut.

294. La question n'est pas le niveau auquel devraient être fixées les normes d'émission des installations de coïncinération. Le Brésil a déjà adopté de telles normes, et les Communautés européennes doivent présumer que le niveau choisi par le Brésil est suffisant pour protéger sa population et son environnement. En tout état de cause, c'est le niveau que le Brésil a effectivement choisi.

295. Les seules questions sont celles de savoir si le Brésil possède de telles installations sur son territoire, si ces installations ont la capacité de coïncinérer des pneumatiques de rebut et ont toujours une capacité inutilisée pour le faire, et, dans le cas où certains investissements doivent être effectués, si ces investissements sont financièrement acceptables.

296. Le Brésil n'a présenté aucun renseignement à ce sujet et il s'est contenté de joindre à sa deuxième déclaration orale, en tant que pièce BRA-166, la liste des noms et adresses des sociétés qui sont autorisées à éliminer les pneumatiques de rebut. Cette liste laisse transparaître la politique hésitante du Brésil en matière de coïncinération: des neuf groupes cimentiers présents au Brésil et énumérés dans la pièce EC-78[101], seuls quatre ont l'autorisation de coïncinérer des pneumatiques de rebut.[102] Le Brésil n'a donné aucune explication sur les raisons de cet écart, qui prouve à première vue que l'industrie brésilienne du ciment possède une capacité inutilisée de coïncinération qui lui permettrait d'éliminer plus de pneumatiques que ce n'est le cas actuellement, constatation qui est aussi faite dans la vidéo présentée en tant que pièce EC-73.

297. Enfin, le Brésil ne peut pas défendre sa politique en faisant valoir qu'il est un pays en développement.[103] Les Communautés européennes ont déjà démontré que le Brésil est l'un des premiers producteurs mondiaux de ciment, de papier et d'acier.[104] Il convient de noter que, dans les Communautés européennes, seules l'Espagne et l'Italie produisent individuellement plus de ciment que le Brésil. Les sociétés qui œuvrent dans ces trois secteurs possèdent suffisamment de ressources pour effectuer les investissements nécessaires à la construction ou la modernisation des installations où peuvent être coïncinérés les pneumatiques de rebut. En outre, au Brésil, le financement de ces investissements est assuré par les droits d'entrée que doivent verser à ces installations industrielles les producteurs et importateurs de pneumatiques pour la coïncinération des pneumatiques de rebut afin de s'acquitter des obligations leur incombant en matière d'élimination au titre de la Résolution CONAMA n° 258/99.

[101] Ces groupes cimentiers sont les suivants: Joao Santos, Votorantim, Cimpor, Lafarge, Camargo Correa, Soeicom, Holcim, CP Cimento et Itambé.

[102] CP Cimento, Cimpor, Lafarge et Votorantim; ce dernier contrôle aussi Cimento Poty, Cimento Rio Branco et Cimento Tocantins.

[103] Réponse du Brésil à la question n° 97 du Groupe spécial, paragraphe 24, *in fine*.

[104] Réponse des Communautés européennes à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 61, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 127.

Question n° 98. Au Brésil

Veuillez préciser si l'augmentation des importations de pneumatiques usagés entre 2003 et 2005 dont il est question au paragraphe 79 de la première communication écrite des Communautés européennes est entièrement imputable aux importations autorisées en vertu des injonctions accordées par des tribunaux brésiliens?

Réponse du Brésil

298. Oui, l'augmentation mentionnée est uniquement imputable aux importations autorisées en vertu des injonctions accordées par des tribunaux brésiliens.

B. DONNÉES COMMERCIALES

Question n° 99. Au Brésil

Pourriez-vous formuler des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes dans la note de bas de page 151 du paragraphe 178 de leur deuxième communication écrite où elles allèguent que le graphique présenté par le Brésil au paragraphe 148 de sa première communication écrite montre en fait une augmentation du nombre total de ventes de pneumatiques neufs?

Réponse du Brésil

299. L'augmentation des ventes de pneumatiques neufs au Brésil n'a pas été causée par l'interdiction d'importer, mais par le fait qu'il y a simplement plus de voitures qui circulent sur les routes brésiliennes. Entre 2001 et 2005, le parc brésilien est passé de 32 millions à 42 millions de véhicules automobiles immatriculés, selon le Département national de la circulation (*voir* le tableau ci-après). Au cours de cette période, le marché du remplacement s'est accru de 9,4 millions, ou 22 pour cent, passant de 42,7 millions à 52,1 millions. Pendant la même période, les ventes de pneumatiques neufs fabriqués au Brésil n'ont progressé que de 900 000, soit à peine 5 pour cent. L'idée avancée par les Communautés européennes dans la note de bas de page 151, à savoir que ces ventes ont augmenté de "quelques millions" est fausse et de nature à induire en erreur. Même si l'on prend en compte les années 1999 et 2000 – pour lesquelles le Brésil ne dispose pas de renseignements sur la production de pneumatiques rechapés pour calculer la part de marché – les ventes de pneumatiques d'origine nationale n'ont augmenté que de 1,6 million, ou 9 pour cent. Dans le même temps, les importations de pneumatiques neufs ont plus que doublé entre 1999 et 2005.

Véhicules automobiles immatriculés au Brésil, en millions d'unités

2001	2002	2003	2004	2005	Variation, en unités	Variation, en pourcentage
31,9	35,5	36,7	39,2	42,1	10,2	32

Source: Département national de la circulation (http:/www.denatran.gov.br/frota_03htm).

Ventes de pneumatiques neufs et rechapés sur le marché du remplacement au Brésil, 2001-2005, en millions d'unités

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Variation, 1999-2005, unités	Variation, 1999-2005, pourcentage	Variation 2001-2005, unités	Variation, 2001-2005, pourcentage
Ventes de pneumatiques neufs d'origine nationale	18,0	19,4	18,7	19,7	20,0	21,3	19,6	1,6	9	0,9	5
Importations de pneumatiques neufs	6,5	9,3	10,0	8,1	7,5	9,2	13,8	7,4	114	3,9	39
Production/ ventes de pneumatiques rechapés au Brésil			14,1	15,5	17,6	18,6	18,7			4,7	33
TOTAL			**42,7**	**43,3**	**45,0**	**49,1**	**52,1**			**9,4**	**22**

* Les chiffres sur la production de pneumatiques rechapés remplacent les chiffres sur les ventes de pneumatiques rechapés, et les données sur les importations/exportations de pneumatiques rechapés sont exclues parce que le volume des importations/exportations est négligeable.

Source: ANIP, DECEX, ABR.

Observations des Communautés européennes

300. Les Communautés européennes notent que la réponse du Brésil confirme essentiellement les observations faites par les Communautés européennes dans la note de bas de page 151 relative au paragraphe 178 de leur deuxième communication écrite, à savoir qu'il y a eu une hausse de 1,6 million des ventes de pneumatiques neufs de remplacement d'origine nationale au Brésil entre 1999 et 2005. Il conviendrait de mentionner que, si on compare les années 2004 et 1999, la hausse atteint même 3,3 millions.[105] En conséquence, les allégations formulées par le Brésil au paragraphe 148 selon lesquelles les chiffres sont demeurés stables sont inexactes.

301. En ce qui concerne l'importance relative de la variation, le Brésil semble indiquer qu'une hausse de 1,6 million de pneumatiques neufs additionnels représente une augmentation négligeable. Cela tranche singulièrement avec les déclarations faites par le Brésil concernant la justification de l'interdiction, où il est allégué que même une hausse de 500 du nombre de pneumatiques de rebut était suffisante pour justifier l'interdiction à l'importation de pneumatiques rechapés.[106]

302. Cette contradiction transparaît aussi dans le fait que les importations totales de pneumatiques rechapés du Brésil en 2000 étaient de l'ordre de 2 millions de pneumatiques, et que leur importance n'était donc pas très différente de la variation du nombre de pneumatiques neufs que le Brésil essaie maintenant de rejeter en prétextant que ce volume est négligeable.

[105] Voir le tableau figurant au paragraphe 26 des réponses du Brésil à la deuxième série de questions posées par le Groupe spécial. Mis à part la faible baisse enregistrée en 2001, 2005 est la première année de cette période où les ventes ont fléchi (de 1,7 million).

[106] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 78.

Question n° 100. Aux deux parties

Quelle est la méthode appropriée de calcul du nombre de pneumatiques compris dans une tonne de pneumatiques rechapés? La même méthode de calcul peut-elle être utilisée dans le cas de pneumatiques usagés? La différence entre les pneumatiques pour voitures particulières et les pneumatiques pour utilitaires est-elle pertinente aux fins de ce calcul?

Réponse du Brésil

303. Selon le rapport demandé par les CE sur la mise en œuvre de la Directive concernant la mise en décharge, les poids approximatifs sont les suivants:

- pneumatique neuf pour voitures – 8 kg, pneumatique usagé pour voitures – 6,5 kg;
- pneumatique neuf pour autobus/camions – 60 kg, pneumatique usagé pour autobus/camions – 52,5 kg.

Voir la pièce BRA-41, page 124.

304. La différence entre les pneumatiques pour voitures particulières et les pneumatiques pour utilitaires est pertinente parce que les pneumatiques pour utilitaires sont beaucoup plus lourds. Toutefois, comme le poids des différents types de pneumatiques pour utilitaires peut varier considérablement, l'industrie a eu tendance à calculer le nombre de pneumatiques de rebut en équivalents pneumatiques pour voitures particulières (EPVP), que l'on dénomme aussi unités équivalentes pour voitures particulières (UEVP).[107]

Réponse des Communautés européennes

305. La méthode appropriée de calcul du nombre de pneumatiques compris dans une tonne de pneumatiques rechapés consiste à diviser 1 000 kilogrammes par le poids moyen d'un pneumatique exprimé en kilogrammes.

306. Cette méthode générale peut s'appliquer à n'importe quel type de pneumatique, y compris les pneumatiques usagés et les pneumatiques neufs. Elle peut aussi s'appliquer aux pneumatiques pour voitures particulières, camions et aéronefs.

307. Toutefois, lorsque l'on utilise cette méthode, et ainsi que nous l'expliquons dans les réponses aux deux questions suivantes, il faut tenir compte du fait qu'il existe des différences considérables entre le poids moyen d'un pneumatique pour voitures particulières et celui d'un pneumatique pour camions ou pour aéronefs. En conséquence, la conversion doit se faire séparément pour chacune de ces catégories.

308. En outre, il existe aussi des différences entre le poids moyen des pneumatiques neufs et celui des pneumatiques usagés. Selon les renseignements obtenus auprès des rechapeurs européens et des rechapeurs brésiliens, la différence de poids entre un pneumatique neuf et un pneumatique usagé peut se situer aux alentours de 25 à 30 pour cent, compte tenu du degré d'utilisation du pneumatique. La différence de poids tend à être relativement plus importante dans le cas des pneumatiques pour camions que dans celui des pneumatiques pour voitures particulières. En conséquence, au moment d'effectuer la conversion, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit de pneumatiques neufs, de

[107] Voir, par exemple, le Ministère de l'environnement (Australie), A National Approach to Waste Tyres 39-I (2001) (pièce BRA-8).

pneumatiques usagés ou de pneumatiques parvenus en fin de vie. En revanche, il ne semble pas qu'il y ait des différences notables entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés.

309. Pour déterminer le poids moyen des pneumatiques, il convient en outre de noter qu'il peut y avoir des différences considérables entre les poids moyens des pneumatiques même entre ceux de la même catégorie, tels que les pneumatiques pour voitures particulières, pour camions et pour aéronefs. Par ailleurs, ainsi +que les Communautés européennes l'expliqueront aussi, il peut également y avoir des différences d'un pays à l'autre entre les poids moyens d'une catégorie particulière de pneumatiques (tels que les pneumatiques pour voitures particulières), compte tenu des modèles de pneumatiques et de voitures habituellement utilisés sur le marché.

Question n° 101. Aux Communautés européennes

Pourriez-vous formuler des observations sur la déclaration faite par le Brésil au paragraphe 47 de sa deuxième communication écrite selon laquelle le poids moyen d'un pneumatique pour voitures particulières est d'environ 6,5 kilogrammes?

Réponse des Communautés européennes

310. Les Communautés européennes notent que, au paragraphe 47 de sa deuxième communication écrite, le Brésil mentionne les pneumatiques de rebut pour voitures particulières dans les Communautés européennes. Les Communautés européennes estiment que, si le chiffre de 6,5 kilogrammes est peut-être une moyenne à peu près exacte du poids d'un pneumatique de rebut pour voitures particulières au Brésil, il est peut-être un peu trop faible pour les Communautés européennes.[108]

311. En ce qui concerne le Brésil, qui est le marché pertinent, le rechapeur brésilien Colway a indiqué que les pneumatiques pour voitures particulières les plus vendus pesaient environ 8 kg et les pneumatiques pour voitures de haute performance, aux alentours de 10 kg. Si l'on considère que les pneumatiques perdent quelque 25 à 30 pour cent de leur poids après utilisation, Colway semble indiquer que les pneumatiques usagés pour voitures particulières auraient en moyenne un poids de l'ordre de 6 à 6,5 kg.[109]

312. La European Retread Manufacturers Association (Association des fabricants européens de pneus rechapés, RMA) fait savoir qu'au Royaume-Uni 130 pneumatiques correspondent à une tonne de pneumatiques de rebut pour voitures, ce qui donne un poids de 7,7 kg pour un pneumatique pour voitures. Ce poids plus élevé pourrait s'expliquer par le fait que les dimensions des voitures et des pneumatiques sont en moyenne un peu plus grandes en Europe.

Question n° 102. Aux deux parties

Quel est le poids moyen des pneumatiques pour camions, pour autobus et pour aéronefs?

Réponse du Brésil

313. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 100 du Groupe spécial, le poids des pneumatiques pour camions/autobus varie selon le type de véhicule. On suppose généralement

[108] Pour cette raison, le coût moyen d'élimination de 1,2 euro indiqué par le Brésil est un peu exagéré.

[109] Il convient toutefois de noter que l'article 4 c) des Instrução Normativa IBAMA n° 08/02 (pièce EC-48) établit à 5 kg l'équivalent en poids d'un pneumatique pour (voitures) automobiles aux fins "de la fiscalisation et du contrôle" dans le contexte du programme d'élimination des pneumatiques de la Résolution CONAMA n° 258/99.

que le poids habituel des pneumatiques pour camions/autobus est de l'ordre de 52,5 à 60 kg. Le poids d'un pneumatique pour aéronefs peut varier considérablement, entre un minimum de 14 kg et un maximum de 120 kg, en fonction du type d'aéronef.

Réponse des Communautés européennes

314. Selon le rechapeur brésilien Colway, le poids moyen des pneumatiques usagés pour camions et autobus est de l'ordre de 45 à 50 kg au Brésil.[110] Dans les Communautés européennes, l'Association des fabricants de pneus rechapés (RMA) fait savoir que 18 pneumatiques usagés pour camions correspondent à une tonne de pneumatiques pour camions, ce qui donne un poids de 55,6 kg pour un pneumatique usagé pour camions. Là encore, la différence des poids moyens entre les Communautés européennes et le Brésil rend compte du fait que les pneumatiques neufs pour camions dans les Communautés européennes sont en moyenne un peu plus grands.

315. En ce qui concerne les pneumatiques pour aéronefs, il convient de noter que non seulement ceux qui se trouvent sous la partie avant (plus petits) et ceux qui se trouvent sous les ailes (plus grands et dénommés "principaux") d'un même appareil sont de dimensions différentes, mais aussi que les dimensions des pneumatiques varient considérablement selon le modèle d'aéronef. En général, le poids moyen d'un pneumatique pour aéronefs ne semblerait donc pas être très significatif, étant donné que les différences de dimensions et de poids entre les aéronefs (du planeur à l'Airbus A380) sont d'un ordre de grandeur totalement différent de ceux pour les voitures, les camions et les autobus.

316. Cela dit, la société Goodyear Aviation Tyres a fait savoir aux Communautés européennes que les pneumatiques pour aéronefs peuvent peser entre 5 et 130 kg compte tenu des dimensions du pneumatique. Normalement, un pneumatique entièrement usé pour aéronefs peut avoir perdu jusqu'à 10 pour cent de son poids après usage, mais cette perte varie selon les dimensions et la conception du pneumatique. L'Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc (ETRMA) a fourni les renseignements suivants sur deux types habituels d'aéronefs:

- Airbus 320: pneumatique principal: 207 lb; pneumatique situé à l'avant: 52 lb (1 lb = 0,4536 kg);

- Boeing 737 nouvelle génération: pneumatique principal: 185 lb; pneumatique situé à l'avant: 39 lb.

317. Bien qu'il soit théoriquement toujours possible de calculer un poids moyen, les Communautés européennes ne possèdent pas ces renseignements sur le marché général, ni dans l'UE ni au Brésil, parce que cela voudrait dire qu'il faudrait connaître soit le nombre total et le poids total de tous les pneumatiques pour aéronefs qui se vendent, soit les nombre et poids respectifs des divers types de pneumatiques pour aéronefs qui sont vendus.[111] On peut plus facilement calculer une moyenne à partir des statistiques sur le commerce, par exemple, au cours d'une année donnée (2003), le Brésil a importé 40 pneumatiques rechapés pour aéronefs pesant 3,5 tonnes (moyenne de 87,5 kg), et il a exporté 54 pneumatiques rechapés pour aéronefs pesant 1 tonne (moyenne de 18,5 kg). Si l'on s'appuie sur les statistiques commerciales des Communautés européennes concernant les importations

[110] Une fois de plus, l'article 4 e) des Instrução Normativa IBAMA n° 08/02 (pièce EC-48) utilise un chiffre légèrement inférieur, à savoir 40 kg, comme équivalent en poids d'un pneumatique pour camion ou autobus aux fins "de la fiscalisation et du contrôle" dans le contexte du programme d'élimination des pneumatiques de la Résolution CONAMA n° 258/99.

[111] Il est intéressant d'observer que l'Instruction IBAMA n° 8/2002 (pièce EC-48) ne prescrit pas un poids type de conversion pour les pneumatiques pour aéronefs, ce qui est dû au fait que le système de collecte et d'élimination de la Résolution CONAMA n° 258/99 ne s'applique pas aux pneumatiques pour aéronefs, mais seulement aux pneumatiques pour véhicules automobiles et bicyclettes (cf. articles 1er et 2 de la Résolution CONAMA n° 258/1999, pièce EC-47).

et les exportations de pneumatiques neufs et rechapés pour aéronefs, il semble plus prudent de parler d'un poids moyen de 20 à 40 kg. Toutefois, en raison de la petitesse de l'échantillon de dimensions et des variations possibles entre les pneumatiques, on ne sait pas très bien si ces chiffres sont représentatifs de l'ensemble du marché.

Question n° 103. Aux deux parties

Le Brésil indique au paragraphe 47 de sa deuxième communication qu'un pneumatique pour voitures particulières pèse environ 6,5 kilogrammes. Serait-il exact de supposer, sur cette base, que l'on pourrait considérer que l'importation de 6 500 tonnes de pneumatiques correspond à l'importation de 1 million de pneumatiques pour voitures particulières?

Réponse du Brésil

318. Oui.

Réponse des Communautés européennes

319. Comme les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur réponse à la question n° 101 du Groupe spécial, le chiffre de 6,5 kilogrammes est une moyenne à peu près exacte du poids d'un pneumatique de rebut pour voitures particulières au Brésil. Ce n'est pas le chiffre exact pour les pneumatiques neufs ou rechapés pour voitures particulières au Brésil, ni pour les pneumatiques neufs, rechapés ou de rebut dans les Communautés européennes. Sous réserve de cette clarification, le calcul du Groupe spécial est exact.

Question n° 104. Aux Communautés européennes

Le chiffre de 2 millions de pneumatiques rechapés importés au Brésil en provenance des Communautés européennes qui est mentionné dans la note de bas de page 151 relative au paragraphe 178 de votre deuxième communication écrite équivaut-il aux 14 000 tonnes de pneumatiques rechapés dont vous faites mention au paragraphe 80 de votre première communication écrite?

Réponse des Communautés européennes

320. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à faire observer que la note de bas de page 151 se rapporte au paragraphe 175 (et non 178) de leur deuxième communication écrite. Dans la note de bas de page, les Communautés européennes parlent des importations brésiliennes de pneumatiques rechapés qui étaient "de l'ordre de 2 millions lorsque l'interdiction [à l'importation] a été introduite" en 2000. Cet "ordre" de grandeur a été donné parce que ces importations s'établissaient à 2,00 millions en 2000, à 2,02 millions en 1999, à 3,33 millions en 1998, à 2,25 millions en 1997 et à 0,97 million en 1996.[112]

321. Ce chiffre n'équivaut pas aux 14 000 tonnes de pneumatiques rechapés importés mentionnées au paragraphe 80 de la première communication écrite des Communautés européennes (et indiqués au graphique du paragraphe 79). La raison en est que les "importations de l'ordre de 2 millions en 2000" concernent toutes les importations de pneumatiques rechapés, alors que le "près de 14 000 tonnes" concerne les importations en provenance des Communautés européennes seulement (13 559,10 tonnes plus exactement) en 2000. Il y aurait équivalence si l'on considérait le poids total de toutes les importations de pneumatiques rechapés (17 598 tonnes) ou les importations en provenance des CE exprimées en nombre d'unités (1 582 984).

[112] Selon les statistiques officielles sur les importations brésiliennes (ALICE).

Question n° 105. Au Brésil

Le Brésil connaît-il les raisons pour lesquelles l'Association brésilienne des entreprises de rechapage (ABR) a pu estimer la proportion d'enveloppes d'origine nationale utilisées par les rechapeurs nationaux de pneumatiques pour camions et autobus, mais n'a pu fournir les mêmes renseignements dans le cas des pneumatiques d'origine nationale pour voitures particulières? Est-il possible de déterminer la proportion d'enveloppes d'origine nationale utilisées par les rechapeurs nationaux de pneumatiques pour voitures au Brésil? Dans l'affirmative, le Brésil peut-il fournir ces renseignements au Groupe spécial à compter de l'année 2000 (par année)?

Réponse du Brésil

322. Le Brésil ne connaît pas les raisons pour lesquelles l'ABR n'a pas calculé d'estimation de la proportion de pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués à partir de pneumatiques d'origine nationale. Il semble que si les rechapeurs peuvent fournir ce chiffre pour les pneumatiques rechapés pour camions et autobus, ils devraient pouvoir le faire pour les pneumatiques rechapés pour voitures particulières. La raison pour laquelle ils ne l'ont pas fait est peut-être due au fait que la part effective des pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale est très élevée et que, en fournissant ces renseignements, ils contrediraient les allégations qu'ils ont formulées devant les tribunaux et l'organe législatif brésiliens au sujet du caractère peu apte au rechapage de ces pneumatiques.

323. Les rapports présentés par l'ABR ne donnent pas un chiffre précis sur cette proportion, mais les données sur la production qui figurent dans ces rapports démontrent manifestement qu'une proportion élevée des pneumatiques rechapés pour voitures particulières au Brésil sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. D'après les chiffres de l'ABR, entre 2001 et 2005, les rechapeurs brésiliens ont fabriqué quelque 43,7 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières. Toutefois, au cours de la même période, ces rechapeurs ont importé 27,3 millions d'enveloppes. Les Communautés européennes conviennent qu'au moins 15 pour cent des importations sont rejetées en tant que "pertes techniques".[113] Ces pertes techniques sont courantes sur chaque marché (par exemple, au Royaume-Uni, elles atteignent 30 pour cent).[114]

324. Pour éviter tout argument au sujet du bien-fondé des hypothèses, le Brésil suppose que les 85 pour cent restants ont été rechapés (encore que la part effective des importations qui sont rechapées soit plus faible, ainsi que le reconnaissent les rechapeurs brésiliens dans la pièce BRA-94). Cela signifie que, même si toutes les importations étaient constituées d'enveloppes de pneumatiques pour voitures particulières et que le plus grand nombre possible d'entre elles étaient rechapées, même dans ce cas, ces importations auraient servi à fabriquer à peine 23,2 millions des 43,7 millions de pneumatiques qui ont été rechapés entre 2001 et 2005.

325. En réalité, la proportion d'enveloppes de pneumatiques pour voitures particulières importées qui ont été utilisées est encore plus faible, non seulement parce que bien plus qu'à peine 15 pour cent des enveloppes importées sont inaptes au rechapage, mais également parce que certaines de ces importations étaient constituées d'enveloppes de pneumatiques pour camions et autobus. Il est impossible de dire quelle était la part des enveloppes importées qui était constituée de pneumatiques pour voitures particulières parce que les pneumatiques usagés pour voitures particulières et pour camions/autobus relèvent de la même sous-position du SH – à savoir, la sous-position 4012.20. Les chiffres de l'ABR semblent indiquer qu'environ 15 pour cent de ces importations sont constitués de

[113] Voir la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 33.
[114] *Voir* le Groupe de travail des pneumatiques usagés (Royaume-Uni), Sixth Report of the Used Tyre Working Group, paragraphe 14.1 (2003) (pièce BRA-55).

pneumatiques pour camions/autobus et le reste, de pneumatiques pour voitures particulières.[115] Cela ne fait que 19,8 millions d'enveloppes de pneumatiques pour voitures particulières qui ont été importées et qui auraient pu, en principe, être rechapées. Cela signifie qu'au moins 23,9 millions, ou 55 pour cent, des pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués au Brésil ont nécessairement dû être fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.

326. Entre 2001 et 2003, avant que les importations de pneumatiques usagés n'augmentent sensiblement, cette proportion était encore plus élevée. Le tableau ci-après présente les calculs utilisés ci-dessus pour chacune des années de la période allant de 2001 à 2005. Il montre que, même selon les hypothèses les plus prudentes, la proportion de pneumatiques rechapés au Brésil à partir d'enveloppes d'origine nationale atteignait 74 pour cent. Le Brésil ne peut pas communiquer au Groupe spécial les renseignements concernant l'année 2000 parce que le gouvernement brésilien n'a pas accès aux données sur la fabrication de pneumatiques rechapés et que l'ABR ne les a pas fournies.

Proportion de pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale au Brésil						
	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**TOTAL**
DONNÉES SUR LA PRODUCTION ET LES IMPORTATIONS (ABR; DECEX)						
Production de pneumatiques rechapés pour voitures particulières au Brésil, millions d'unités	6,50	7,50	9,00	9,90	10,80	43,70
Importations de pneumatiques usagés au Brésil (voitures particulières et camions/autobus)	2,40	2,66	4,24	7,56	10,48	27,34
Importations moins pertes techniques	2,04	2,26	3,60	6,43	8,91	23,24
PNEUMATIQUES RECHAPÉS POUR VOITURES PARTICULIÈRES FABRIQUÉS À PARTIR D'ENVELOPPES D'ORIGINE NATIONALE						
Si toutes les importations de pneumatiques usagés sont constituées de pneumatiques pour voitures particulières	4,46	5,24	5,40	3,47	1,89	20,46
Pourcentage si toutes les importations d'enveloppes sont constituées de pneumatiques pour voitures particulières	**69%**	**70%**	**60%**	**35%**	**18%**	**47%**
Si 85 pour cent des importations de pneumatiques usagés sont constituées de pneumatiques pour voitures particulières	4,77	5,58	5,94	4,43	3,23	23,95
Pourcentage si 85 pour cent des enveloppes importées sont des pneumatiques pour voitures particulières	**73%**	**74%**	**66%**	**45%**	**30%**	**55%**

Observations des Communautés européennes

327. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil commence par mettre en doute la bonne foi de l'Association brésilienne du rechapage, l'ABR, parce qu'elle n'a pas fourni de renseignements sur la part des enveloppes d'origine nationale utilisées pour le rechapage des pneumatiques pour voitures particulières.

328. À cet égard, nous rappelons que c'est le Brésil qui a introduit dans le présent différend les déclarations de l'ABR figurant dans les pièces BRA-95 et BRA-157, et qui s'est appuyé sur diverses déclarations reproduites dans ces pièces. Il n'est pas admissible que le Brésil décide de s'appuyer sur certaines parties de ses propres pièces et mette en doute la crédibilité d'autres parties de ces mêmes pièces. En passant, il conviendrait aussi de noter qu'il peut y avoir certaines raisons pour lesquelles l'ABR n'a peut-être pas pu fournir les renseignements en question, surtout à cause du grand nombre d'entreprises de rechapage au Brésil, du nombre élevé d'injonctions en vigueur et des chiffres non vérifiés concernant la production totale.

[115] Renseignements concernant le secteur du rechapage des pneumatiques au Brésil (compilés par l'Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus), paragraphe 5 (pièce BRA-95).

329. Par la suite, le Brésil essaie de calculer de nouveau le taux d'utilisation des pneumatiques d'origine nationale, en se servant d'une méthode similaire à celle qui est utilisée dans la pièce BRA-162. De façon générale, les Communautés européennes peuvent donc inviter le Groupe spécial à se reporter aux observations qu'elles ont déjà formulées à ce sujet dans leur réponse à la question n° 107 du Groupe spécial. Toutefois, la réponse du Brésil contient un nombre additionnel d'inexactitudes et d'hypothèses erronées, que les Communautés européennes tiennent à souligner ci-après.

330. Tout d'abord, le Brésil s'appuie une fois de plus sur les chiffres concernant la production fournis par l'ABR dans la pièce BRA-157.[116] Toutefois, les Communautés européennes ont déjà montré que ces chiffres sur la production reposent sur un certain nombre d'hypothèses non vérifiées, et ils ne semblent donc pas être fiables.[117]

331. Deuxièmement, le Brésil suppose que seulement 85 pour cent des enveloppes importées sont rechapées, le reste étant constitué de pertes techniques.[118] Pour cela, le Brésil s'appuie sur la pièce BRA-94. À ce propos, il convient tout d'abord de noter que cette pièce indique que les pertes techniques ne s'élèvent qu'à 1 million pour 11 millions de pneumatiques, c'est-à-dire à moins de 10 pour cent. Il fait aussi noter que la pièce BRA-94 ne présente de renseignements que pour une seule année, à savoir 2005. Par contre, le Brésil n'a fourni aucun renseignement correspondant pour les autres années visées par ses calculs.

332. En outre, à l'appui de son hypothèse du faible taux de rechapage des enveloppes importées, le Brésil fait valoir que les pertes techniques atteignent des taux de 30 pour cent, qui sont courants sur chaque marché.[119] Toutefois, si cela est peut-être vrai dans le cas des entreprises qui utilisent des enveloppes locales, ce n'est certainement pas le cas pour les taux de rechapage des enveloppes importées, qui sont déjà expressément présélectionnées pour leur rechapabilité.[120]

333. Enfin, le Brésil fait référence au fait qu'entre 2001 et 2003, avant que les importations de pneumatiques n'augmentent sensiblement, la proportion de pneumatiques d'origine nationale utilisés était beaucoup plus élevée. Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà expliqué[121], cela dénote l'utilisation par le passé d'enveloppes non conformes aux normes de la Portaria n° 133, auxquelles les entreprises brésiliennes de rechapage se sont adaptées depuis leur promulgation. La proportion d'enveloppes d'origine nationale dans la fabrication de pneumatiques rechapés entre 2001 et 2003 n'est donc plus pertinente compte tenu de la situation qui existe aujourd'hui.

334. Troisièmement, le Brésil suppose que 15 pour cent des enveloppes de pneumatiques importées sont des enveloppes de pneumatiques pour camions.[122] À l'appui de cette hypothèse, le Brésil fait référence au paragraphe 5 de la pièce BRA-95. Toutefois, le passage cité traite d'une question complètement différente et indique que "des 8 millions de pneumatiques [fret] rechapés en 2003, quelque 85 pour cent ont été rechapés du sommet, avec chevauchement, et 15 pour cent ont été rechapés du sommet". En conséquence, l'hypothèse du Brésil selon laquelle 15 pour cent des enveloppes importées étaient des enveloppes de pneumatiques pour camions ne repose sur aucun élément de preuve.

---

[116] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphe 32.

[117] Réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 24.

[118] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphes 32 et 33.

[119] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphe 32.

[120] Cf. les factures figurant dans la pièce EC-91, qui identifient le produit comme des "enveloppes de pneumatiques (classe A) pour le procédé de rechapage (matière première), choisies conformément à la portaria INMETRO n° 133/01".

[121] Réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphes 29 et 30.

[122] Réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphe 34.

335. Pour toutes ces raisons, ainsi que pour les raisons déjà exposées par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 108 du Groupe spécial, le Brésil n'a pas démontré que les enveloppes d'origine nationale de pneumatiques pour voitures particulières sont actuellement utilisées en quantités importantes dans la fabrication de pneumatiques rechapés au Brésil.

Question n° 106. Au Brésil

Comment conciliez-vous votre position selon laquelle les enveloppes d'origine nationale sont rechapables et selon laquelle il existe un problème d'accumulation des pneumatiques de rebut au Brésil, et la déclaration faite par l'Association brésilienne des entreprises de rechapage (ABR) dans le document présenté en tant que pièce BRA-95 selon laquelle "[e]n 2004 ... il y a eu une pénurie d'enveloppes au Brésil, qui a rendu vulnérable le secteur [brésilien] du rechapage des pneumatiques"?

Réponse du Brésil

336. Tout d'abord, le Brésil fait observer qu'il a présenté le rapport de l'ABR parce que c'est la seule source d'information sur la production de pneumatiques rechapés au Brésil. Le Brésil n'a aucune raison de douter de la fiabilité des chiffres sur la production, mais il tient à dire qu'il ne partage pas les idées avancées dans le rapport selon lesquelles les enveloppes brésiliennes aptes au rechapage sont peu nombreuses.

337. Aucun élément de preuve ne montre qu'il y a effectivement eu une pénurie d'enveloppes d'origine nationale en 2004, comme l'allègue l'ABR. De façon générale, les allégations des rechapeurs brésiliens concernant la non-disponibilité d'enveloppes d'origine nationale rechapables ne sont pas fondées, comme le démontrent clairement les chiffres fournis par le Brésil dans sa réponse aux questions n° 96 et 105 du Groupe spécial.

338. Considérée dans son intégralité, la déclaration susmentionnée dit ce qui suit: "En 2004, lorsque les chiffres de leurs exportations étaient excellents (voir les chiffres de l'ANIP), il y a eu une pénurie d'enveloppes au Brésil, qui a rendu vulnérable notre secteur du rechapage des pneumatiques." Premièrement, en considérant séparément l'année 2004, la déclaration semble donner à entendre que les années précédentes il n'y a pas eu de pénurie d'enveloppes d'origine nationale. Deuxièmement, la déclaration est en soi contradictoire. Elle tient le niveau élevé des exportations et, par voie de conséquence, la faiblesse des ventes de pneumatiques neufs sur le marché intérieur en 2004 pour responsables de la pénurie d'enveloppes au cours de la même année. Or, les enveloppes rechapées en 2004 provenaient de pneumatiques neufs fabriqués les années précédentes – et non en 2004 – parce qu'un pneumatique est utilisé pendant plusieurs années avant d'être rechapé. Le Brésil tient donc à exprimer des réserves au sujet de la crédibilité de la déclaration.

339. Ces réserves mises à part, il est possible, en principe, qu'il puisse y avoir au Brésil moins d'enveloppes d'origine nationale qu'il n'est nécessaire pour utiliser pleinement la capacité de production des rechapeurs nationaux. Comme le Brésil l'a expliqué au paragraphe 119 de sa deuxième communication écrite et dans sa réponse à la question n° 96, toutefois, cela serait simplement une conséquence de la capacité excédentaire de l'industrie et non du manque d'enveloppes appropriées.

Observations des Communautés européennes

340. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil retient de nouveau les renseignements fournis par l'ABR pour exprimer sa confiance dans les chiffres qui conviennent à son moyen de défense et pour exprimer son désaccord avec ceux qui ne conviennent pas. Après tous les renseignements que les Communautés européennes ont présentés au sujet de l'aptitude au rechapage

des enveloppes brésiliennes de pneumatiques pour voitures particulières, il est étonnant que le Brésil affirme qu"[a]ucun élément de preuve ne montre qu'il y a effectivement eu une pénurie d'enveloppes d'origine nationale en 2004". Contrairement à ce qu'allègue le Brésil, ses réponses aux questions n° 96 et 105 ne démontrent pas que "les allégations des rechapeurs brésiliens concernant la non-disponibilité d'enveloppes d'origine nationale rechapables ne sont pas fondées", en raison également des erreurs sur lesquelles reposent ces réponses.[123]

341. Le Brésil tire aussi des conclusions *a contrario* sans fondement des remarques faites par l'ABR au sujet des pénuries d'enveloppes en 2004, en affirmant qu'il n'y aurait donc pas eu de pénuries d'enveloppes les années précédentes. Au paragraphe 6 des nouveaux renseignements fournis par l'ABR qui sont reproduits dans la pièce BRA-157, il est fait des déclarations générales, qui ne se rapportent pas à une année particulière, concernant la rareté des enveloppes brésiliennes de bonne qualité, ce qui est en fait la position unanime des entreprises brésiliennes de rechapage.[124] Les Communautés européennes ont appelé l'attention du Groupe spécial sur ce point dans leur déclaration finale à la deuxième audience.[125]

342. Concernant les déclarations du Brésil au sujet de la "capacité excédentaire" existant dans les entreprises brésiliennes de rechapage, il est intéressant de noter que l'idée que se fait le Brésil de ce qui est "excédentaire" repose sur le nombre d'enveloppes que peut fournir le marché intérieur, ou plutôt qu'il ne peut pas fournir. Le Brésil passe sous silence la demande existante et non satisfaite pour de plus grandes quantités de pneumatiques rechapés qui pourraient être fabriqués et vendus au Brésil aux prix courants. Compte tenu du succès qu'ils ont sur le marché intérieur, il n'est pas inconcevable que les rechapeurs brésiliens très concurrentiels soient aussi capables d'exporter davantage de pneumatiques rechapés à l'avenir. Cela bien entendu suppose qu'ils soient au préalable libérés des contraintes qui pèsent sur l'utilisation de leur capacité actuelle. Les Communautés européennes tiennent aussi à faire référence à leurs observations ci-dessus concernant les arguments circulaires formulés par le Brésil au sujet de la capacité excédentaire.[126]

Question n° 107. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur les éléments ci-après présentés par le Brésil dans sa deuxième déclaration orale:

a) les chiffres figurant dans la pièce n° 162 concernant le nombre de pneumatiques rechapés au Brésil fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale, au cours des années 2001 à 2005, auxquels il est fait référence aux paragraphes 57 et suivants de la déclaration orale du Brésil;

b) les arguments exposés au paragraphe 61 de la déclaration orale du Brésil concernant la proportion de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes d'origine nationale et la proportion de pneumatiques usagés rechapables effectivement rechapés.

[123] Cf. les observations formulées par les Communautés européennes sur les réponses du Brésil aux questions n° 96 et 105.

[124] Voir, par exemple, la vidéo présentée en tant que pièce EC-73.

[125] Déclaration finale des Communautés européennes, paragraphe 22.

[126] Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 96 du Groupe spécial.

Réponse des Communautés européennes

343. Les calculs figurant dans la pièce BRA-162, auxquels le Brésil fait référence aux paragraphes 57 et suivants de sa deuxième déclaration orale, sont fondés i) sur les importations globales d'enveloppes; ii) sur les estimations fournies par les rechapeurs de la destination intérieure des enveloppes importées; iii) sur les nouveaux renseignements fournis par l'ABR au sujet de la fabrication de pneumatiques rechapés au Brésil qui sont reproduits dans la pièce BRA-157; et iv) sur la quantité de pneumatiques usagés générés au Brésil.

344. Bien qu'elles ne contestent pas les chiffres du Brésil concernant l'importation de pneumatiques usagés au Brésil, les Communautés européennes estiment que les autres hypothèses et facteurs utilisés dans les équations sont en partie erronés et en partie fondés sur des hypothèses invérifiables.

345. En ce qui concerne la destination intérieure des enveloppes importées, le Brésil établit une distinction entre un "scénario prudent", dans le cadre duquel toutes les enveloppes importées sont rechapables, et un "scénario réaliste", selon lequel seulement "environ les deux tiers" des enveloppes importées sont rechapées.[127] Comme le clarifie la note de bas de page 51 de la deuxième déclaration orale du Brésil, cette hypothèse est censée être fondée sur les renseignements fournis par les rechapeurs brésiliens dans la pièce BRA-94.[128] Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà indiqué[129], la pièce BRA-94 ne confirme nullement l'idée avancée par le Brésil selon laquelle seulement les deux tiers des enveloppes importées sont rechapées. En fait, des 11 millions d'enveloppes mentionnées dans la pièce BRA-94, seulement 1 million, c'est-à-dire moins de 10 pour cent, sont considérées comme "perdues" (sans doute à cause de leur rechapabilité insuffisante), alors que 1 autre million est vendu en tant que pneumatiques parvenus à mi-vie. Le pourcentage d'enveloppes importées qui sont rechapées ne peut donc pas être de 67 pour cent, mais devrait être de l'ordre de 90 pour cent, selon la propre source du Brésil. Cette déformation des faits fausse complètement les calculs figurant dans le quatrième tableau de la pièce BRA-162 et tous les pourcentages cités par le Brésil dans le contexte de ce qu'il appelle le "scénario réaliste".

346. Pour ce qui est de la fabrication de pneumatiques rechapés au Brésil, ce dernier s'appuie sur une "version actualisée" d'un rapport de l'association brésilienne des entreprises de rechapage, qui présente des chiffres sur la fabrication de pneumatiques rechapés pour voitures et camions.[130] Concernant ces chiffres, il faut indiquer que ce sont des estimations fondées sur des hypothèses peu fiables et une méthodologie imprécise. En fait, à la fin du paragraphe 2 du rapport de l'ABR qui est reproduit dans la pièce BRA-157, il est indiqué que les chiffres concernant la fabrication résultent de calculs portant sur:

- Le poids du caoutchouc produit par l'industrie du caoutchouc divisé par un facteur de pondération pour chaque type de pneumatique. Premièrement, on ne sait pas très bien ce que l'on entend par "le poids du caoutchouc produit par l'industrie", ni de quelle industrie spécifique il est question et où elle est située. Deuxièmement, étant donné que les types de pneumatiques diffèrent considérablement, il semble discutable de se

[127] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 58.

[128] Ces renseignements font aussi partie de la Parecer Raupp, que les Communautés européennes ont présentée en tant pièce EC-22.

[129] Deuxième déclaration écrite des Communautés européennes, notes de bas de page 43 et 75.

[130] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 58, faisant référence à la pièce BRA-157. Contrairement à l'allégation du Brésil, la seule différence entre la pièce BRA-157 et le rapport précédent de l'Association brésilienne des entreprises de rechapage, l'ABR, (pièce BRA-95) n'est pas le fait que les chiffres concernant les pneumatiques rechapés pour camions et pour voitures particulières ont été ventilés. C'est plutôt le texte d'accompagnement qui comporte des différences notables. En outre, il convient de noter que dans la pièce BRA-157 il semble manquer deux paragraphes (paragraphes 7 et 8).

fonder sur des chiffres qui résultent de calculs portant sur la matière première produite et des facteurs de pondération non divulgués.

- La production nationale de pneumatiques neufs au Brésil, multipliée par un "indice de rechapabilité de sommet, avec chevauchement" des pneumatiques pour camions et autobus, c'est-à-dire le nombre de fois qu'un pneumatique pour camions est en moyenne rechapé ainsi que le suppose l'ABR sur la base de son expérience. Les chiffres que donne l'ABR sont donc fondés sur un taux de rechapage hypothétique. Le Brésil se sert ensuite de ces chiffres de l'ABR pour démontrer le taux effectif de rechapage et la part des pneumatiques nationaux rechapés qui sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. Cette méthodologie n'est pas bonne parce que si, dans l'équation, l'intrant résulte d'une hypothèse, le calcul effectif inverse ne peut pas donner un chiffre empirique confirmé pour la même variable.

- Un recensement de l'ABR. Toutefois, aucun renseignement n'est fourni sur ce recensement et sa qualité, notamment en ce qui concerne la taille de l'échantillon et les questions et réponses, et par conséquent, il n'est pas possible de vérifier l'exactitude des résultats de ce recensement.

347. En ce qui concerne les pneumatiques usagés générés au Brésil qui figurent dans les deux derniers tableaux de la pièce BRA-162, le Brésil suppose une durée de vie moyenne de cinq ans qui, comme les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur réponse à la question n° 90 du Groupe spécial, est peut être un peu trop élevée. Comme l'ensemble du marché des pneumatiques neufs prend lentement de l'expansion, les chiffres concernant la quantité d'enveloppes générées peuvent donc avoir été légèrement sous-estimés. Les chiffres concernant la production semblent eux-mêmes identiques à ceux qui figurent dans le rapport LAFIS[131], mais il semblerait qu'ils ne tiennent pas compte des pneumatiques pour camionnettes ("camionetas"), qui sont à peu près aussi nombreux que ceux pour camions (3 à 4 millions par année). Les calculs effectués sur les produits générés sont aussi fondés sur un certain nombre d'hypothèses qui sont discutables, notamment en ce qui concerne le fait que les trois quarts des pneumatiques brésiliens rechapés pour camions peuvent être rechapés à nouveau (note 4 à la fin de la pièce BRA-162).[132]

348. Dans l'ensemble, à l'exception du nombre de pneumatiques usagés importés, les calculs présentés dans la pièce BRA-162 sont truffés d'inexactitudes et d'hypothèses non fondées. Pour cette raison, la pièce BRA-162 n'est pas appropriée aux fins d'établir le taux de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières et pour camions ainsi que la part des enveloppes d'origine nationale dans les pneumatiques rechapés au Brésil.

349. Par conséquent, les Communautés européennes maintiennent leur vue, qui est fondée sur le rapport LAFIS, selon laquelle le taux de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières au Brésil doit être considérablement inférieur à 9,9 pour cent, qui est le taux global de rechapage indiqué dans ce rapport.[133] Le Brésil a fait valoir que ce chiffre était fondé sur une étude "controversée" de l'IPT demandée par les fabricants de pneumatiques neufs au Brésil qui "comportait tellement d'erreurs qu'il a été demandé à l'auteur de la reprendre".[134] Le Brésil indique également que la nouvelle étude

[131] Pièce EC-92, page 4.

[132] Dans la note 3 de la pièce BRA-162, il est indiqué que le poids d'un pneumatique neuf pour voitures particulières est de 852,76 kg, ce qui semble être une autre erreur.

[133] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45 et pièce EC-92, page 11.

[134] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 72. Il y est mentionné que le Brésil présente une étude de l'IPT en tant que pièce BRA-159. Cette étude est datée de juillet 2004. Par contre, le rapport LAFIS

n'a pas encore été achevée.[135] Les Communautés européennes n'ont pas demandé l'étude en question et elles ne sont pas en mesure de vérifier la méthode et les données utilisées pour mener l'étude. Toutefois, les Communautés européennes notent que l'étude en cause a été établie indépendamment de la présente procédure, alors que le Brésil a présenté des calculs qui avaient été effectués à un stade avancé de la présente procédure, et expressément aux fins d'être utilisés dans la procédure de règlement des différends. Il semble donc que, mises à part la méthode générale et les lacunes factuelles, les chiffres du Brésil ne puissent pas prétendre à un degré de crédibilité plus élevé que ceux qui ont été établis par des parties indépendantes au Brésil.

350. En conséquence, la déclaration faite par le Brésil au paragraphe 61 de sa deuxième déclaration orale selon laquelle le taux global de rechapage au Brésil atteint 44 pour cent manque totalement de crédibilité.[136] En outre, après avoir fait part de son taux de rechapage gonflé, le Brésil déclare triomphalement que son taux de rechapage est "au moins trois fois plus élevé que celui des pays des CE".[137] Toutefois, au lieu d'appuyer la thèse du Brésil, cette déclaration souligne en fait le manque de crédibilité des calculs du Brésil. Selon les éléments de preuve présentés par le Brésil lui-même[138], il y a un important facteur de fatigue qui affecte les enveloppes brésiliennes et qui est dû à des facteurs présents au Brésil, tels que la qualité des routes, les habitudes des consommateurs, le mauvais entretien des pneumatiques et l'insuffisance des inspections. De plus, si le Brésil dispose d'autant de bonnes enveloppes d'origine nationale, on se demande pourquoi il continue d'importer des quantités considérables d'enveloppes à des fins de rechapage au lieu d'en exporter.

351. Par ailleurs, il convient de noter que les résultats présentés dans la pièce BRA-162 font état d'une diminution constante du taux de rechapage entre 2000 et 2005. Par exemple, même selon les calculs effectués par le Brésil dans le cadre de son scénario prudent, le taux de rechapage des pneumatiques pour voitures particulières est tombé de 21 pour cent en 2000 à 9 pour cent en 2005, et, dans le cas des pneumatiques pour camions, il a baissé de 77 pour cent à 60 pour cent. Le Brésil a imputé cette diminution à l'importation d'enveloppes.[139] Or, l'importation d'enveloppes est elle-même imputable au manque d'enveloppes rechapables conformes aux normes imposées par la Portaria INMETRO n° 133, qui pour sa part reprend les prescriptions relatives au rechapage des pneumatiques énoncées dans le Règlement n° 108 de la CEE-ONU.[140]

352. Autrement dit, la diminution du taux de rechapage témoigne de l'adaptation progressive des entreprises brésiliennes de rechapage aux normes plus élevées de la Portaria n° 133. Pour cette raison, les taux de rechapage plus élevés des années précédentes ne sont plus pertinents, parce qu'ils rendent compte de l'utilisation d'enveloppes qui n'étaient pas conformes aux normes applicables, et ils ne pourront donc plus demeurer à ces niveaux à l'avenir. Dans la mesure où les chiffres du rechapage des enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières sont toujours faibles, ils sont dus à l'utilisation d'enveloppes non conformes aux normes par des rechapeurs brésiliens de moindre importance qui ne peuvent pas importer des enveloppes appropriées de l'étranger.[141]

---

fait référence à une étude demandée par l'Association brésilienne ANIP en 2005 (pièce EC-92, page 11). On ne sait donc pas très bien si l'étude fournie par le Brésil est celle à laquelle fait référence le rapport LAFIS.

[135] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 24.

[136] En outre, les Communautés européennes notent qu'il n'est pas très utile de calculer un taux de rechapage global des pneumatiques pour camions et pour voitures, compte tenu des différences importantes qui existent entre ces deux marchés.

[137] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 61.

[138] Cf. pièce BRA-157, paragraphe 6, et déclaration finale des CE, paragraphe 22.

[139] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 5.

[140] Les Communautés européennes ont décrit ces prescriptions au paragraphe 25 de leur première communication écrite.

[141] Dans ce contexte, il est intéressant de constater que le Brésil continue de différer l'entrée en vigueur définitive de la Portaria INMETRO n° 133/2001. La Portaria INMETRO n° 163 du 3 juillet 2006

353. Pour ce qui est du rechapage des pneumatiques pour camions, il convient de rappeler qu'INMETRO œuvre toujours à l'adoption de la norme technique pertinente.[142] En conséquence, il est probable que le taux de rechapage plus élevé – quoique en recul – des pneumatiques pour camions rende peut-être compte d'une forte utilisation d'enveloppes ne répondant pas aux normes qui ne seraient pas conformes aux prescriptions du Règlement n° 109 de la CEE-ONU relatives au rechapage des pneumatiques. Dans ce contexte, il convient de noter que les pneumatiques rechapés fabriqués à partir d'enveloppes non conformes aux normes n'auront pas la même durabilité et sécurité que des pneumatiques rechapés qui, comme ceux qui sont produits dans les Communautés européennes, sont fabriqués à partir d'enveloppes de bonne qualité.[143]

Observations du Brésil

354. Toute l'argumentation des Communautés européennes dépend de leur capacité de démontrer que les pneumatiques neufs utilisés au Brésil ne peuvent pas être rechapés une nouvelle fois, et qu'ils présentent donc les mêmes risques pour la santé et l'environnement que les pneumatiques rechapés importés. Les Communautés européennes n'ont pas pu le prouver. Elles n'ont produit aucun élément de preuve pour étayer cette hypothèse improbable, si ce n'est quelques déclarations intéressées faites par des rechapeurs brésiliens.[144] Par ailleurs, le Brésil a amplement démontré que les pneumatiques utilisés sur son territoire (enveloppes d'origine nationale) sont non seulement aptes au rechapage, mais aussi qu'ils sont en fait rechapés. Dans sa pièce BRA-162, le Brésil a présenté des chiffres spécifiques qui montrent qu'un très grand nombre d'enveloppes brésiliennes sont rechapables et rechapées.

355. Pour calculer la part des pneumatiques rechapés brésiliens fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale, le Brésil a déduit les enveloppes importées qui auraient été rechapées du nombre total de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil. Il a ensuite divisé le nombre de pneumatiques rechapés fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale par la quantité totale de pneumatiques usagés générés afin d'obtenir le taux de rechapage des enveloppes d'origine exclusivement nationale. Dans leur réponse à la question n° 107, les Communautés européennes n'ont pas contesté les chiffres sur les importations.[145] Elles n'ont pas non plus sérieusement contesté la quantité de déchets générés, faisant seulement observer qu'elle "[aurait] [] [pu] avoir été légèrement sous-estimée".[146] Les deux aspects que les Communautés européennes ont contesté étaient les chiffres sur la fabrication de pneumatiques rechapés figurant dans le rapport de l'ABR (tant le rapport original que ses versions actualisées) et la proportion d'enveloppes importées qui sont, en fait, rechapées.

i) Rapport de l'ABR et chiffres sur la production

356. En ce qui concerne le rapport de l'ABR, les Communautés européennes remettent en question sa méthodologie et elles estiment aussi qu'il n'est pas crédible parce qu'il a été établi "expressément aux fins d'être utilisé[] dans la procédure de règlement des différends".[147] Dans leur dernière série de réponses, la critique que les Communautés européennes font du rapport de l'ABR représente un

---

(pièce EC-125) reporte l'entrée en vigueur de la Portaria INMETRO n° 133/2001 au 1er janvier 2007, qui en est déjà à son troisième report (cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 20).

[142] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 22.

[143] En outre, il convient aussi de rappeler que le rechapage de pneumatiques pour camions et aéronefs s'effectue généralement sans qu'il n'y ait de changement de propriétaire (cf. déclaration finale des Communautés européennes, paragraphe 24). En ce qui concerne les pneumatiques pour camions, c'est ce que confirme explicitement la pièce BRA-95, paragraphe 6; pour les pneumatiques pour aéronefs, cf. pièce EC-23.

[144] *Voir* la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 63.

[145] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 22.

[146] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 25.

[147] Réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 27.

retournement remarquable par rapport à la position qu'elles ont adoptée dans leur deuxième communication écrite et leur deuxième déclaration orale, où elles souscrivaient avec enthousiasme aux constatations figurant dans le rapport de l'ABR. Au paragraphe 44 de leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes utilisent les chiffres mêmes qu'elles contestent maintenant pour faire valoir que les enveloppes brésiliennes pour voitures particulières ne sont pas rechapables. Elles y citent aussi la conviction de l'ABR selon laquelle "la grande majorité, mais non la totalité des enveloppes pour voitures particulières rechapées au Brésil sont importées".[148] Les Communautés européennes concluent ensuite ce qui suit:

> Ces renseignements confirment donc pleinement la vue des Communautés européennes selon laquelle le rechapage d'enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières, dans la mesure où il a lieu, ne représente qu'une très faible proportion de la quantité de pneumatiques usagés pour voitures particulières générés au Brésil.[149]

357. Au paragraphe 29 de leur deuxième déclaration orale, les Communautés européennes notent de nouveau qu'"[i]l est toutefois intéressant de rappeler que le rapport de l'ABR indique que la grande majorité des enveloppes de pneumatiques pour voitures particulières rechapées au Brésil sont importées".

358. Ayant apparemment reconnu que le rapport de l'ABR cause plus de tort que de bien à leur cause, les Communautés européennes ont maintenant décidé de critiquer le rapport pour sa méthodologie douteuse et son parti pris au lieu de l'approuver. Toutefois, même dans leurs critiques, les Communautés européennes ne sont pas conséquentes: après avoir tout juste contesté la fiabilité du rapport de l'ABR aux paragraphes 24 et 27 de leur réponse à la question n° 107, les Communautés européennes entreprennent de citer ledit rapport au paragraphe 28 à l'appui de leur argument concernant la faible aptitude au rechapage. Au lieu de faire explicitement référence au rapport, toutefois, les Communautés européennes ne font cette fois qu'une vague référence aux "éléments de preuve présentés par le Brésil". Le numéro de la pièce mentionné dans la note de bas de page indique toutefois que les éléments de preuve auxquels font référence les Communautés européennes ne sont rien d'autre que le rapport actualisé de l'ABR (pièce BRA-157). Les Communautés européennes citent aussi le rapport à l'appui de l'argument qu'elles avancent au paragraphe 4 de leur réponse à la question n° 90.

359. Tout d'abord, le Brésil rappelle au Groupe spécial que les rechapeurs brésiliens se sont énergiquement opposés à l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés, et qu'ils ont affronté le gouvernement dans d'innombrables différends juridiques. Dans la présente procédure engagée devant l'OMC, les rechapeurs brésiliens appuient les Communautés européennes – et non le Brésil – et ils n'ont aucune raison d'aider le Brésil à établir le bien-fondé de sa position devant l'OMC. À en juger par les réponses des Communautés européennes à la deuxième série de questions posées par le Groupe spécial, au moins un de ces rechapeurs a aidé les Communautés européennes dans le présent différend.

360. Cela dit, le Brésil n'a aucune raison de supposer que la méthodologie du rapport ne soit pas vraiment pas fiable. Premièrement, aucune entité ne connaît mieux le marché brésilien des pneumatiques rechapés que les rechapeurs eux-mêmes, et si ces derniers ont choisi une méthode particulière de calcul de la production, ils doivent l'avoir fait parce que c'est la meilleure méthode disponible. Deuxièmement, le rapport de l'ABR comprend des déclarations qui non seulement contredisent les arguments du Brésil, mais qui appuient en fait les arguments formulés par les

[148] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 44, citant le rapport de l'ABR, paragraphe 6 (pièce BRA-95).

[149] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 44.

Communautés européennes. Tel que mentionné ci-dessus, les Communautés européennes se sont activement fondées sur ces déclarations pour établir leur argumentation. Si les rechapeurs avaient en fait cherché à présenter des chiffres faussés, ces chiffres auraient favorisé les Communautés européennes, et non le Brésil, tout comme le texte explicatif qui accompagne ces chiffres favorise les Communautés européennes. Le Brésil tient de nouveau à indiquer toutefois que les chiffres de l'ABR sur la production contredisent les affirmations faites dans le texte par l'ABR concernant la faible aptitude au rechapage.

361. Pour la même raison exactement, le fait que le rapport de l'ABR a été établi après que les Communautés européennes ont engagé la présente procédure ne nuit aucunement à la fiabilité des chiffres qui y sont présentés. En outre, les statistiques sur la production que les Communautés européennes contestent maintenant ont été compilées pendant de nombreuses années. Seule la partie explicative du rapport a été rédigée après l'établissement du Groupe spécial.

362. Le Brésil aurait souhaité pouvoir présenter des chiffres sur la rechapabilité qui proviendraient d'une source indépendante et qui n'auraient pas été accompagnés d'allégations intéressées et sans fondement. Toutefois, le Brésil ne connaît pas d'autre source qui fournit ce type de données.

363. L'étude de l'industrie du pneumatique effectuée par LAFIS (pièce EC-92) – à laquelle les Communautés européennes souscrivent toujours[150] – confirme les chiffres de l'ABR. L'étude indique que quelque 10,5 millions de pneumatiques remoulés ont été fabriqués en 2004.[151] Selon l'estimation pour 2005 des destinations des enveloppes importées ("Opinion Raupp", pièce EC-22, page 4), de toutes les enveloppes qui ont été rechapées, environ 57 pour cent ont été remoulées et le reste ont été rechapées du sommet ou rechapés du sommet, avec chevauchement. Si la fabrication de pneumatiques remoulés rend compte de l'utilisation des enveloppes importées – c'est-à-dire si 10,5 millions de pneumatiques remoulés correspondent à la fabrication de 57 pour cent des pneumatiques rechapés – alors le nombre total de pneumatiques rechapés fabriqués aurait été de 18,4 millions. L'ABR évalue ce nombre total à 18,6 millions.[152] Si l'on utilise la proportion de pneumatiques remoulés indiquée dans le rapport de l'ABR, le chiffre sur la production serait légèrement plus élevé.[153]

364. Le changement radical de position des Communautés européennes concernant le rapport de l'ABR témoigne de la volonté manifestée par les Communautés européennes tout au long du présent différend de formuler les arguments qui leur conviennent à un moment donné, même si ces arguments sont en fait dénués de fondement et même s'ils contredisent des déclarations antérieures qu'elles ont faites devant le présent Groupe spécial et d'autres instances. En l'espèce, les Communautés européennes ont présenté des études qui, alléguaient-elles, prouvaient que l'incinération était sans danger, mais, ainsi que le Brésil l'a indiqué aux paragraphes 86 à 92 de sa deuxième communication écrite, si ces études prouvaient quelque chose, c'était plutôt que l'incinération était dangereuse. Les Communautés européennes ont ensuite mentionné la Convention de Stockholm et dit que les dioxines – produits chimiques dangereux rejetés pendant l'incinération – ne figuraient pas parmi les 12 polluants organiques persistants dont la Convention visait l'élimination, alors qu'en fait elles y figurent manifestement.[154] Dans leur deuxième déclaration orale, les Communautés européennes ont allégué que leur pièce n° 124 démontrait que les pneumatiques n'avaient rien à voir avec la dengue

[150] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 27.

[151] *Voir* l'étude LAFIS, Brésil – Pièces automobiles et véhicules: pneumatiques 4 (2006) (pièce EC-92).

[152] *Voir* le rapport de l'ABR, page 1 (pièce BRA-95).

[153] *Voir* le rapport de l'ABR, page 2 (pièce BRA-95).

[154] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 117; la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 40.

mais, dans la même pièce, il est dit que "[l]e groupe des pneumatiques [] affichait des moyennes très élevées" de larves porteuses de la dengue à l'un des endroits étudiés.[155] Les Communautés européennes ont même dit qu'elles ne voyaient aucun mal à ce que le Brésil utilise des décharges, alors qu'elles interdisent elles-mêmes catégoriquement cette pratique.[156]

ii) Rapport LAFIS/IPT

365. Dans leurs réponses, les Communautés européennes continuent de faire valoir que le chiffre de 9,9 pour cent présenté dans le rapport LAFIS est le taux de rechapage des pneumatiques au Brésil.[157] Le rapport LAFIS indique explicitement à la page 11 que le chiffre de 9,9 pour cent provient de l'étude IPT, qui a été commandée par l'Association nationale des fabricants de pneumatiques (ANIP) du Brésil (pièce BRA-159). Il est intéressant de constater que les Communautés européennes ont décidé de ne pas réfuter les arguments avancés par le Brésil dans sa deuxième déclaration orale au sujet des lacunes de l'étude, malgré le fait que ladite étude soit la source réelle du chiffre de 9,9 pour cent et qu'elle soit la seule source restante qui – selon l'interprétation des Communautés européennes – appuie les allégations concernant la faible aptitude au rechapage.[158]

366. Comme le Brésil l'a expliqué au paragraphe 24 de sa deuxième déclaration orale, l'étude représentait à peine la moitié des pneumatiques usagés générés au Brésil cette année-là. Elle ne portait que sur les "détaillants et ateliers de réparation des pneumatiques"[159] et ne tenait pas compte des pneumatiques rechapables conservés par leur propriétaire même s'ils comptaient pour un tiers de la quantité totale des déchets générés. Elle ne tenait pas compte non plus d'une grande partie des pneumatiques commerciaux parce que ceux-ci ne passaient habituellement pas par le réseau des détaillants ou des ateliers de réparation de pneumatiques.

367. L'étude conclut d'abord – en contradiction directe avec l'argument des Communautés européennes concernant la faible aptitude au rechapage – que quelque 47 pour cent des pneumatiques usagés au Brésil peuvent être rechapés voir même être utilisés en tant que pneumatiques en partie usés (c'est-à-dire encore utilisables) (graphique 4). L'étude – de par sa conception – ne représente que 9,9 pour cent de ces pneumatiques – c'est-à-dire ceux qui passent par le réseau des détaillants, des ateliers de réparation et, en dernier lieu, des dépotoirs. Les 37 pour cent restants sont conservés par leur propriétaire et, dans la plupart des cas, ils sont vendus aux rechapeurs et rechapés. Si les propriétaires conservent ces pneumatiques, c'est parce qu'ils ont de la valeur, soit en tant qu'enveloppes rechapables ou en tant que pneumatiques en partie usés. L'étude ne précise pas la part de ces pneumatiques qui sont rechapés parce qu'elle n'a aucun moyen de l'étayer, étant donné qu'elle ne porte que sur les ateliers de réparation des pneumatiques et les détaillants.

368. L'étude laisse aussi de côté un autre groupe important de pneumatiques usagés – les pneumatiques pour véhicules utilitaires. Comme les CE l'ont elles-mêmes indiqué, "le rechapage de pneumatiques pour camions et aéronefs s'effectue généralement sans qu'il n'y ait de changement de propriétaire"[160], c'est-à-dire que les sociétés ne vendent pas les pneumatiques usagés pour acheter des pneumatiques rechapés – elles rechapent plutôt leurs propres pneumatiques. Pour cette raison, la plupart des pneumatiques pour véhicules utilitaires n'auraient pas pu être compris dans l'étude IPT. Cela contredit clairement l'idée avancée précédemment par les Communautés européennes dans leur

[155] *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 89 du Groupe spécial, paragraphe 8.
[156] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 107.
[157] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 27.
[158] *Voir* la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 24 et 72.
[159] *Voir* l'étude IPT, section 3 (pièce BRA-159).
[160] Réponse des Communautés européennes à la question n° 108 du Groupe spécial, note de bas de page 24.

deuxième communication écrite selon laquelle "puisque le rechapage des pneumatiques d'origine nationale pour camions s'effectue dans une bien plus grande mesure que celui des pneumatiques pour voitures, il faut supposer que le pourcentage de pneumatiques brésiliens pour voitures particulières qui sont rechapés est considérablement inférieur à 9,9 pour cent, et qu'il est très probablement minime".[161]

369. Ces éléments de preuve démontrent clairement que le chiffre de 9,9 pour cent ne représente pas le taux de rechapage réel, ainsi que l'allèguent les Communautés européennes. Le taux de rechapage réel au Brésil est bien plus élevé, comme l'indique la pièce BRA-162.

iii) Portaria n° 133

370. Les Communautés européennes ont engagé le présent différend en faisant valoir – sans aucune réserve – que les pneumatiques utilisés au Brésil ne peuvent pas être rechapés.[162] En réponse, le Brésil a indiqué qu'avant 2004 – la première des deux années pendant lesquelles des volumes élevés de pneumatiques usagés ont été importés – les rechapeurs nationaux n'avaient aucune difficulté à trouver des enveloppes d'origine nationale aptes au rechapage et que la grande majorité des pneumatiques rechapés brésiliens étaient fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.[163]

371. Pour contourner ce fait indéniable, les Communautés européennes ont inventé un nouvel argument: elles allèguent maintenant que les importations d'enveloppes ont augmenté en 2004 et 2005 parce que la Portaria INMETRO n° 133 a imposé des normes strictes pour les enveloppes, de sorte que les enveloppes brésiliennes *n'étaient plus* aptes au rechapage. Premièrement, le Brésil note que c'est bien la première fois que les Communautés européennes avancent un tel argument. Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes ont consacré trois paragraphes à l'examen de la Portaria INMETRO n° 133 et de son équivalent pour les véhicules utilitaires (paragraphes 20 à 22), mais elles n'ont pas une seule fois donné à entendre que la *portaria* provoquait une pénurie d'enveloppes aptes au rechapage. Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes n'ont pas du tout mentionné la réglementation. Le fait qu'elles invoquent tardivement la *portaria*, vers la fin de la procédure, devrait être pris pour ce qu'il est – une tentative de dernière minute des Communautés européennes pour étayer leur fragile argument.

372. Deuxièmement, la Portaria INMETRO n° 133 n'est pas une réglementation récente. Elle est en vigueur depuis 2001. Les importations de pneumatiques usagés, par ailleurs, n'ont pris de l'importance qu'à compter de 2004 – soit quelque trois années plus tard. Si la *portaria* avait en fait quelque chose à voir avec l'aptitude des enveloppes d'origine nationale au rechapage, les importations de pneumatiques usagés auraient atteint leurs niveaux de 2004 beaucoup plus tôt. Enfin, le Brésil n'a connaissance d'aucun cas où les rechapeurs brésiliens et les autres opposants à l'interdiction d'importer auraient fait valoir devant un tribunal ou une autre instance que la *portaria* rendait difficile l'obtention d'enveloppes d'origine nationale aptes au rechapage, alors que de tels arguments pouvaient, en principe, appuyer les arguments des rechapeurs en faveur des importations.

373. Dans leur réponse à la question n° 107, les Communautés européennes réitèrent leur allégation selon laquelle l'état soi-disant mauvais des routes brésiliennes contribue au taux prétendument faible de rechapabilité. Toutefois, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de leur argument, si ce n'est la Note technique INMETRO n° 83, qui, ainsi que le Brésil l'a expliqué, reprend simplement les arguments formulés par les rechapeurs brésiliens et ne rend pas compte des vues d'INMETRO.[164] Les Communautés européennes passent à côté d'une

[161] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45.
[162] *Voir* la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 81.
[163] *Voir* la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphes 56 à 61; *voir aussi* la pièce BRA-162.
[164] *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 25 du Groupe spécial.

question importante: quel que soit l'état des routes au Brésil, la plupart des pneumatiques – et en particulier les pneumatiques pour voitures particulières – sont utilisés dans les zones urbaines, où les routes sont tout aussi bonnes que dans des pays plus riches.

374. Les Communautés européennes font valoir ce qui suit dans leur réponse:

> Dans la mesure où les chiffres du rechapage des enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières sont toujours faibles, ils sont dus à l'utilisation d'enveloppes *non conformes aux normes* par des rechapeurs brésiliens de moindre importance qui ne peuvent pas importer des enveloppes appropriées de l'étranger.[165]

375. Les éléments de preuve déjà présentés par le Brésil réfutent habilement cette déclaration. En outre, le Brésil indique que les propres pièces des Communautés européennes contredisent cette affirmation. Selon le rapport LAFIS, quelque 10,5 millions de pneumatiques remoulés ont été fabriqués en 2005.[166] Sur ce nombre, 6,5 millions ont été fabriqués à partir d'enveloppes brésiliennes.[167] Le remoulage est une technique de rechapage assez récente qui exige un investissement important et des enveloppes de meilleure qualité. La plupart des petits rechapeurs n'achèteront pas le nouvel équipement requis ni de meilleurs enveloppes alors qu'ils peuvent tout aussi bien continuer de procéder au rechapage de sommet, avec chevauchement, et au rechapage de sommet des pneumatiques. Pour cette raison, le remoulage est habituellement effectué par des sociétés bien mieux établies et ayant des moyens financiers plus importants. Cela signifie qu'en 2005 au moins 6 millions de pneumatiques rechapés brésiliens – un tiers de la production totale – ont été fabriqués par des entreprises assez bien établies à partir d'enveloppes de grande qualité.

376. Non seulement la déclaration citée est manifestement fausse, mais elle dénote aussi de l'attitude condescendante que les Communautés européennes ont eue face au Brésil tout au long du présent différend. Pour les Communautés européennes, tout ce qui concerne le Brésil semble ne pas répondre aux normes, que ce soit ses enveloppes, ses routes, les habitudes de ses conducteurs, sa réglementation, ses pratiques de gestion des pneumatiques de rebut[168] ou ses efforts pour lutter contre la dengue[169] – qui contrastent tous directement avec les façons de faire des Communautés européennes. En réalité, toutefois, c'est le Brésil – et non les Communautés européennes – qui a été le premier à interdire la mise en décharge sauvage des pneumatiques de rebut et qui a obtenu certains des taux de rechapage les plus élevés.

iv) Scénario prudent et scénario réaliste

377. Les Communautés européennes contestent le chiffre de deux tiers que le Brésil a utilisé pour estimer la proportion d'enveloppes importées qui étaient effectivement rechapées. Tout d'abord, le Brésil tient à indiquer que la critique des Communautés européennes ne s'applique qu'au scénario réaliste, parce que le scénario prudent supposait que toutes les enveloppes importées étaient rechapées – justement pour éviter tout argument au sujet de cette hypothèse particulière. Le scénario prudent faisait de la même manière état d'un nombre important de pneumatiques rechapés qui étaient fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. En outre, le Brésil a révisé le scénario prudent dans sa deuxième série de réponses pour tenir compte du fait que les Communautés européennes avaient reconnu dans leur deuxième déclaration orale qu'au moins 15 pour cent des enveloppes importées

---

[165] Réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 30. (pas d'italique dans l'original)

[166] *Voir* le rapport LAFIS, Brésil – Pièces automobiles et véhicules: pneumatiques 4 (2006) (pièce EC-92).

[167] *Voir* l'Opinion Raupp, page 4 (pièce EC-22).

[168] *Voir*, par exemple, la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.

[169] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 57 à 59.

étaient rejetées en tant que pertes techniques.[170] Cela veut dire que, même en partant des hypothèses les plus prudentes, seules 85 pour cent des enveloppes importées sont rechapées. Le Brésil a inclus les chiffres révisés dans le tableau figurant au paragraphe 35 de la deuxième série de réponses. Le scénario *prudent* révisé montre qu'entre 2001 et 2005 quelque 55 pour cent des pneumatiques rechapés – en moyenne – ont été fabriqués à partir d'enveloppes brésiliennes. En 2002, cette proportion a atteint 74 pour cent. Ces chiffres à eux seuls démontrent de façon probante que les enveloppes brésiliennes sont rechapables et qu'elles sont rechapées.

378. Toutefois, même le scénario prudent révisé est trop prudent. Premièrement, le Brésil a indiqué dans sa réponse à la question n° 105 du Groupe spécial que les pertes techniques étaient courantes sur tous les marchés. Au Royaume-Uni, ces pertes atteignent 30 pour cent.[171] Il n'y a aucune raison de croire que les enveloppes importées au Brésil sont différentes des enveloppes importées au Royaume-Uni. Deuxièmement, au moins pour l'année 2005, le Brésil a utilisé des chiffres réels – et non des hypothèses – pour parvenir au nombre d'enveloppes importées qui ont été effectivement rechapées. Ce nombre était l'estimation des destinations pour 2005 de BS Colway, citée à la page 4 de l'"Opinion Raupp" (pièce EC-22). D'après ce nombre, sur les 11 millions d'enveloppes qui ont été importées au Brésil en 2005, seules 7 millions ont été utilisées pour fabriquer des pneumatiques rechapés en 2005. Le scénario réaliste pour 2005 repose donc entièrement sur des chiffres réels et, contrairement à l'idée avancée par les Communautés européennes[172], au moins 50 pour cent des pneumatiques rechapés pour voitures particulières devaient nécessairement avoir été fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale cette année-là. Cela situe le taux de rechapage pour les seuls pneumatiques pour voitures particulières à 25 pour cent pour 2005 – là encore, ce pourcentage est sensiblement plus élevé que celui qu'obtiennent les Communautés européennes elles-mêmes. Enfin, à titre de rappel, dans la vidéo que les Communautés européennes ont présentée en tant que pièce n° 72, les rechapeurs brésiliens reconnaissent que 60 pour cent des pneumatiques rechapés au Brésil ont été fabriqués à partir d'enveloppes nationales.

379. En résumé, les éléments de preuve établissent que le scénario qui applique aux années antérieures les chiffres des destinations pour 2005 est celui qui reflète le mieux la réalité. Toujours est-il que même le scénario le plus prudent – en supposant que seulement 15 pour cent des enveloppes importées ne sont pas rechapées – montre que la plupart des pneumatiques brésiliens rechapés sont fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale. Pour cette raison, l'argument des Communautés européennes selon lequel les enveloppes brésiliennes ne sont pas rechapables est manifestement erroné.

v) Prix des enveloppes

380. Dans leur deuxième série de réponses au Groupe spécial, les Communautés européennes demandent une fois de plus pour la forme ce qui suit:

> [S]i le Brésil dispose d'autant de bonnes enveloppes d'origine nationale, on se demande pourquoi il continue d'importer des quantités considérables d'enveloppes à des fins de rechapage au lieu d'en exporter.[173]

---

[170] *Voir* la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 33.

[171] *Voir* le Groupe de travail des pneumatiques usagés (Royaume-Uni), Sixth Report of the Used Tyre Working Group, paragraphe 14.1 (2003) (pièce BRA-55).

[172] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 29.

[173] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 107 du Groupe spécial, paragraphe 28.

381. Le Brésil a déjà démontré au paragraphe 117 de sa deuxième communication écrite et au paragraphe 63 de sa deuxième déclaration orale que les rechapeurs brésiliens préféraient les enveloppes importées non pas parce qu'il y avait pénurie d'enveloppes d'origine nationale, mais parce que les importations étaient sensiblement meilleur marché. En fait, depuis 2004, les enveloppes importées sont même devenues moins chères que les enveloppes d'origine nationale pour un certain nombre de raisons: les obligations en matière d'élimination des pneumatiques de rebut sont de plus en plus strictes – et coûteuses – dans les Communautés européennes; les variations du taux de change (3,9 reais pour 1 dollar EU en octobre 2002 à 2,3 reais pour 1 dollar EU en octobre 2005); et une hausse de la demande d'enveloppes d'origine nationale, causée par l'ouverture d'une usine de rechapage dans l'État du Paraná, au Brésil, qui serait la plus grande du monde. C'est une question à laquelle ne répondent pas les Communautés européennes.

382. Les Communautés européennes ne tiennent pas compte de la dynamique du marché. La demande d'enveloppes étrangères n'est pas statique. Les importations meilleur marché font baisser les coûts de production et, par conséquent, font diminuer le prix des enveloppes. La diminution de prix fait à son tour augmenter la demande. Pour fabriquer suffisamment de pneumatiques rechapés pour répondre à l'accroissement de la demande, certaines importations sont peut-être nécessaires, ce qui fait augmenter les volumes de pneumatiques dont la durée de vie est plus courte au Brésil. Comme le Brésil l'a déjà expliqué au paragraphe 119 de sa deuxième communication écrite, toutefois, le but du gouvernement est de rechaper le plus grand nombre possible de pneumatiques usagés générés au Brésil, et non de satisfaire la demande artificiellement élevée de pneumatiques rechapés au détriment de la santé publique et de l'environnement. L'élément le plus récent montrant cet engagement en faveur de la santé des personnes et de l'environnement est l'action engagée devant la Cour suprême par le Président du Brésil, le 21 septembre 2006, qui devrait mettre fin aux importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires. *Voir* la pièce BRA-173.

383. Ces faits démontrent de façon probante que les données et les hypothèses qui sous-tendent les chiffres sur la rechapabilité présentés dans la pièce n° 162 du Brésil sont très fiables. Pour cette raison, les taux élevés de rechapabilité des enveloppes brésiliennes dont fait état la pièce en question sont parfaitement exacts.

Question n° 108. Aux deux parties

Pourriez-vous indiquer dans quelle mesure les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés se font concurrence sur le marché brésilien?

Réponse du Brésil

384. Le Brésil note que les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne se font pas concurrence sur le marché des voitures neuves parce que les pneumatiques rechapés ne sont pas installés sur des véhicules neufs. Les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés se font concurrence sur le marché du remplacement, mais les données détaillées sur le marché qui sont nécessaires pour mesurer l'importance de la concurrence au moyen d'analyses économétriques n'existent pas. *Voir* la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 81. Le Brésil croit savoir que les pneumatiques rechapés importés font concurrence aux pneumatiques rechapés d'origine nationale, et tous les pneumatiques rechapés (d'origine nationale et importés) font concurrence aux pneumatiques neufs sur le marché du remplacement. Le Brésil croit aussi savoir que si le prix d'un pneumatique rechapé est suffisamment bas, les consommateurs brésiliens le préfèrent généralement à un pneumatique neuf.

Réponse des Communautés européennes

385. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à noter qu'au Brésil les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne se font concurrence que sur le marché du remplacement, puisque les voitures neuves ne peuvent pas être équipées de pneumatiques rechapés.[174]

386. En ce qui concerne le marché des pneumatiques de remplacement, il est clair qu'il existe un étroit rapport de concurrence entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés étant donné leurs utilisations finales identiques et leur qualité comparable en termes de durabilité et de sécurité.[175] Toutefois, le rapport entre les produits sera aussi affecté par d'autres facteurs, y compris la différence de prix, la sensibilité aux prix du consommateur et la perception du produit par le consommateur.

387. Les Communautés européennes ne disposent pas des données qui leur permettraient de définir le rapport de concurrence entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés sur le marché brésilien en termes plus quantitatifs. Elles estiment que ce serait au Brésil, en tant que partie invoquant une exception aux obligations lui incombant dans le cadre de l'OMC, d'établir les faits pertinents. Or, dans sa deuxième déclaration orale, le Brésil a déjà indiqué que les données économiques pertinentes pour le marché brésilien n'ont pas été compilées et qu'il était donc impossible de calculer avec précision les élasticités-prix pertinentes.[176] Toutefois, ces renseignements seraient nécessaires pour établir comment exactement l'interdiction brésilienne pourrait contribuer à empêcher l'accumulation de pneumatiques de rebut au Brésil.[177] Pour cette raison aussi, le Brésil ne s'est pas acquitté de la charge de la preuve lui incombant à cet égard.

Observations des Communautés européennes

388. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil confirme une fois de plus que les données précises pour évaluer la concurrence entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés sur le marché brésilien ne sont pas disponibles. Comme les Communautés européennes l'ont déjà indiqué, ces données seraient nécessaires pour évaluer l'existence et l'importance précises de la contribution de l'interdiction d'importer à la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut au Brésil.[178] En conséquence, c'est une autre raison pour laquelle le Brésil ne s'est pas acquitté de la charge de la preuve lui incombant à cet égard.

Question n° 109. Aux Communautés européennes

Les Communautés européennes acceptent-elles les traductions fournies par le Brésil de ses lois et réglementations pertinentes pour la présente affaire?

Réponse des Communautés européennes

389. Chaque fois que les Communautés européennes ont constaté une divergence, elles l'ont indiqué.[179] Toutefois, les Communautés européennes ne sont pas en mesure de vérifier toutes les traductions fournies par le Brésil. En conséquence, le fait que les Communautés européennes n'ont

[174] Cf. première communication écrite du Brésil, paragraphe 148.
[175] Cf. deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33. Selon la réponse du Brésil à la question n° 24 du Groupe spécial, la part de marché des pneumatiques rechapés au Brésil a légèrement augmenté, passant de 39,2 pour cent en 2000 à 40,1 pour cent en 2005.
[176] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 81.
[177] Cf. pièce EC-122, paragraphe 22.
[178] Réponse des Communautés européennes à la question n° 108 du Groupe spécial, paragraphe 34.
[179] Cf. deuxième communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 174.

pas formulé d'observations sur une traduction spécifique ne veut pas dire que la traduction est nécessairement exacte.

C. INTERDICTION D'IMPORTER

Question n° 110. Aux Communautés européennes

Veuillez formuler des observations sur les arguments avancés par le Brésil dans sa réponse à la question n° 35 du Groupe spécial, concernant la vie et la santé des animaux et la préservation des végétaux, et sur les arguments figurant dans la communication de la Humane Society International, présentée par le Brésil en tant que pièce BRA-98, en ce qui concerne les risques pour la santé et la vie des animaux.

Réponse des Communautés européennes

390. Les arguments du Brésil concernant la santé et la vie des animaux et la préservation des végétaux font référence à deux des risques que le Brésil prétend chercher à réduire grâce à l'interdiction d'importer (certaines maladies transmises par les moustiques et la pollution causée par les incendies de pneumatiques de rebut) et à deux des solutions de rechange existantes pour remplacer l'interdiction d'importer (la coïncinération dans des fours à ciment et la construction de récifs artificiels). La Humane Society International formule des arguments sur les trois premiers points seulement.

391. La pièce BRA-98 et les propres communications du Brésil au Groupe spécial ne contiennent que des arguments très généraux en ce qui concerne la vie et la santé des animaux, et la préservation des végétaux, de sorte qu'il est difficile d'y répondre spécifiquement. Toutefois, les Communautés européennes formuleront des observations sur ces arguments tout en rappelant en même temps que l'imprécision de ses arguments doit nuire au Brésil, étant donné qu'il a la charge de la preuve en ce qui concerne son moyen de défense au titre de l'article XX b).

392. Par ailleurs, bien que le Brésil présente à l'appui de ses arguments certains documents, qui sont joints à ses communications, ce n'est pas le cas de la Humane Society International, qui n'a joint aucun des documents auxquels elle fait référence en tant qu'éléments de preuve.

393. En ce qui concerne les maladies transmises par les moustiques, il est clair qu'elles ne posent aucun risque pour la préservation des végétaux. Le Brésil et la Humane Society semblent reconnaître que les maladies affectent seulement les personnes et les animaux.[180] Toutefois, le Brésil n'identifie pas les espèces animales qui sont affectées par la dengue, la fièvre jaune, la malaria et le virus du Nil occidental, probablement parce que sa première communication écrite se limitait aux conséquences des trois premières maladies sur les personnes seulement.[181] Il est évident qu'il est difficile de procéder à une telle identification dans le cas de la malaria, qui n'affecte que les personnes. Selon les éléments de preuve produits par le Brésil, "les personnes sont les hôtes les plus amplificateurs du virus [de la dengue], encore que des études aient montré que dans certaines parties du monde les singes pouvaient être infectés et servir peut-être de source de transmission du virus à des moustiques non contaminés".[182] De la même manière, en ce qui concerne la fièvre jaune, les éléments de preuve présentés par le Brésil montrent que "les personnes et les singes sont les principaux animaux

[180] Réponse du Brésil à la question n° 35, deuxième phrase, et communication de la Humane Society International, paragraphes 22 à 25.

[181] Première communication écrite du Brésil, section III.A.1. En outre, le Brésil fait référence à quatre maladies dans sa réponse à la question du Groupe spécial, alors que le virus du Nil occidental n'était pas mentionné dans sa première communication écrite, paragraphes 22 à 28.

[182] Pièce BRA-13, au bas de la page 1.

susceptibles d'être infectés" et que "dans les forêts tropicales humides, la fièvre jaune est répandue chez les singes qui sont infectés par des moustiques sauvages".[183] Le Brésil n'a pas expliqué la propagation de ces deux maladies parmi les singes au Brésil mais, en tout état de cause, il semble que les singes soient infectés dans leur environnement naturel, indépendamment de la présence de pneumatiques de rebut. Le Brésil n'a fourni aucun élément de preuve sur la façon dont le virus du Nil occidental affectait les animaux.

394. La communication de la Humane Society International fait aussi référence de façon générale au fait que certaines maladies transmises par les moustiques affectent les populations animales.[184] Comme les quatre études sur lesquelles elle semble fonder ses arguments ne sont pas jointes, les Communautés européennes sont dans l'impossibilité de répondre à ces arguments. La communication fait aussi référence à l'*Aedes albopictus* qu'elle définit comme "une espèce agressive qui pique les animaux d'élevage, les amphibiens, les reptiles et les oiseaux"[185], mais il ne semble pas que ces piqûres aient des conséquences négatives pour la vie et la santé de ces espèces.

395. Pour ce qui est des émissions dangereuses provenant des incendies de pneumatiques de rebut, ni le Brésil ni la Humane Society International n'expliquent, et encore moins ne démontrent, comment elles affectent la vie et la santé des animaux et la préservation des végétaux. Leur principal argument semble être que puisque ces émissions sont dangereuses, elles ont nécessairement des conséquences négatives sur la faune et la flore. Cette inférence est erronée et ne repose sur aucune évaluation des risques posés par des incendies potentiels[186], y compris une analyse de l'étendue et de l'emplacement du site, ni sur aucune étude des "charges critiques" des habitats potentiellement affectés ou des "niveaux critiques" des concentrations de polluants dans l'atmosphère.[187] Elle ne prend en compte ni la dispersion de ces émissions dans l'atmosphère ni les mesures qui devraient être mises en œuvre, une fois qu'un incendie s'est déclenché, pour lutter contre celui-ci et empêcher la pollution des eaux de surface. En outre, certains des arguments, tels que ceux qui sont liés à la pollution des sols et des eaux de surface, ne sont pas nécessairement liés à la protection de la vie et de la santé des animaux ou à la préservation des végétaux, mais à la protection de l'environnement.

396. S'agissant de la coïncinération dans des fours à ciment, le Brésil allègue que "les mêmes polluants [que dans les incendies de pneumatiques] sont rejetés", déclaration qui ne prend pas en compte les différences considérables entre les niveaux des émissions provenant des deux activités. La Humane Society International affirme "que l'Agence pour la protection de l'environnement des États-Unis a constaté que la combustion contrôlée de pneumatiques de rebut dans des espaces clos mal conçus faisait sérieusement craindre que les émissions atmosphériques ne ressemblent beaucoup plus à celles provenant de la combustion de pneumatiques à ciel ouvert qu'à celles émanant d'espaces clos bien conçus et gérés".[188] C'est une question qui concerne la technologie utilisée et la réglementation, et les Communautés européennes ne proposent pas de coïncinérer les pneumatiques de rebut dans des espaces clos mal conçus. De plus, ni le Brésil, ni la Humane Society International n'expliquent comment des espaces clos de technologie récente où sont coïncinérés des pneumatiques de rebut en conformité avec les normes d'émission réglementaires pourraient causer plus de

[183] Pièce BRA-22, au bas de la page 1, et page 2, premier point centré.

[184] Aux quatre maladies mentionnées par le Brésil dans sa réponse à la question du Groupe spécial, la Humane Society International ajoute, sans autre explication, la "filariose" et la "filaire des chiens".

[185] Communication de la Humane Society International, paragraphe 25.

[186] On pourra trouver dans la pièce BRA-136, page 10, un exemple d'une évaluation rudimentaire des risques présents dans les sept plus importantes décharges de pneumatiques de rebut au Royaume-Uni.

[187] L'article premier du Protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontières à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphétrique, signé à Göteborg le 30 novembre 1999 définit une "charge critique" comme "une estimation quantitative de l'exposition à un ou plusieurs polluants en deçà de laquelle, dans l'état actuel des connaissances, il n'y a pas d'effets nocifs importants sur des éléments sensibles déterminés de l'environnement" (pièce EC-126).

[188] Communication de la Humane Society International, paragraphe 20.

dommages à la faune et à la flore que si l'on n'y brûlait pas des pneumatiques de rebut, mais du charbon ou du coke de pétrole. Comme les Communautés européennes l'ont déjà expliqué[189], les éléments de preuve présentés par le Brésil à ce sujet correspondent à des installations qui font appel à une technologie désuète, comme les fours à ciment à procédé par voie humide, ou à des installations où sont brûlés d'autres combustibles.[190]

397. Enfin, l'argument du Brésil selon lequel les récifs artificiels constitués de pneumatiques de rebut produisent des lixiviats qui sont nocifs pour la truite arc-en-ciel et d'autres formes de la vie aquatique a déjà été réfuté par les Communautés européennes au paragraphe 132 de leur deuxième communication écrite et dans la pièce EC-106. Le rapport produit par HR Wallingford Ltd., en mars 2005, pour le compte du Département du commerce et de l'industrie et de l'Agence de l'environnement du Royaume-Uni a conclu que le risque général que des pneumatiques de rebut utilisés dans les travaux portuaires, côtiers et fluviaux causent des dommages à l'environnement devait être quasiment nul. Plus précisément, l'étude a conclu que, en ce qui concerne les lixiviats produits par des pneumatiques de rebut utilisés à ces fins, "on estim[ait] que les conséquences [étaient] d'une importance négligeable, sauf là où le site récepteur [était] constitué d'eaux stagnantes où on [pouvait] estimer qu'elles [étaient] modérées".[191]

Question n° 111. Au Brésil

Veuillez clarifier le statut juridique:

a) de la Portaria DECEX n° 8 compte tenu de la modification qui y a été apportée ultérieurement en vertu de la Portaria MICT n° 370;

b) du Décret présidentiel n° 3.179, tel que modifié par les décrets présidentiels n° 3.919 et 4.592; et

c) de la Loi n° 12.114 de l'État du Rio Grande do Sul compte tenu de la modification qui y a été apportée ultérieurement en vertu de la Loi n° 12.381.

Réponse du Brésil

398. La Portaria DECEX n° 8, telle que modifiée par la Portaria MICT n° 370/94, est juridiquement en vigueur, à l'exception des articles 19 à 21 et 29 à 32, qui ont été abrogés par l'article 55 II) de la Portaria SECEX n° 17/03. Les parties abrogées ne concernent pas le commerce des pneumatiques usagés ou rechapés.

399. Le Décret présidentiel n° 3.179, tel que modifié par les décrets présidentiels n° 3.919 et 4.592, est juridiquement en vigueur.

400. La Loi n° 12.114 de l'État, telle que modifiée par la Loi n° 12.381, est formellement en vigueur actuellement. Toutefois, comme le Brésil l'a expliqué dans ses réponses aux questions n° 56, 57 et 62 du Groupe spécial, la loi est sans effet juridique parce que, en vertu de la Constitution du Brésil, les États brésiliens n'ont pas le pouvoir de réglementer le commerce inter-États et le commerce international. Les autorités d'un État ne peuvent tout simplement pas autoriser ou prohiber des importations parce que les licences d'importation sont délivrées par le gouvernement fédéral et non par les États. Les autorités d'un État ne peuvent pas non plus faire obstacle à la vente de produits

[189] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 84.
[190] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 118 et note de bas de page 119.
[191] Pièce EC-103, section 7.3.2, page 105.

importés. Si elles essayaient de restreindre ces ventes, le pouvoir exécutif brésilien ou une partie privée obtiendrait facilement une injonction à l'encontre de l'État.

401. Enfin, les Communautés européennes ont carrément tort de donner à entendre que la loi de l'État pourrait affecter une interdiction d'importer parce qu'elle pourrait être considérée comme une mesure d'élimination.[192] Même si les dispositions de la mesure relatives à l'élimination étaient applicables, les dispositions concernant les importations relèvent de la compétence exclusive du gouvernement fédéral et elles sont sans effet.

Observations des Communautés européennes

402. Concernant la Loi n° 12.114 de l'État du Rio Grande do Sul, le Brésil réitère son allégation précédente selon laquelle cette loi "est sans effet juridique". Cette déclaration est manifestement erronée. À cet égard, les Communautés européennes renvoient à leurs communications antérieures.[193]

403. Le Brésil allègue aussi que les Communautés européennes ont tort de laisser entendre "que la loi de l'État pourrait affecter une interdiction d'importer parce qu'elle pourrait être considérée comme une mesure d'élimination".[194] Les Communautés européennes jugent cette objection étonnante, parce qu'elles n'ont formulé aucun argument de ce genre. Elles n'ont pas fait valoir que la loi de l'État "affect[ait]" l'interdiction d'importer. Elles ont plutôt fait valoir que dans la mesure où l'interdiction imposait des obligations en matière d'élimination, il pouvait être considéré que ces obligations relèvent de la compétence concurrente des États brésiliens en matière de protection de l'environnement et qu'elles n'étaient donc pas anticonstitutionnelles.[195] Les Communautés européennes notent que le Brésil n'a jamais contesté cet argument et que, même dans sa réponse à la question du Groupe spécial, il a de nouveau admis que les obligations en matière d'élimination pouvaient être applicables.[196]

404. Les Communautés européennes notent que la loi contestée de l'État du Rio Grande do Sul est une mesure distincte de l'interdiction d'importer, qui pourrait demeurer en vigueur même si l'interdiction était levée. Dans ce cas, les dispositions discriminatoires en matière d'élimination contenues dans la loi de l'État auraient encore des effets négatifs sur la commercialisation des pneumatiques rechapés importés dans l'État du Rio Grande do Sul, voire même rendraient une telle commercialisation impossible. Pour cette raison, le Groupe spécial devrait également se prononcer sur la mesure imposée par l'État.

Question n° 112. Au Brésil

Veuillez confirmer si la Portaria DECEX n° 8 et la Résolution n° 23 sont actuellement juridiquement en vigueur. Dans l'affirmative, la prohibition à l'importation de pneumatiques usagés telle que prescrite à l'article 4 de la Résolution n° 23 s'applique-t-elle aussi encore aux "pneumatiques rechapés"?

Réponse du Brésil

405. La Portaria DECEX n° 8/1991 est en vigueur. *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 111. La Résolution CONAMA n° 23, qui est aussi en vigueur, réglemente la gestion et l'importation des

[192] *Voir* la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 115.
[193] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 114 et suivants; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 198.
[194] Réponse du Brésil à la question n° 111 du Groupe spécial, paragraphe 44.
[195] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 115.
[196] Réponse du Brésil à la question n° 111 du Groupe spécial, paragraphe 44.

déchets au Brésil. Les pneumatiques usagés – dont le commerce s'effectue sous le code 4012.20 et auxquels il est expressément fait référence à l'annexe 10 de la Résolution n° 23 – sont des déchets alors que les pneumatiques rechapés n'en sont pas. Pour cette raison, il n'est pas nommément fait mention des pneumatiques rechapés dans la Résolution. Cela ne veut toutefois pas dire que le Brésil autorisait l'importation de pneumatiques rechapés avant l'adoption de l'interdiction d'importer de 2000 ni que les pneumatiques rechapés ne présentent pas de risques spécifiques pour l'environnement. Conformément à la législation brésilienne, les pneumatiques rechapés sont des biens usagés, dont l'importation est prohibée en vertu de la Portaria DECEX n° 8/1991.

Observations des Communautés européennes

406. Dans sa réponse à cette question, le Brésil confirme qu'il considère que les pneumatiques rechapés sont des biens usagés dont l'importation est prohibée en vertu de la Portaria DECEX n° 8/1991. Les Communautés européennes ne sont pas d'accord pour dire que les pneumatiques rechapés sont des biens usagés, mais elles estiment que le Groupe spécial devrait, en se fondant sur l'interprétation que le Brésil donne de son droit, constater que la Portaria Decex n° 8/1991 est également incompatible avec l'article XI:1, dans la mesure où elle interdit l'importation de pneumatiques rechapés.

Question n° 113. Au Brésil

Des licences d'importation sont-elles exigées en vertu de la Portaria SECEX n° 14 pour importer des pneumatiques rechapés? Dans l'affirmative, en vertu de quelle disposition de la Portaria SECEX n° 14 ces licences d'importation sont-elles exigées?

Réponse du Brésil

407. Les licences d'importation sont uniquement délivrées par le gouvernement fédéral *ainsi que le prévoit* la Portaria SECEX n° 14. L'article 40 de la *portaria* dispose explicitement que des licences d'importation ne seront pas accordées pour importer des pneumatiques rechapés et usagés, à l'exception des pneumatiques remoulés en provenance des pays membres du MERCOSUR. Des licences d'importation pour les pneumatiques usagés et rechapés n'ont été délivrées que sur ordre des tribunaux. Si l'importation de pneumatiques usagés et rechapés avait été autorisée, des licences d'importation auraient été exigées en vertu des articles 9 II) e) et 35 de la Portaria SECEX n° 14. Ces dispositions prévoient la délivrance de "licences non automatiques" pour importer des biens usagés, ce qui signifie que des licences d'importation sont exigées pour importer ces produits.

Observations des Communautés européennes

408. Les Communautés européennes notent que la réponse du Brésil confirme leur interprétation du droit brésilien tel qu'indiqué au paragraphe 57 de leur première communication écrite.

Question n° 114. Au Brésil

Pourriez-vous préciser comment exactement les risques pour l'environnement que vous identifiez concernent la protection "de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou [ ] la préservation des végétaux" au sens de l'article XX b)? (Voir les déclarations, par exemple, aux paragraphes 4, 6, 20, 21 et 22 de la première communication écrite du Brésil.)

Réponse du Brésil

409. Comme le Brésil l'a expliqué de façon plus détaillée aux paragraphes 29 à 35 de sa première communication écrite, les incendies de pneumatiques rejettent de l'huile, qui contient de nombreux

produits chimiques toxiques et métaux lourds. Cette huile contamine les sols où elle se répand et détruit la vie végétale. Lorsque l'huile contamine des cours d'eau, elle cause des dommages aux poissons et aux autres formes de vie qui existent dans ces cours d'eau (ce qui entraîne souvent une mortalité massive des poissons). Les polluants présents dans l'huile pyrolytique sont également transmis aux animaux qui boivent de l'eau contaminée.

410. Les incendies de pneumatiques émettent aussi des fumées qui contiennent un certain nombre de substances dangereuses, dont des dioxines et des furanes. Les dommages causés par ces émanations, dont le cancer, des problèmes génésiques et une diminution de la fonction immunitaire (décrits aux paragraphes 32 et 33 de la première communication écrite du Brésil), ne sont pas propres aux personnes et affectent également les animaux. Voir le mémoire de la Humane Society, paragraphe 15 (pièce BRA-98).

411. Enfin, les moustiques qui se reproduisent dans les pneumatiques de rebut transmettent des maladies qui affectent les animaux, tout comme les personnes. Voir le mémoire de la Humane Society, paragraphes 22, 24 et 50. Le Brésil tient à préciser que cette réponse particulière ne traite que des risques pour la santé et la vie des personnes et des animaux et la préservation des végétaux causés par l'accumulation de pneumatiques de rebut. Les risques causés par l'élimination des pneumatiques de rebut sont résumés dans la réponse du Brésil à la question n° 115 du Groupe spécial.

Observations des Communautés européennes

412. Dans sa première communication écrite, le Brésil a expliqué que les incendies de pneumatiques rejettent de l'huile pyrolytique et un certain nombre d'autres substances dangereuses, mais il n'a pas démontré les conséquences négatives de ces substances sur la vie et la santé des animaux et la préservation des végétaux. La raison pour laquelle il n'existe pas d'éléments de preuve sur ces questions est que les principales conséquences négatives des incendies de pneumatiques affectent normalement certains éléments spécifiques de l'environnement, à savoir le sol, les eaux de surface et les eaux souterraines, qui ne relèvent pas en tant que tels de l'article XX b).

413. Le rejet d'huile pyrolytique causera une pollution atmosphérique si le site est mal conçu ou si les pompiers ne maîtrisent pas les écoulements d'huile pyrolytique. Cette pollution peut avoir des effets dommageables sur la vie animale seulement si un cours d'eau ou un lac où vivent des poissons se trouve à proximité et en aval du site. Les Communautés européennes n'ont pas connaissance de l'existence de preuves scientifiques attestant que des animaux ont été affectés par le cancer, des problèmes génésiques et une diminution de la fonction immunitaire à cause des substances dangereuses présentes dans les fumées des incendies de pneumatiques. Le Brésil n'a pas non plus produit un seul élément de preuve à ce sujet.

414. En ce qui concerne les moustiques, le Brésil dit simplement, en s'appuyant sur le mémoire de la Humane Society, qu'ils transmettent des maladies qui affectent les animaux, sans indiquer de quels animaux il s'agit.[197] Les Communautés européennes ont déjà expliqué que les éléments de preuve présentés par le Brésil identifient seulement les singes comme une espèce susceptible d'être infectée par la dengue et la fièvre jaune, encore que les singes semblent en être infectés dans leur milieu naturel, indépendamment de la présence de pneumatiques de rebut.[198]

[197] Réponse du Brésil à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 49.
[198] Réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphe 39.

Question n° 115. Au Brésil

Pourriez-vous indiquer quels sont les risques précis pour la vie et la santé des animaux et la préservation des végétaux que présentent les différentes mesures d'élimination des pneumatiques, et fournir également des renseignements sur les effets dommageables directs possibles?

Réponse du Brésil

415. Il a été rapporté que certaines utilisations de matériaux à des fins de recyclage causaient des dommages à la vie animale. Des études ont montré, par exemple, que les récifs artificiels constitués de pneumatiques de rebut (utilisation du génie civil) produisaient des lixiviats toxiques qui étaient nuisibles pour la truite arc-en-ciel et d'autres formes de la vie aquatique, ainsi que l'indique un rapport de l'Agence de l'environnement du Royaume-Uni.[199] Le rapport note aussi que lorsque des pneumatiques de rebut sont utilisés sur des silos couloirs, les pneumatiques se dégradent, au point où le composé de caoutchouc se décompose et où les tringles du pneumatique apparaissent à l'air libre. Selon l'Agence, "[l]a tringle présente un danger direct pour les animaux d'élevage, et les granules de caoutchouc tombent dans le silo où, en plus gros morceaux, elles peuvent aussi présenter un risque pour les animaux d'élevage".[200]

416. Les risques les plus graves, toutefois, sont causés par des polluants toxiques, tels que les dioxines et les métaux lourds, qui sont rejetés lorsque des pneumatiques de rebut sont incinérés et que des piles de pneumatiques prennent feu. Ces risques comprennent, entre autres, de nombreuses affections telles que le cancer, une diminution de la fonction immunitaire, des problèmes respiratoires, des fausses couches et des anomalies congénitales. Voir le mémoire de la Humane Society, paragraphe 15. Au paragraphe 16 du mémoire de la Humane Society, il est aussi expliqué que les particules rejetées pendant l'incinération et les incendies de pneumatiques ont pour effet d'acidifier les plans d'eau en abaissant l'équilibre de leur pH et en modifiant l'équilibre de leurs nutriments, ce qui a un effet négatif sur les animaux et les végétaux qui peuplent ces plans d'eau. Les rejets de particules appauvrissent aussi le sol de ses nutriments, ce qui cause des dommages aux forêts et cultures agricoles sensibles, et a aussi des effets négatifs sur la diversité des écosystèmes.

Observations des Communautés européennes

417. Le Brésil répond à nouveau à une question en avançant de vagues explications qui ne sont étayées par aucun élément de preuve et sans réfuter les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes.

418. En ce qui concerne les récifs artificiels, les Communautés européennes ont déjà expliqué que le risque général que des pneumatiques de rebut utilisés dans les travaux portuaires, côtiers et fluviaux causent des dommages à l'environnement était quasiment nul et elles ont fourni un rapport récent pour le prouver.[201] Le Brésil n'a pas réfuté ce rapport et il continue de s'appuyer sur un rapport plus ancien, établi en 1998, par l'Agence de l'environnement de l'Angleterre et du pays de Galles, qui fait référence à des études menées en laboratoire au Canada. Les Communautés européennes sont aussi étonnées de constater que le seul argument du Brésil se fonde sur les dommages causés à la truite arc-en-ciel, qui est un poisson envahissant au Brésil et qui n'est une espèce indigène qu'en Amérique du Nord

[199] Voir l'Agence de l'environnement (Royaume-Uni), Tyres in the Environment, section 4.3 (pièce BRA-1).

[200] Voir *ibid*.

[201] Rapport produit par HR Wallingford Ltd., en mars 2005, pour le compte du Département du commerce et de l'industrie et de l'Agence de l'environnement du Royaume Uni, auquel les CE ont fait référence au paragraphe 132 de leur deuxième communication écrite et qu'elles ont joint en tant que pièce EC-106. Les CE ont aussi mentionné ce rapport dans leur réponse à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphe 43.

(pièce EC-127). Le Brésil n'a fourni aucun renseignement sur les conséquences négatives que pourrait avoir l'utilisation sur son territoire de pneumatiques de rebut en génie civil sur les animaux et les végétaux.

419. Les Communautés européennes considèrent que les observations formulées par le Brésil sur les risques que présente l'utilisation de pneumatiques de rebut dans les silos couloirs sont dénuées de pertinence. Il s'agit d'une solution de rechange relativement peu importante, encore que le Brésil n'ait pas fourni de renseignements sur les pratiques de ses agriculteurs en la matière. En outre, quels que soient les risques que présente une telle utilisation pour les animaux d'élevage, il est certain que les agriculteurs continueront de recourir à cette pratique bon marché qui existe depuis longtemps.

420. Les Communautés européennes ont déjà répondu dans leur réponse à la question n° 110 du Groupe spécial aux observations générales et sans fondement formulées par le Brésil au sujet des risques présentés par la coïncinération, y compris les explications données dans le mémoire de la Humane Society sur les risques causés par les particules.[202] Elles tiennent à faire observer que le Brésil emploie encore ici le terme inexact d'"incinération".

Question n° 116. Aux deux parties

À supposer qu'il puisse exister des situations où les risques sont identifiés par rapport à la fois à "la santé et la vie des personnes" et à "la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux", quelle serait la conséquence de l'existence de tels risques distincts, le cas échéant, pour l'analyse de l'article XX b), y compris pour "le soupesage et la mise en balance" des différents facteurs?

Réponse du Brésil

421. Bien que l'on puisse, en théorie, établir une distinction entre les risques pour "la santé et la vie des animaux ou la préservation des végétaux" et les risques pour "la santé et la vie des personnes", dans la pratique, la dégradation de l'environnement et les dommages causés à la santé et la vie des personnes vont généralement de pair, comme dans le cas des pneumatiques de rebut. La contamination des végétaux affecte non seulement la préservation des végétaux, mais également la vie et la santé des animaux et des personnes qui consomment les végétaux. D'une manière similaire, les animaux et les personnes respirent l'air contaminé par les composés toxiques rejetés pendant l'incinération ou les incendies de pneumatiques. Ils boivent aussi l'eau contaminée par l'huile pyrolytique et les lixiviats toxiques. En outre, de nombreux polluants, tels que les dioxines, remontent la chaîne alimentaire et sont en fin de compte transmis aux animaux qui consomment d'autres animaux et aux personnes qui consomment de la viande.

422. Par conséquent, l'ampleur des risques en cause dans la présente affaire et le fait qu'il existe des risques pour la santé des personnes et l'environnement signifient que la politique poursuivie a encore plus de poids en l'espèce et qu'elle est donc très pertinente pour l'analyse de l'article XX b).

Réponse des Communautés européennes

423. Il est important d'effectuer une analyse précise et spécifique des conséquences négatives pour les intérêts protégés qui découlent des différents risques présentés par les pneumatiques de rebut (maladies, incendies de pneumatiques et lixiviation) pour procéder à une évaluation exacte de la contribution réelle de l'interdiction d'importer. L'analyse est aussi importante pour évaluer les différentes solutions de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer. Dans les deux cas, une étude précise des différentes conséquences négatives contribuera à expliquer clairement ces deux

[202] Réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphe 42.

facteurs au moment de les soupeser et de les mettre en balance pour vérifier si l'interdiction d'importer est "nécessaire".

424. Pour ce faire, il faudrait aussi établir une distinction entre la vie et la santé des personnes, d'une part, et la vie et la santé des animaux et la préservation des végétaux, d'autre part. La raison première de cette distinction est que la vie et la santé des personnes ont généralement une plus grande valeur, ce qui nécessite une évaluation distincte.

425. Pour la même raison, les risques pour la vie et la santé de chacun des deux groupes devraient aussi être évalués séparément. Par exemple, bien que la dengue soit liée à la vie et la santé des personnes, aucun élément de preuve versé au dossier ne démontre que la vie des personnes ait jamais été menacée par suite des incendies de pneumatiques de rebut.

Observations du Brésil

426. Dans leur réponse, les Communautés européennes disent ce qui suit: "[A]ucun élément de preuve versé au dossier ne démontre que la vie des personnes ait jamais été menacée par suite des incendies de vieux pneumatiques." C'est un exemple de mépris flagrant des faits – mépris que les Communautés européennes ont affiché tout au long de la procédure.

427. Le Brésil a amplement fait connaître les dangers que présentent les incendies de pneumatiques pour la santé des personnes aux paragraphes 29 à 37 de sa première communication écrite. Pour reprendre un rapport de l'Agence des États-Unis pour la protection de l'environnement que le Brésil a cité dans ses déclarations orales et écrites, et qu'il a présenté en tant que pièce BRA-26:

> "Il a été montré que les émissions atmosphériques provenant des incendies de pneumatiques à ciel ouvert sont plus toxiques (par exemple mutagènes) que celles qui résultent de la combustion dans un espace clos, quel que soit le combustible. Les émissions provenant d'incendies de pneumatiques à ciel ouvert comprennent des polluants "courants", tels que les particules, le monoxyde de carbone (CO), les oxydes de soufre (SOx), les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV). Elles comprennent aussi des polluants atmosphériques dangereux (PAD) "non courants", tels que des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des dioxines, des furanes, du chlorure d'hydrogène, du benzène, des biphényles polychlorés (BPC); et des métaux, tels que l'arsenic, le cadmium, le nickel, le zinc, le mercure, le chrome et le vanadium. Les émissions de polluants courants et de polluants HAP provenant d'un incendie de pneumatiques à ciel ouvert peuvent toutes deux représenter *des risques aigus (à court terme) et chroniques (à long terme) importants pour la santé des pompiers et des résidents du voisinage*. Compte tenu de la durée et de l'intensité de l'exposition, ces effets sur la santé pourraient inclure une *irritation de la peau, des yeux et des muqueuses, des effets respiratoires, une dépression du système nerveux central et le cancer.*
>
> On estime que les émissions provenant des incendies de pneumatiques à ciel ouvert sont ... 13 000 fois plus mutagènes que les émissions provenant de centrales alimentées au charbon dont le rendement de combustion est efficace et qui sont munies de dispositifs de contrôle complémentaires."[203]

428. Le Brésil a aussi présenté comme éléments de preuve des rapports et des déclarations des agences environnementales des États membres des Communautés européennes où sont reconnus les

[203] Agence pour la protection de l'environnement (États-Unis), Air Emissions from Scrap Tyre Combustion, viii) à ix) (1997) (pièce BRA-26).

dangers des incendies de pneumatiques pour la santé des personnes. L'Agence britannique de l'environnement, par exemple, note ce qui suit:

> "Les pneumatiques [] peuvent représenter un risque d'incendie qui affecte l'atmosphère de par ses fumées toxiques ainsi que les cours d'eau où peut se déverser l'eau utilisée pour éteindre les incendies. Certains incendies qui se sont déclenchés dans des décharges où étaient entassés des pneumatiques ont mis des années à s'éteindre."[204]

Observations des Communautés européennes

429. La réponse du Brésil à cette question est partielle et trop générale. Elle est partielle parce que, comme dans ses autres réponses, le Brésil ne traite pas des conséquences négatives pour les végétaux et les animaux des maladies transmises par les moustiques. Les Communautés européennes ont déjà expliqué que ni les végétaux ni les animaux ne semblent être affectés par la dengue, la fièvre jaune ou la malaria.[205]

430. La réponse est trop générale parce que, premièrement, elle ne prend pas en compte le faible niveau des émissions provenant des installations de coïncinération qui sont conformes aux normes réglementaires ou aux mesures correctives prises en cas d'incendies de pneumatiques de rebut. Dans ce dernier contexte, il est absurde d'alléguer que les animaux et les personnes boiront de l'eau contaminée par de l'huile pyrolytique. Si une telle pollution se produisait, la première initiative des autorités pertinentes devrait être de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que l'eau polluée ne soit consommée.

431. La réponse n'explique ni les liens spécifiques entre les différents polluants ni leurs conséquences sur les végétaux et les animaux. À titre d'exemple, les végétaux ne sont pas affectés par les dioxines, ils ne servent que de récepteur à cette substance, et les conséquences négatives des dioxines sur les animaux ont seulement été étudiées sur des animaux de laboratoire à des fins de recherche concernant les personnes.

432. En fait, même s'il était envisagé, pour les besoins de l'argumentation, que la politique poursuivie par l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés était la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou la préservation des végétaux, *quod non*, les intérêts protégés ne seraient pas aussi vastes que le prétend le Brésil. L'ampleur des risques que comportent la coïncinération et les incendies à ciel ouvert n'est pas grande non plus, contrairement à la déclaration exagérée faite par le Brésil dans sa réponse.

Question n° 117. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur les arguments ci-après avancés par les Communautés européennes dans leur deuxième déclaration orale concernant l'analyse économique fournie par le Brésil de l'incidence de l'interdiction d'importer sur la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil:

a) l'hypothèse d'un taux de rechapage des enveloppes d'origine nationale de l'ordre de 44 à 92 pour cent (paragraphe 36 de la deuxième déclaration orale des CE);

b) le fait que les pneumatiques pour camions et pour aéronefs ne sont pas visés (paragraphe 38 de la deuxième déclaration orale des CE).

[204] Agence de l'environnement (Royaume-Uni), Tyre Watch Program (pièce BRA-39).
[205] Réponse des Communautés européennes à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphe 39.

Réponse du Brésil

a)

433. L'analyse économique fournie par le Brésil prenait en compte les données réelles pour la période considérée qui avaient été recueillies auprès de sources fiables, énumérées au tableau 1 du rapport. Pour la période 2002-2003, la part moyenne des pneumatiques rechapés sur le marché du remplacement (que l'étude désigne par l'expression "taux de rechapage") était de 42,4 pour cent, pourcentage qui est calculé de la manière suivante:

> (Pneumatiques rechapés au Brésil, en tonnes)/(ventes de pneumatiques neufs sur le marché intérieur, en tonnes + pneumatiques neufs importés, en tonnes) = (53 642/(97 355+29 045) = 0,424 ou 42,4 pour cent.

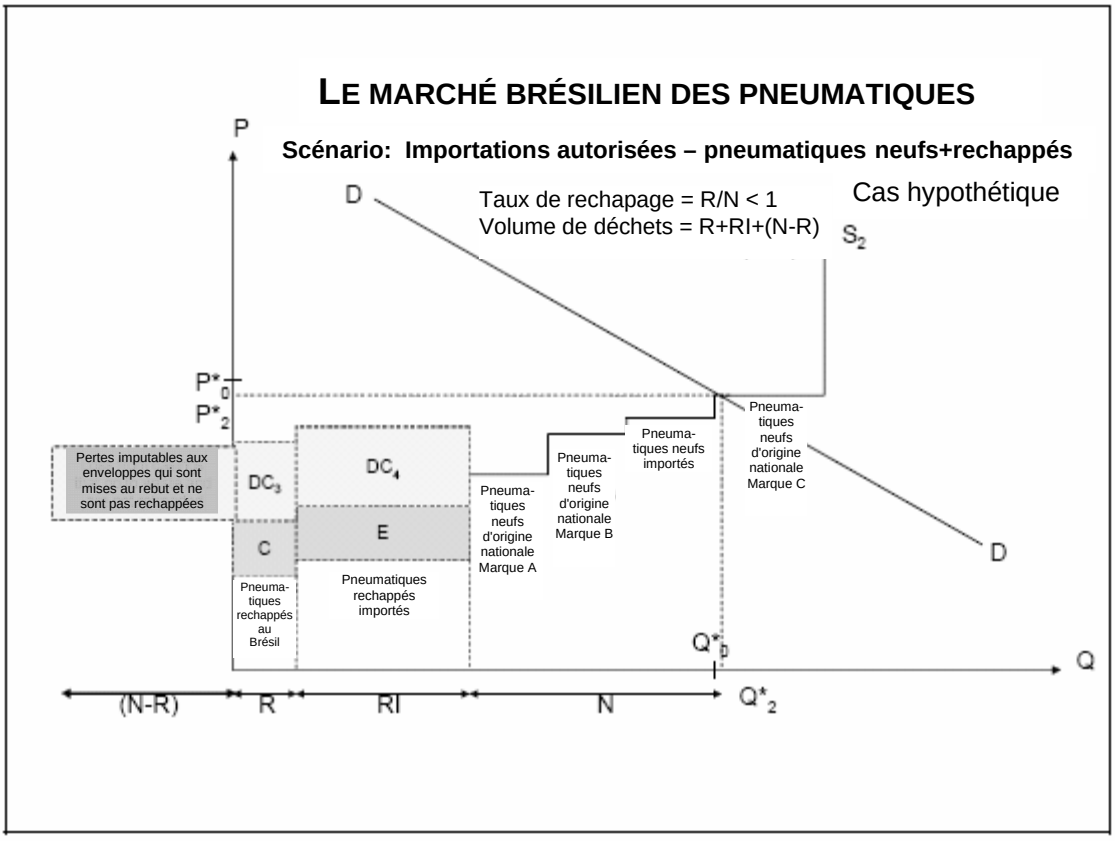
434. La critique formulée par les Communautés européennes est fort probablement due à une compréhension partielle et incomplète de la démonstration présentée dans les diagrammes décrivant les cas hypothétiques où l'importation de pneumatiques rechapés et/ou usagés serait autorisée. En outre, comme le Brésil le démontre dans la pièce BRA-162, la grande majorité des pneumatiques rechapés au Brésil étaient fabriqués à partir d'enveloppes d'origine nationale.

435. Les diagrammes 7 à 9, qui concernent le scénario "Importations autorisées: pneumatiques neufs+rechapés", devraient être considérés comme une description de l'incidence directe de la levée de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Dans ce scénario, il y aurait, dans un premier temps, une offre excédentaire de pneumatiques rechapés (la somme des pneumatiques rechapés au Brésil et des pneumatiques importés), car le volume de pneumatiques rechapés pendant la période t1 - décrite dans le diagramme - est une fonction des ventes de pneumatiques neufs pendant l'année t0. Au cours des années suivantes, et à mesure que le marché s'adapterait à de plus faibles ventes de pneumatiques neufs (notre démonstration graphique n'est pas un modèle dynamique représentant les interrelations ou les ajustements sur plusieurs périodes), le nombre total de pneumatiques rechapés diminuerait et il s'ensuivrait plus tard une hausse correspondante du nombre de ventes de pneumatiques neufs jusqu'à ce qu'un nouvel équilibre soit trouvé.

436. Cela dit, il est pertinent que le Groupe spécial analyse et conclue que, malgré ces ajustements intertemporels, qui devraient se produire comme c'est le cas pour la réorientation d'une politique, l'équation du volume de déchets sera valable pour toute la période, depuis la phase initiale jusqu'à la fin de la période d'ajustement:

> Volume de déchets = R+RI+(N-R)
> où,
> R est le nombre de pneumatiques rechapés au Brésil,
> RI est le nombre de pneumatiques rechapés importés, et
> N est le nombre total de ventes de pneumatiques neufs.

437. Par conséquent, si à l'issue des ajustements intertemporels, le lot dénommé R est plus petit, le lot (N-R) sera plus important, ce qui est exactement ce qui a été décrit pendant la dernière réunion du Groupe spécial – du fait que les importations de pneumatiques usagés sont temporairement autorisées en vertu de décisions judiciaires, le taux de rechapage des enveloppes d'origine nationale diminue et le volume de déchets augmente. Cela s'explique par le fait qu'il est beaucoup plus facile, et moins coûteux, pour une entreprise de rechapage d'obtenir sa matière première (les enveloppes) de manière groupée, aux ports d'entrée où arrivent les importations, que de la récupérer sur le territoire d'un pays comme le Brésil qui est aussi vaste qu'un continent. Une fois effectués les ajustements intertemporels mentionnés ci-dessus, qui sont à l'origine de l'observation formulée par les Communautés européennes, le diagramme 9 pourrait être décrit de la manière suivante:



438. On peut donc observer que le fait d'autoriser les importations de pneumatiques rechapés fera augmenter le volume total de déchets, ainsi que l'indique l'équation ci-dessus, et l'on peut visualiser l'incidence des volumes additionnels de déchets dans les zones indiquées sur le diagramme. La démonstration de la manière dont les importations de pneumatiques rechapés affectent le "volume de déchets" est valable pour la période initiale décrite dans l'analyse économique, ainsi que pour la fin de la période d'ajustement, tel qu'indiqué ci-dessus.

b)

439. L'analyse économique portait surtout sur les pneumatiques pour voitures particulières puisqu'ils représentaient la majorité des importations au cours de la période considérée (2002-03):

Importations de pneumatiques rechapés (moyenne en unités)

Voitures particulières	271 587	99,8%
Camions	410	0,2%
Aéronefs	20	0,0%
Total	272 017	

Source: Aliceweb/MDIC.

Observations des Communautés européennes

440. Dans sa réponse, le Brésil parle d'abord de "la part moyenne des pneumatiques rechapés sur le marché du remplacement (que l'étude désigne par l'expression "taux de rechapage")".[206] Cette déclaration est inexacte, parce que dans l'"étude", le taux de rechapage désigne le rapport R/N entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes d'origine nationale (R) et les pneumatiques neufs vendus au Brésil (N).[207] Il s'agit d'une définition approximative utile de la notion de "taux de rechapage" parce qu'elle exprime, dans le temps, le pourcentage de pneumatiques auparavant neufs qui sont rechapés après avoir été utilisés sur les routes brésiliennes.[208] La "part [ ] des pneumatiques rechapés sur le marché du remplacement" dont traite maintenant le Brésil[209] serait représentée par $R/(N+R-N_{\text{installés sur les voitures neuves}})$. Le Brésil conserve toutefois le rapport R/N dans son calcul[210] et il commet donc deux autres erreurs s'il entend ainsi désigner la "part [ ] des pneumatiques rechapés sur le marché du remplacement": le Brésil ne tient d'abord pas compte du fait que l'ensemble du marché du remplacement, le dénominateur, doit comprendre les ventes de pneumatiques rechapés. Deuxièmement, le Brésil ne tient pas compte des pneumatiques neufs qui sont installés sur les voitures neuves au Brésil et qui ne font pas partie du marché du remplacement.

441. Tel que mentionné, le rapport R/N serait à peu près exact si le Brésil considérait en réalité non pas la part de marché, mais le rapport entre les pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes d'origine nationale (R) et les pneumatiques neufs vendus au Brésil (N), ce qui est systématiquement le cas de la pièce BRA-146. Dans ce cas aussi, toutefois, les chiffres que le Brésil utilise et obtient dans ses calculs sont inexacts, ainsi que les Communautés européennes le montreront dans l'explication qui suit.

442. En divisant le nombre de tonnes de pneumatiques "rechapés au Brésil" par le nombre total de tonnes de pneumatiques neufs vendus au Brésil, tel qu'indiqué au tableau 1 de la pièce BRA-146, le Brésil arrive à un rapport de 42,4 pour cent.[211] Ainsi que les Communautés européennes l'ont indiqué dans l'analyse de l'"étude" figurant dans la pièce BRA-146, qui a été présentée au Groupe spécial en tant que pièce EC-122, il reste à savoir si la quantité de pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués au Brésil figurant au tableau 1 (53 642 tonnes en 2002-2003, en moyenne) inclut les pneumatiques rechapés qui sont fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées (c'est-à-dire si elle représente R ou R+UI dans la pièce BRA-146). Le nombre de tonnes pour les années 2002 et 2003 figurant dans le tableau 1 de la pièce BRA-146 correspond, respectivement, aux 7,5 et 9 millions de pneumatiques rechapés pour voitures particulières fabriqués au Brésil que mentionne l'ABR dans les pièces BRA-95 et BRA-157 (où l'ABR utilise le facteur de conversion sans doute trop bas de 6,5 kg par pneumatique rechapé). Il est clair que les chiffres de l'ABR sur la production désignent la *totalité* de cette production de pneumatiques rechapés au Brésil, c'est-à-dire qu'ils comprennent les pneumatiques rechapés fabriqués à partir d'enveloppes importées (soit R+UI).

443. Par conséquent, le Brésil se trompe fondamentalement dans ses calculs qui l'amènent à considérer que le "taux de rechapage" des enveloppes brésiliennes est de 42,4 pour cent. Dans ses calculs, le Brésil en arrive donc à considérer à tort le nombre élevé d'enveloppes *importées* comme des enveloppes *brésiliennes*. Il fait dire aux chiffres le contraire de ce qu'ils représentent parce que les

[206] Réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 55.

[207] Voir le paragraphe 5.c, page 1 de la pièce BRA-146, ainsi que le "Taux de rechapage = R/N" sur chacun des diagrammes.

[208] Si l'on fait abstraction de l'imprécision de l'équation imputable au fait que les voitures d'occasion entrent sur le marché brésilien et en sortent équipées de leurs pneumatiques, ainsi qu'à des effets dynamiques tels que l'élargissement du parc automobile ou les variations des parts de marché respectives des pneumatiques neufs et rechapés.

[209] Réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 55.

[210] *Ibid.*

[211] Réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 55, *in fine.*

enveloppes qui sont importées au Brésil pour y être rechapées ne peuvent pas, par définition, faire augmenter le taux auquel sont rechapées les enveloppes *d'origine nationale*.

444. En ce qui concerne plus précisément les diagrammes 7 à 9 de la pièce BRA-146, il semble que dans sa nouvelle illustration des "ajustements sur le marché de remplacement" le Brésil accepte la critique formulée par les Communautés européennes (au paragraphe 12 de la pièce EC-122) selon laquelle les diagrammes 7 à 9 surestiment grossièrement la part totale de marché des pneumatiques rechapés et sous-estiment les ventes de pneumatiques neufs qui contribuent directement à l'accumulation de déchets (qui sont effectivement représentées par N+RI).[212] Toutefois, le Brésil continue de surestimer le nombre de pneumatiques rechapés importés pour voitures particulières et partant, la contribution qu'ils pourraient éventuellement avoir dans l'accumulation de déchets. En fait, le Brésil suppose que les importations s'empareraient de la plupart des ventes de pneumatiques rechapés au Brésil et que la branche de production nationale serait marginalisée.[213] Cet argument n'est pas plausible étant donné que les entreprises brésiliennes de rechapage semblent être très concurrentielles.

445. Il y a d'autres points importants pour lesquels la nouvelle illustration graphique du Brésil[214] déforme l'incidence qu'aurait la levée de l'interdiction d'importer. Par exemple, il est supposé dans le graphique que les importations (surestimées) de pneumatiques rechapés causeraient une diminution du nombre d'enveloppes d'origine nationale qui seraient rechapées et que cela ferait augmenter l'accumulation de déchets. Le Brésil ne tient ainsi pas compte d'un fait qu'il mentionne lui-même, à savoir que le Brésil importe actuellement de grandes quantités d'enveloppes pour fabriquer des pneumatiques rechapés. L'exposé du Brésil est donc tout aussi incohérent que la réalité juridique sur le terrain, où le Brésil a fermé le marché des pneumatiques rechapés, soi-disant pour réduire l'accumulation de déchets, alors qu'il importe dans le même temps un grand nombre d'enveloppes à des fins de rechapage.

446. Concernant ce dernier point, le Brésil allègue que l'augmentation des importations d'enveloppes a entraîné une diminution du taux de rechapage des enveloppes d'origine nationale[215], alors qu'il semble tout aussi vrai que la production totale de pneumatiques rechapés a considérablement augmenté au Brésil au cours des dernières années, les entreprises de remoulage, qui fabriquent des pneumatiques rechapés de grande qualité à partir d'enveloppes importées déjà conformes aux prescriptions de la Portaria n° 133, ayant affiché une croissance remarquable. Les Communautés européennes ont déjà à maintes reprises contesté les allégations du Brésil selon lesquelles il est plus facile ou moins coûteux pour les rechapeurs nationaux d'importer des enveloppes que de les récupérer "sur le territoire d'un pays comme le Brésil qui est aussi vaste qu'un continent".[216] Les Communautés européennes tiennent à rappeler une fois de plus que, au contraire, l'importation d'enveloppes ne libère pas un rechapeur de l'obligation de récupérer des enveloppes au Brésil, la collecte et l'élimination préalables des pneumatiques usagés d'origine nationale étant une condition préalable à l'importation d'enveloppes (voir l'article 12A de la Résolution CONAMA n° 258, telle que modifiée par la Résolution n° 301).

447. Le nouveau graphique du Brésil paraît donc être une autre illustration qui n'est étayée par aucun fait économique réel. L'illustration fait état d'hypothèses et d'interdépendances inexactes et discutables qui ne sont pas cohérentes d'un point de vue économique. Un grand nombre des critiques

[212] Réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphes 57 et suivants.
[213] Voir la représentation de R et RI sur le graphique figurant au paragraphe 59 de la réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial.
[214] *Ibid.*
[215] Réponse du Brésil à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 59.
[216] *Ibid.*

qui ont été exposées en détail dans la pièce EC-122 restent tout à fait valables en ce qui concerne le nouveau graphique et il n'y a pas lieu de les répéter.

448. Les Communautés européennes tiennent à souligner un fait très important, à savoir que, dans sa réponse, le Brésil ne répond pas du tout à la question du Groupe spécial, qui l'invitait explicitement à formuler des observations sur l'argument des Communautés européennes selon lequel l'"étude" du Brésil supposait des taux de rechapage compris entre 44 et 92 pour cent. On ne peut qu'en déduire que le Brésil reconnaît que la pièce BRA-146 comporte en fait des lacunes sur ces points importants. Le Brésil ne traite pas non plus des nombreuses autres faiblesses de la pièce BRA-146, que les Communautés européennes ont exposées dans la pièce EC-122.

449. Étant donné que le Brésil ne répond pas à la question spécifique du Groupe spécial, et pour le cas où le Groupe spécial le jugerait utile, les Communautés européennes tiennent à expliquer comment, dans leur analyse figurant dans la pièce EC-122, elles sont parvenues aux pourcentages du taux de rechapage R/N qui sont indiqués dans la pièce BRA-146. Les Communautés européennes ont repris les quantités représentées dans les graphiques et ont obtenu les taux de rechapage hypothétiques R/N en divisant la largeur en millimètres du rectangle R par la largeur en millimètres du rectangle N pour chacun des graphiques. Si l'on prend l'exemple du taux "approximatif de 84 pour cent" des diagrammes 13 à 15, il a été calculé que N mesurait environ 19,8 mm de large et R, environ 16,8 mm, de sorte que 168/198 donne 0,8485.

450. Dans ce contexte, il est utile d'ajouter que, même dans le "scénario réaliste" du Brésil, qui figure à la page 1 de la pièce BRA-162, dont les Communautés européennes ont expliqué l'inexactitude dans leur réponse à la question n° 107 du Groupe spécial, le taux de rechapage des pneumatiques brésiliens pour voitures particulières se situe entre 25 et 32 pour cent, ce qui est bien inférieur au taux de rechapage hypothétique le plus bas, calculé de façon encore plus erronée, de la pièce BRA-146. Cette "étude" reste donc parfaitement non concluante aux fins du présent différend.

451. Enfin, en ce qui concerne le point b) de la question du Groupe spécial, le Brésil ne donne pas de réponse, si ce n'est qu'il rappelle que la plupart des pneumatiques rechapés importés étaient des pneumatiques pour voitures particulières. Cette réponse ne rend pas justice aux allégations des Communautés européennes dans le présent différend, où les Communautés européennes ont formulé des allégations "en tant que telles" de violation des règles de l'OMC en ce qui concerne l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés du Brésil dans son intégralité. Quels que soient les chiffres des importations passées, c'est la méthodologie de la démonstration qui importe. Comme les Communautés européennes l'ont indiqué dans leur déclaration liminaire à la deuxième réunion de fond[217], il serait nécessaire de démontrer séparément la contribution de l'interdiction d'importer dans le cas des pneumatiques pour camions et aéronefs, puisque ces pneumatiques peuvent être rechapés de nombreuses fois, et qu'ils contribuent donc dans une moindre mesure que les pneumatiques pour voitures particulières à l'accumulation de pneumatiques de rebut. Il semble aussi que le Brésil ne rechape pas tous ses pneumatiques pour camions et pour aéronefs.

Question n° 118. Aux deux parties

a) Selon vous, la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi, tel qu'envisagé par l'Organe d'appel pour déterminer la nécessité d'une mesure au titre de l'article XX b), vise-t-elle à rendre compte en fait de la contribution "réelle" de la mesure ou se rapporte-t-elle plutôt à la capacité de la mesure de contribuer, de par sa conception, à la réalisation de l'objectif?

[217] Paragraphe 38.

b) Dans ce contexte, veuillez clarifier comment l'exemption concernant le MERCOSUR et les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions des tribunaux devraient être examinées par le Groupe spécial dans le cadre de son analyse de la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif énoncé à l'article XX b).

c) Veuillez préciser aussi si l'exemption concernant le MERCOSUR et les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions des tribunaux devraient être examinées par le Groupe spécial dans le cadre de son analyse au titre du paragraphe b) de l'article XX, ou au titre du texte introductif de cette disposition, ou des deux à la fois?

Réponse du Brésil

452. L'analyse de la contribution peut nécessiter à la fois une évaluation de la capacité de la mesure de contribuer, de par sa conception, à la réalisation de l'objectif souhaité et une évaluation de la contribution réelle de la mesure.

453. Une analyse efficace de la contribution exigera un examen de la conception de la mesure – c'est-à-dire si la mesure est capable de contribuer à la réalisation de l'objectif poursuivi – et de l'effet réel de la mesure – c'est-à-dire si la mesure contribue réellement à la réalisation du but poursuivi et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

454. Le Brésil a expliqué au paragraphe 96 de sa deuxième déclaration orale que, si les importations de pneumatiques usagés risquaient de faire diminuer un peu la contribution générale de l'interdiction d'importer à la réalisation de l'objectif poursuivi, elles n'annulaient aucunement cette contribution. De plus, les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions ne font pas partie de la conception de la mesure. Au contraire, elles représentent une tentative pour fausser la conception et l'application de la mesure.

455. Dans la pratique, et à l'exception des années 2004 et 2005, les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions préliminaires n'ont pas été particulièrement importantes, et la grande majorité des pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil l'ont été à partir d'enveloppes d'origine nationale. Voir la réponse du Brésil à la question n° 105 du Groupe spécial.

456. En outre, une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés et une interdiction d'importer des pneumatiques usagés sont des mesures distinctes d'un point de vue fonctionnel. L'efficacité imparfaite de l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés n'annule pas l'efficacité de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Sans l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, le volume de déchets aurait été encore plus élevé.

457. En troisième lieu, il est pertinent que la mesure du Brésil interdise – de par sa conception – les importations de pneumatiques rechapés et de pneumatiques usagés. La mesure est donc conçue pour obtenir le niveau maximal de réduction des déchets.

458. C'est au titre de l'article XXIV, et non de l'article XX b), qu'il convient d'analyser l'exemption concernant le MERCOSUR, y compris l'analyse de la contribution. Voir la réponse du Brésil à la question n° 131 du Groupe spécial. Cela dit, si dans son analyse de la contribution de l'interdiction d'importer à la réalisation de l'objectif poursuivi, le Groupe spécial devait examiner l'exemption, le Brésil note que l'effet que pourrait avoir l'exemption concernant le MERCOSUR sur la contribution réelle de l'interdiction d'importer à la réalisation de l'objectif poursuivi n'est pas important, parce que les volumes de pneumatiques de rebut importés du MERCOSUR sont très faibles. En 2005, le Brésil n'a importé que 157 473 pneumatiques rechapés en provenance du MERCOSUR. Par comparaison,

dans les années ayant précédé l'interdiction d'importer de 2000, ce sont entre 2 millions et 3,3 millions de pneumatiques rechapés qui ont été importés au Brésil – soit des volumes qui sont de 13 à 21 fois supérieurs aux importations en provenance du MERCOSUR.

459. L'exemption concernant le MERCOSUR est plus pertinente pour l'analyse au titre du texte introductif de l'article XX mais, même en ce qui concerne le texte introductif, l'exemption ne donne pas lieu à une discrimination arbitraire ou injustifiable. La conception de l'exemption concernant le MERCOSUR est pertinente pour montrer que l'interdiction initiale ne contenait aucune exemption et s'appliquait *erga omnes*, et que l'exemption concernant le MERCOSUR avait été introduite par la suite pour respecter la décision rendue par un tribunal du MERCOSUR. Cela montre que les mesures du Brésil n'établissent pas de discrimination entre les pays membres du MERCOSUR et les pays non membres du MERCOSUR d'une façon qui constitue un moyen de discrimination injustifiable ou arbitraire. Cela démontre aussi que, en respectant la décision du tribunal, le Brésil n'a pas opposé d'obstacles au commerce de tierces parties, mais a simplement assoupli les restrictions commerciales pour ses partenaires de l'union douanière.

Réponse des Communautés européennes

a)

460. L'Organe d'appel a clarifié que l'un des aspects à examiner pour déterminer si une mesure est "nécessaire" est la "mesure suivant laquelle elle favorise la *réalisation* de l'objectif poursuivi".[218] La référence faite par l'Organe d'appel à la "réalisation" de l'objectif poursuivi indique clairement que la contribution de la mesure ne peut pas être une contribution purement théorique ou potentielle. Il faut plutôt démontrer que la contribution de la mesure est réelle et vérifiable.

461. La conception de la mesure en tant que telle n'est donc pas suffisante pour établir si une mesure contribue à la réalisation de l'objectif poursuivi. Il faut plutôt aussi vérifier si, dans les conditions concrètes dans lesquelles elle est appliquée, et compte tenu des autres mesures possibles qui pourraient s'appliquer, la mesure peut contribuer réellement à la réalisation de l'objectif poursuivi. Par ailleurs, la conception de la mesure doit bien entendu ne pas être de nature à empêcher la mesure d'atteindre son but déclaré.

b)

462. Tant l'exemption concernant le MERCOSUR que les importations de pneumatiques usagés qui sont effectuées en vertu d'injonctions des tribunaux sont pertinentes pour la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif, et devraient être examinées par le Groupe spécial dans ce contexte.

463. Les deux faits sont pertinents parce que la contribution de l'interdiction à l'amoindrissement de tout problème pour la vie et la santé des personnes causé par les pneumatiques de rebut dépend, en tout premier lieu, de la contribution de l'interdiction à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil. Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà expliqué[219], l'interdiction ne contribuera à la réalisation de cet objectif que dans la mesure où elle aura pour résultat de remplacer un pneumatique rechapé importé par un pneumatique neuf qui sera rechapé ou par un pneumatique rechapé qui aura été fabriqué à partir d'une enveloppe d'origine nationale.

[218] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Viande de bœuf*, paragraphe 163. (pas d'italique dans l'original)

[219] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 32.

464. En ce qui concerne l'exemption concernant le MERCOSUR, elle est pertinente parce que aucun des pneumatiques rechapés importés du MERCOSUR n'est fabriqué à partir d'enveloppes importées du Brésil (et la plupart de ces pneumatiques sont en fait fabriqués à partir d'enveloppes importées des Communautés européennes).[220] En conséquence, dans la mesure où un pneumatique rechapé importé des Communautés européennes concurrencerait et remplacerait un pneumatique rechapé importé du MERCOSUR, l'interdiction d'importer n'aurait aucun effet sur la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut au Brésil.

465. L'importation de pneumatiques usagés est également pertinente puisque la grande majorité de ces pneumatiques servent à produire des pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil.[221] Là encore, dans la mesure où un pneumatique rechapé importé remplace un pneumatique rechapé d'origine nationale fabriqué à partir d'une enveloppe importée, l'interdiction ne peut pas avoir pour effet de réduire le nombre de pneumatiques de rebut générés au Brésil.

c)

466. L'exemption concernant le MERCOSUR et les importations de pneumatiques usagés effectuées en vertu d'injonctions des tribunaux devraient être prises en compte par le Groupe spécial dans le cadre de son analyse tant au titre du paragraphe b) de l'article XX qu'au titre du texte introductif dudit article.

467. Comme les Communautés européennes l'ont expliqué, les deux facteurs sont pertinents pour déterminer si l'interdiction contribue à la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut au Brésil. De même, comme les Communautés européennes l'ont également expliqué, le fait d'interdire l'importation de pneumatiques usagés est une solution de rechange raisonnable pour remplacer l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[222] Enfin, l'existence de l'exemption concernant le MERCOSUR est aussi pertinente au titre du texte introductif de l'article XX puisqu'elle équivaut à un moyen de discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent, à savoir les pays membres du MERCOSUR et les autres Membres de l'OMC.[223] En outre, l'importation d'enveloppes en provenance des CE à des fins de rechapage au Brésil équivaut également à une discrimination, en l'occurrence entre le Brésil et les autres Membres de l'OMC, dont les Communautés européennes, et elle est donc également incompatible avec le texte introductif.[224]

Observations du Brésil

468. Dans sa deuxième série de réponses, le Brésil a noté que le Chef de cabinet du Président avait demandé à l'Avocat général de l'Union d'engager des actions en annulation des injonctions actuellement en vigueur. Le Brésil indique que le Président de la République a signé l'une de ces actions que l'Avocat général a déposée à la Cour suprême fédérale le 21 septembre 2006. Cette action en contestation, l'allégation de violation d'un principe fondamental, permettrait de faire annuler toutes les décisions judiciaires ayant autorisé l'importation de pneumatiques usagés au Brésil et d'empêcher que ne soient rendues à l'avenir des décisions judiciaires qui permettraient d'effectuer de nouvelles importations. Ce n'est qu'une question de jours avant qu'il ne soit statué sur l'injonction préliminaire demandée par le Président dans le cadre de cette procédure. Le Brésil joint les documents relatifs à cette procédure en tant que pièces BRA-173 et BRA-174.

[220] Cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 83 et 84.
[221] Cf. deuxième communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 43.
[222] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes et suivants.
[223] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 151 et suivants.
[224] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 167 et suivants.

469. Concernant la question séparée de la loi de l'État du Rio Grande do Sul, le Brésil indique que le Procureur général de la République a présenté à la Cour suprême fédérale l'action en inconstitutionnalité recommandée par le Chef de cabinet (pièce BRA-169). La Cour suprême fédérale a attribué le code d'identification ADIN3801 à cette action.

Observations des Communautés européennes

470. Dans leur réponse à la question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont expliqué que la question pertinente était celle de savoir si la mesure contribuait réellement à la réalisation de l'objectif poursuivi. Elles ont également expliqué que l'exemption concernant le MERCOSUR et les importations de pneumatiques usagés étaient pertinentes pour l'analyse du Groupe spécial au titre de l'article XX b) et au titre du texte introductif dudit article.

471. En ce qui concerne les importations de pneumatiques usagés, le Brésil a refusé de reconnaître la pertinence de ces importations parce qu'elles ne faisaient pas "partie de la conception de la mesure".[225] Toutefois, ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué, ce qui importe pour l'analyse de la contribution, ce n'est pas seulement la conception, mais aussi l'application et l'effet pratiques de la mesure. Si un pneumatique rechapé importé remplace simplement un pneumatique rechapé d'origine nationale fabriqué à partir d'une enveloppe importée, l'interdiction ne contribue aucunement à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil. En conséquence, on ne saurait nier la pertinence de l'importation de pneumatiques usagés.

472. En outre, le Brésil a allégué qu'"à l'exception des années 2004 et 2005, les importations de pneumatiques usagés n'avaient pas été particulièrement élevées".[226] Dans ce contexte, les Communautés européennes tiennent à faire remarquer que le nombre de pneumatiques usagés importés entre 2000 et 2005 s'établissait comme suit (de janvier à juillet 2006, les importations d'enveloppes se sont élevées à 4,54 millions)[227]:

2000	2001	2002	2003	2004	2005
1 407 618	2 396 898	2 659 704	4 240 474	7 564 360	10 478 466

473. Les Communautés européennes ont souligné à de nombreuses occasions combien ces importations avaient augmenté ces dernières années. Elles ne voient toutefois pas sur quoi s'appuie le Brésil pour considérer que ces chiffres ne sont "pas [ ] particulièrement élevé[]s" pour les années autres que 2004 et 2005, sachant aussi que le Brésil a importé 2 à 3 millions de pneumatiques rechapés par année avant d'imposer l'interdiction d'importer. De plus, les Communautés européennes ont déjà fait remarquer que la hausse des importations rendait compte de l'adaptation des entreprises brésiliennes aux normes plus rigoureuses de la Portaria INMETRO n° 133. L'utilisation auparavant plus élevée d'enveloppes d'origine nationale n'est donc plus représentative de la situation actuelle. Enfin, la mesure brésilienne doit être évaluée à la date d'établissement du Groupe spécial. Le chiffre le plus pertinent est donc celui de l'année civile ayant précédé celle de l'établissement du Groupe spécial, à savoir 2005, et cette année-là le Brésil a importé 10,5 millions de pneumatiques usagés.

474. En ce qui concerne l'exemption concernant le MERCOSUR, le Brésil fait valoir que c'est au titre de l'article XXIV, et non de l'article XX, que cette exemption doit être analysée.[228] Les Communautés européennes ne souscrivent pas à cette déclaration. Ainsi que les Communautés

[225] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial, paragraphe 64.
[226] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial, paragraphe 65.
[227] Selon les statistiques officielles brésiliennes de la base de données ALICE, que le Brésil a aussi présentées dans le cadre du présent différend.
[228] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial, paragraphe 68.

européennes l'ont montré, l'exemption concernant le MERCOSUR est avant tout pertinente en ce qui concerne l'analyse de la contribution puisque, dans la mesure où un pneumatique rechapé importé remplace un pneumatique rechapé importé du MERCOSUR qui n'est pas fabriqué à partir d'une enveloppe originaire du Brésil, l'interdiction ne contribue pas à la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut au Brésil.[229]

475. Le Brésil a aussi remis en question la pertinence de l'exemption concernant le MERCOSUR pour l'analyse de la contribution en faisant valoir qu'en 2005 le Brésil avait importé "une quantité négligeable de 157 573 pneumatiques rechapés" en provenance du MERCOSUR. Les Communautés européennes jugent étonnant que le Brésil considère qu'une quantité de 157 573 pneumatiques est "négligeable" sachant que, dans le même temps, le Brésil faisait valoir que même 500 pneumatiques de rebut additionnels justifieraient l'imposition de l'interdiction d'importer des pneumatiques.[230]

476. Il s'agit aussi d'une question de principe juridique et de conception de la mesure brésilienne, étant donné que les importations de pneumatiques rechapés en provenance du MERCOSUR sont autorisées sans limitation quantitative. Le fait que ces importations sont actuellement moins importantes que ne l'étaient les importations en provenance des Communautés européennes avant l'entrée en vigueur de l'interdiction d'importer semble être dû à des contraintes du côté de l'offre, et non du côté de la demande, ou à des questions de compétitivité des rechapeurs uruguayens et paraguayens par rapport aux rechapeurs brésiliens. Cela mis à part, il est tout à fait possible que les importations de pneumatiques rechapés en provenance du MERCOSUR augmentent à l'avenir. La contestation plus récente par l'Uruguay de l'interdiction d'importer imposée par l'Argentine semble indiquer que l'industrie uruguayenne a la volonté et la capacité d'accroître sa production et ses exportations.

477. En outre, il conviendrait de noter que les pneumatiques en provenance du MERCOSUR ne sont que l'un des facteurs, et en fait le moins important, qui affaiblissent l'efficacité de l'interdiction. Les facteurs qui sont plus importants sont en fait le grand nombre de pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil à partir d'enveloppes importées, ainsi que le fait que la très grande majorité des enveloppes d'origine nationale pour voitures particulières au Brésil ne sont pas rechapées après leur première utilisation. En raison de la combinaison de ces facteurs, la contribution de l'interdiction à la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut pour voitures particulières est dans les faits au mieux minimale.

478. Le Brésil reconnaît que l'exemption concernant le MERCOSUR est "plus pertinente" au titre du texte introductif, mais il répète sa déclaration selon laquelle la "conception initiale" de la mesure ne comprenait pas l'exemption, et que cette exemption n'avait été introduite que pour respecter la décision rendue par un tribunal arbitral du MERCOSUR.[231] En ce qui concerne l'argument selon lequel l'exemption n'a été introduite qu'en 2002, c'est-à-dire deux ans après l'adoption de l'interdiction, les Communautés européennes ne voient pas la pertinence de cet argument. Les Communautés européennes ne contestent pas l'interdiction telle qu'elle était en vigueur en 2000, mais telle qu'elle était en vigueur à la date d'établissement du Groupe spécial. À cette date, l'exemption concernant le MERCOSUR était en vigueur et elle doit donc être également prise en compte par le Groupe spécial. En ce qui concerne l'argument selon lequel le respect de la décision d'un tribunal arbitral du MERCOSUR signifie que la mesure ne constitue pas un moyen de discrimination arbitraire et

[229] Réponse des Communautés européennes à la question n° 118 du Groupe spécial, paragraphe 51.
[230] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 78.
[231] Réponse du Brésil à la question n° 118 du Groupe spécial, paragraphe 69.

injustifiable, les Communautés européennes ont déjà réfuté cet argument dans des communications antérieures auxquelles elles font référence dans les présentes observations.[232]

Question n° 119. Aux deux parties

Veuillez donner des précisions sur la manière dont le "processus de soupesage et de mise en balance" au titre de l'article XX b) doit être mené. Plus précisément, sur quelles considérations devrait s'appuyer le Groupe spécial pour évaluer le poids relatif à accorder aux différents facteurs dans ce processus?

Réponse du Brésil

479. Le processus de soupesage et de mise en balance exige que la force ou la faiblesse relatives à attribuer aux facteurs dépendent des circonstances de l'affaire et, en particulier, de la valeur poursuivie par la mesure contestée. En fait, dans le processus de soupesage et de mise en balance, il faut accorder de l'importance à l'examen de l'intérêt protégé par l'interdiction d'importer. Ce facteur – qui figure en tête des quatre facteurs énumérés par l'Organe d'appel – fournit le contexte dans lequel doivent être soupesés et mis en balance les autres facteurs. Ainsi, une mesure qui cherche à sauvegarder des recettes publiques, par exemple, est susceptible d'avoir moins de poids qu'une mesure qui cherche à protéger la santé des personnes et l'environnement – valeurs que l'Organe d'appel a qualifiées de "vitale[s] et importante[s] *au plus haut point*".[233] Concrètement, cela veut dire que, lorsqu'une mesure protège un intérêt moins important, le groupe spécial sera plus exigeant dans son examen des facteurs restants. À l'inverse, lorsqu'une mesure protège un intérêt qui est "vital[] et important[] au plus haut point" – tel que la protection de la santé des personnes et de l'environnement – le groupe spécial devrait accorder plus de poids à ce facteur et relativement moins de poids aux facteurs restants, de telle sorte que la mesure est plus susceptible d'être considérée comme "nécessaire" au sens de l'article XX b) même si son incidence sur le commerce est plus élevée, ou si le degré de "nécessité" est plus proche du pôle "favoriser" que du pôle "indispensable".

480. L'Organe d'appel a systématiquement adhéré à ce principe. Dans l'affaire *Communautés européennes – Amiante*, il a été d'avis que "plus l'intérêt commun ou les valeurs communes poursuivis sont vitaux ou importants, plus il sera facile d'admettre la "nécessité" de mesures conçues pour atteindre ces objectifs".[234] Dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, l'Organe d'appel a émis un avis similaire dans le contexte de l'article XX d).[235]

481. La disponibilité de solutions de rechange moins restrictives est un autre facteur qui fournit un contexte pour l'analyse du soupesage et de la mise en balance. Lorsque des solutions de rechange moins restrictives sont disponibles, un examen minutieux plus rigoureux est approprié en ce qui concerne les facteurs restants. Toutefois, lorsque de telles solutions de rechange ne sont pas raisonnablement disponibles – comme c'est le cas dans le présent différend – le groupe spécial doit se montrer très prudent pour éviter de formuler une constatation à l'encontre de la seule mesure disponible, ce qui ne laisserait à la disposition du Membre de l'OMC aucun moyen d'action pour répondre à une menace qui pèse sur la santé publique et l'environnement.

482. Les deux facteurs restants sont la contribution à la réalisation de l'objectif poursuivi et l'incidence sur le commerce. En ce qui concerne la contribution, l'Organe d'appel a dit que "[p]lus cet

[232] Cf. deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 92 et suivants; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 156 et suivants.

[233] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172. (pas d'italique dans l'original)

[234] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172.

[235] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 162.

apport est grand, plus il sera facile de considérer que la mesure peut être "nécessaire"".[236] Cela signifie que la force de ce facteur particulier – la contribution – peut compenser la faiblesse relative des autres facteurs, tout comme la force d'un autre facteur aurait compensé la faiblesse relative de la contribution. La contribution n'a pas à être absolue ou infaillible. Au contraire, l'Organe d'appel a expliqué que les mesures doivent "favoriser, *au moins dans une certaine mesure*, l'apport de réponses à ces préoccupations".[237] Ce critère sensé permet de s'assurer qu'un groupe spécial ne constatera pas qu'une mesure est non nécessaire parce qu'elle n'atteint pas un niveau de contribution qui n'est pas en réalité atteignable.

483. Enfin, en ce qui concerne l'incidence de la mesure sur le commerce, une incidence moins restrictive peut faire pencher la balance du côté d'une constatation de nécessité[238], mais une incidence plus restrictive n'empêcherait pas de formuler une telle constatation. Les Communautés européennes font valoir à tort qu'elle empêcherait de formuler une telle constatation: "[L'incidence négative la plus forte de l'interdiction d'importer] *fait en sorte qu'il est impossible* de considérer comme "nécessaire" la mesure contestée en l'espèce."[239] Les Communautés européennes auraient eu raison uniquement si l'incidence sur le commerce était le seul facteur déterminant de la nécessité de la mesure. Toutefois, l'Organe d'appel a indiqué tout à fait clairement que l'incidence sur le commerce n'était que l'un de plusieurs facteurs qui doivent être soupesés et mis en balance.[240] Non seulement l'argument des Communautés européennes n'a aucun fondement dans la jurisprudence de l'OMC, mais il représente aussi un revirement complet par rapport à la position adoptée par les Communautés européennes dans l'affaire *CE – Amiante*, où elles avaient fait valoir que l'interdiction totale des importations d'amiante par la France était, en fait, nécessaire.

Réponse des Communautés européennes

484. Le processus de "soupesage et mise en balance" des quatre facteurs que l'Organe d'appel a identifiés pour évaluer le critère de la "nécessité" énoncé à l'article XX b) devrait commencer par une vérification de l'importance de chacun des facteurs considérés individuellement dans le contexte de l'affaire en cause. À cet égard, un poids important devrait être accordé au fait que les risques que le Brésil prétend éliminer ou réduire sont liés non pas aux pneumatiques rechapés, qui sont le produit affecté par l'interdiction d'importer du Brésil, mais à des pneumatiques de rebut mal gérés de toutes origines.

485. Les Communautés européennes tiennent à recommander que ce processus soit mené dans l'ordre suivi par le Brésil dans sa première communication écrite[241]: l'intérêt protégé par l'interdiction d'importer, la contribution de l'interdiction d'importer à la protection de cet intérêt, l'incidence sur le commerce de l'interdiction d'importer et les solutions de rechange pour remplacer cette interdiction, ce qui permettrait de passer des facteurs qui sont plus étroitement liés à la mesure aux facteurs qui en sont plus éloignés.

---

[236] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 49.

[237] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 6.494. (pas d'italique dans l'original)

[238] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 163.

[239] *Voir* la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115. (pas d'italique dans l'original)

[240] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164; le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 172; le rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.223; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 306 et 307; le rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Cigarettes*, paragraphe 69.

[241] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 97.

486. Tous les facteurs ont un poids relatif, en ce sens que pas un seul d'entre eux ne peut généralement être à lui seul décisif pour déterminer si la mesure est nécessaire ou non à la réalisation des objectifs que le Brésil allègue vouloir réaliser. Toutefois, une mesure, telle que l'interdiction d'importer dont est saisi le Groupe spécial, qui n'est pas étroitement liée à la protection de la vie et de la santé, qui ne joue aucun rôle important dans cette protection, qui a une incidence extrêmement grave sur le commerce d'importation, et pour laquelle des solutions de rechange sont disponibles, ne saurait être considérée comme "nécessaire" aux fins de l'article XX b).

Observations du Brésil

487. Dans leur réponse à la question du Groupe spécial, les CE font à nouveau valoir que "les risques que le Brésil prétend éliminer ou réduire sont liés non pas aux pneumatiques rechapés, qui sont le produit affecté par l'interdiction d'importer du Brésil, mais à des pneumatiques de rebut mal gérés de toutes origines".[242] Comme le Brésil l'a amplement démontré tout au long de la présente procédure, les pneumatiques rechapés sont des produits ayant une durée de vie plus courte qui font augmenter les volumes de déchets de pneumatiques qui s'accumulent et qu'il faut éliminer au Brésil. Certains risques pour la santé et l'environnement qui sont inhérents à l'accumulation et à l'élimination des pneumatiques de rebut – en particulier ceux qui découlent du transport, de l'empilage temporaire et de l'incinération – ne peuvent pas être éliminés par une "gestion appropriée". Il est donc nécessaire de diminuer les volumes de pneumatiques de rebut pour réduire ces risques.

488. Le fait que les risques présentés par les pneumatiques rechapés peuvent être des risques indirects ne rend pas ces risques moins importants ni ne rend moins légitimes les mesures prises pour les réduire. Ni la jurisprudence du GATT ni celle de l'OMC n'exigent qu'il existe un lien direct entre le produit et les risques qu'il cause pour la santé et l'environnement pour qu'une mesure conçue pour répondre à ces risques soit justifiée au regard de l'article XX b).

Observations des Communautés européennes

489. Tout d'abord, les Communautés européennes tiennent à indiquer que la réponse du Brésil à la question du Groupe spécial modifie l'ordre dans lequel les différents éléments du processus de "soupesage et de mise en balance" au titre de l'article XX b) ont été analysés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*: intérêts protégés, contribution, effets sur le commerce et solutions de rechange[243], ordre qui a été suivi par le Brésil dans sa première communication écrite.[244] Le Brésil place maintenant l'évaluation des solutions de rechange avant la contribution, et de ce fait il la sépare des trois éléments du processus de "soupesage et mise en balance" qui sont étroitement liés à la mesure et accorde une place plus importante à l'analyse des solutions de rechange, qui ne devrait être effectuée qu'une fois achevée l'analyse des différentes facettes de la mesure.

490. Pour le reste, les Communautés européennes et le Brésil ne sont pas d'accord sur l'évaluation de chacun des quatre éléments en l'espèce. Les Communautés européennes considèrent que les intérêts protégés par l'interdiction d'importer ne sont pas la vie et la santé des personnes et des animaux et la préservation des végétaux, mais l'industrie brésilienne du pneumatique.[245] Les Communautés européennes tiennent à souligner que, dans la présente affaire, le Brésil n'a même pas

[242] *Voir* la réponse des Communautés européennes à la question n° 119 du Groupe spécial, paragraphe 55.

[243] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 162 à 166.

[244] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 97 et paragraphes 99 à 129.

[245] Voir, entre autres, les observations formulées par les Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 129 du Groupe spécial.

une seule fois essayé de réfuter certains éléments de preuve à ce sujet, notamment les déclarations de l'Advocacia-Geral du Brésil, y compris celle selon laquelle "la Portaria n° 08/2000 du SECEX prohibe l'importation de pneumatiques "rechapés" non pas pour défendre la santé publique et l'environnement, mais pour protéger le commerce et l'industrie du pays".[246] Les Communautés européennes sont aussi d'avis que le Brésil n'a pas démontré que la contribution de l'interdiction à la protection de la vie et de la santé était significative.[247] Les Communautés européennes ont prouvé que l'interdiction d'importer était la mesure commerciale la plus restrictive qu'un Membre de l'OMC puisse prendre et que la comparaison que le Brésil établissait entre le différend dont était saisi le Groupe spécial et l'affaire *CE – Amiante* était tout à fait trompeuse.[248] Enfin, l'existence de solutions de rechange raisonnablement disponibles, qui répondraient aux risques éventuels découlant non seulement des pneumatiques rechapés importés mais également des pneumatiques de toutes origines, a suffisamment fait l'objet d'explications de la part des Communautés européennes.[249]

Question n° 120. Aux Communautés européennes

Aux paragraphes 21 et 49 de votre déclaration orale, vous avez fait référence au concept de contribution "significative", en renvoyant à l'affaire Corée – Viande de bœuf. Pourriez-vous clarifier ce concept et le rôle qu'il devrait jouer, selon vous, dans l'évaluation du Groupe spécial?

Réponse des Communautés européennes

491. Dans l'affaire *Corée – Viande de bœuf*, l'Organe d'appel a précisé que le processus de soupesage et de mise en balance dans le but de déterminer si une mesure était nécessaire comprenait "au premier plan" la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif poursuivi.[250] En outre, l'Organe d'appel a aussi estimé que, pour qu'une mesure soit nécessaire, il fallait qu'elle "se situe beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle opposé: "favoriser" simplement".[251] Sur cette base, il est clair qu'une mesure qui n'a pas une contribution significative à la réalisation de l'objectif poursuivi ne peut pas être considérée comme nécessaire au sens de l'article XX b).

492. En l'espèce, l'argument du Brésil a été de dire que les pneumatiques de rebut présentaient des risques pour la vie et la santé des personnes, et que l'importation de pneumatiques rechapés faisait augmenter le nombre de pneumatiques de rebut au Brésil et par conséquent les risques pour la santé causés par ces pneumatiques. Dans le même temps, toutefois, le Brésil a allégué qu'il était "sans importance qu'il y ait 500 ou 5 millions de pneumatiques en moins".[252]

493. Dans une situation où le Brésil lui-même reconnaît que plus de 100 millions de pneumatiques de rebut mal gérés jonchent son territoire[253], il n'est pas raisonnable que le Brésil allègue que 500 autres pneumatiques ne feront pas de différence du point de vue de la vie et de la santé des

[246] Voir le paragraphe 164 de la première communication écrite des Communautés européennes.
[247] Voir, entre autres, les observations formulées par les Communautés européennes sur la réponse du Brésil à la question n° 12 du Groupe spécial.
[248] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 114 et 115, première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 49 à 52, deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 63 à 65, et deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 51 à 58.
[249] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 110 à 113, première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 53 à 82, deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 66 à 143, et deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 59 à 89.
[250] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Viande de bœuf*, paragraphe 164.
[251] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Viande de bœuf*, paragraphe 161.
[252] Deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 78.
[253] Première communication écrite du Brésil, paragraphe 17.

personnes. C'est pourquoi les Communautés européennes ont insisté sur le fait que, dans le cadre de l'analyse de la contribution, le Brésil devait dans un premier temps quantifier la contribution, en termes de réduction du nombre de pneumatiques de rebut, de son interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[254] Ce n'est que lorsque cette contribution aura été établie qu'il sera possible de déterminer quel type de contribution pourrait avoir l'interdiction pour la prévention des problèmes pour la vie et la santé des personnes, et si cette contribution est susceptible d'être significative.

Observations du Brésil

494. Dans leur réponse à la question n° 120, les Communautés européennes continuent d'affirmer que la contribution de la mesure doit être "significative" pour qu'une mesure soit nécessaire au sens de l'article XX. D'un point de vue factuel, le Brésil a démontré que la contribution était en fait significative.[255] D'un point de vue juridique, toutefois, le Brésil a indiqué dans sa réponse à la question n° 121 que ni le texte des Accords de l'OMC ni la jurisprudence de l'OMC n'imposaient comme prescription que la contribution d'une mesure soit "significative".

495. Les Communautés européennes font valoir qu'il n'est "pas raisonnable" que le Brésil allègue qu'une réduction même faible des volumes de pneumatiques de rebut contribue à la protection de la santé des personnes alors que certains pneumatiques de rebut subsistent dans l'environnement. Premièrement, le problème des pneumatiques qui sont mis au rebut dans l'environnement n'est pas propre au Brésil – les États membres des CE sont confrontés au même problème.[256] Deuxièmement, les Communautés européennes ne tiennent absolument pas compte du fait que le Brésil a déjà accompli des progrès substantiels en matière de collecte des pneumatiques de rebut qui sont éparpillés dans l'environnement. Les initiatives de collecte et d'élimination du Brésil, telles que *ecopontos*, Paraná Rodando Limpo, et la Résolution CONAMA n° 258, permettent de s'assurer que les pneumatiques déjà présents dans l'environnement seront récupérés et que ceux qui sont parvenus en fin de vie seront dûment éliminés. Le but de la Résolution, qui vise à réduire l'accumulation passée – en plus des nouveaux déchets qui sont générés – ressort clairement de la prescription qu'elle contient en matière de collecte et d'élimination d'une quantité de pneumatiques supérieure aux quantités produites. Pour mémoire, le niveau de protection qu'il a choisi exige du Brésil qu'il fasse tout son possible pour réduire les risques présentés par les pneumatiques de rebut. Pour cette raison, le Brésil doit continuer de récupérer les pneumatiques de rebut déjà présents dans l'environnement et il doit aussi réduire la quantité globale de pneumatiques de rebut. Ainsi qu'il l'a démontré, le Brésil agit sur ces deux fronts.

496. Enfin, le Brésil souligne que les mesures contestées protègent la vie et la santé des personnes – qui sont sans aucun doute l'intérêt le plus important qu'une mesure des pouvoirs publics puisse protéger. L'insistance des Communautés européennes sur la quantification de la contribution de l'interdiction obligerait en fait le Brésil à démontrer qu'un nombre suffisamment élevé de vies ont été sauvées et de cas de maladies prévenus pour que l'interdiction soit justifiée. Cette obligation irait carrément à l'encontre du droit des Membres de l'OMC de choisir un niveau de protection qu'ils considèrent approprié. Si une réduction des volumes de pneumatiques de rebut sauve des vies, quel que soit leur nombre, le Brésil a le droit dans le cadre de l'OMC de prendre des mesures pour obtenir cette réduction. Les Communautés européennes, toutefois, semblent croire qu'il existe un seuil en deçà duquel le droit de ses exportateurs d'expédier des pneumatiques rechapés au Brésil importe plus que la vie des citoyens brésiliens. Le Brésil refuse de mettre un prix sur la vie de ses citoyens.

[254] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 26 et suivants.
[255] Réponse du Brésil à la question n° 121 du Groupe spécial, paragraphe 77.
[256] Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, End-of-life Tyres: A Valuable Resource with a Wealth of Potential 4 (2006) (pièce EC-84) (pièce BRA-126).

Question n° 121. Au Brésil

Au paragraphe 11 de votre deuxième déclaration orale, vous indiquez que l'interdiction apporte une "contribution significative". Pourriez-vous préciser si vous souscrivez au point de vue selon lequel la contribution de la mesure à la réalisation de l'objectif devrait être "significative" (voir ci-dessus la question posée aux Communautés européennes)? Veuillez expliciter votre position à la lumière des arguments que vous avez formulés dans votre deuxième déclaration orale selon lesquels "...il est sans importance qu'il y ait 500 ou 5 millions de pneumatiques en moins ..." (paragraphe 78) et "[t]ant que le Brésil continue de rechaper certains des pneumatiques qu'il consomme au lieu d'en importer, l'interdiction contribue à la réalisation de l'objectif de réduction des déchets de pneumatiques qui doivent être éliminés" (paragraphe 96).

Réponse du Brésil

497. L'argument des Communautés européennes selon lequel le Brésil doit démontrer l'existence d'une "contribution significative" suppose à tort que la nécessité est un concept statique. Elle ne l'est pas. La flexibilité nécessaire pour prendre en compte les faits et circonstances spécifiques est plutôt inhérente au concept du soupesage et mise en balance. En fait, dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, l'Organe d'appel a indiqué qu'il y avait "*des nécessités d'ordre différent*" à l'intérieur du champ sémantique recouvrant les notions de "favoriser" et d'être "indispensable".[257] L'Organe d'appel a expliqué que "[p]lus cet intérêt commun ou ces valeurs communes [étaient] vitaux ou importants, plus il sera[it] facile d'admettre la "nécessité"" de la mesure.[258] Ainsi, lorsqu'une mesure poursuit un objectif important, la nécessité se situe plus près du pôle "favoriser".

498. Ni le texte des Accords de l'OMC ni la jurisprudence de l'OMC n'imposent comme prescription que la contribution d'une mesure soit "significative," ainsi que l'allèguent les Communautés européennes. Comme l'a expliqué le Brésil dans sa réponse à la question n° 119 du Groupe spécial, une mesure satisfera à la prescription relative à la contribution si elle contribue "*dans une certaine mesure*" à la réalisation de l'objectif poursuivi.[259] Les Parties contractantes de l'OMC – sans aucun doute bien conscientes que des mesures des pouvoirs publics avaient rarement une efficience parfaite – n'ont pas exigé que la contribution soit significative. Le fait d'exiger une telle démonstration pourrait avoir pour effet de formuler des constatations à l'encontre de mesures légitimes que les Membres de l'OMC entendaient autoriser.

499. En tout état de cause, le Brésil a démontré que la contribution de l'interdiction d'importer à la réduction des risques découlant de l'accumulation et de l'élimination des pneumatiques de rebut au Brésil était en fait significative. Bien qu'il soit impossible de quantifier avec précision la réduction des déchets que permet d'obtenir l'interdiction d'importer[260], le Brésil a noté dans sa réponse à la question n° 40 du Groupe spécial que les importations de pneumatiques rechapés dont la durée de vie était plus courte n'avaient diminué que d'à peine un dixième par rapport aux niveaux qu'elles atteignaient avant l'interdiction. En l'absence de l'interdiction d'importer, des volumes de plus en plus élevés de pneumatiques rechapés auraient été importés au Brésil.

500. Tout au long du différend, les Communautés européennes ont fait valoir – à tort – que le Brésil devait quantifier la contribution de l'interdiction d'importer à la réalisation de l'objectif

[257] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 161. (pas d'italique dans l'original)
[258] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 162.
[259] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 6.494. (pas d'italique dans l'original)
[260] Voir la deuxième déclaration orale du Brésil, paragraphe 81.

poursuivi. Le Brésil a inclus la déclaration citée ("il est sans importance qu'il y ait 500 ou 5 millions de pneumatiques en moins") simplement pour illustrer qu'une telle quantification n'était pas nécessaire. La raison en est que le niveau de protection qu'il a choisi oblige le Brésil à réduire le plus possible les volumes des déchets de pneumatiques, de la même manière que la France a décidé de réduire le plus possible les risques causés par l'amiante. L'Organe d'appel[261] – et en fait les Communautés européennes elles-mêmes[262] – ont reconnu que lorsque vient le moment de choisir le niveau de protection, un Membre de l'OMC peut fixer ce niveau aussi bas ou aussi haut qu'il le juge approprié. Chaque pneumatique de rebut additionnel que le Brésil aurait pu éviter fait augmenter le nombre de pneumatiques de rebut qui devront être temporairement empilés, transportés, et en fin de compte incinérés au Brésil. Comme chacune de ces activités présente des risques bien reconnus pour la santé des personnes et l'environnement, même une quantité aussi faible que 500 pneumatiques de rebut ferait augmenter ces risques. Cette augmentation "suppos[erait] la continuation du risque même" que le Brésil cherche à réduire, même si ce risque est faible[263] – et empêcherait donc le Brésil d'atteindre le niveau de protection qu'il a choisi parce que tant qu'il y a certains pneumatiques de rebut qui auraient pu être évités, il existe un risque qui aurait pu être évité. Le fait d'exiger du Brésil qu'il démontre l'existence d'un niveau donné de réduction des déchets équivaudrait en fait à choisir, au nom du Brésil, le niveau de protection qu'il faudrait assurer à la population brésilienne. Ce choix appartient au Brésil et non aux Communautés européennes.

501. Quelle que soit la validité de l'illustration, la réduction réelle de la quantité de déchets obtenue par l'interdiction d'importer se chiffre en millions de pneumatiques de rebut, et non en centaines, ainsi que le Brésil l'a expliqué ci-dessus.

502. La deuxième partie de la déclaration citée ("[t]ant que le Brésil continue ...") fait simplement référence au fait que le Brésil doit rechaper les pneumatiques qu'il consomme pour que l'interdiction contribue à la réduction des déchets. Sur ce point, le Brésil et les Communautés européennes sont d'accord.[264] Le Brésil a démontré qu'il rechapait un nombre élevé des pneumatiques qu'il utilisait. Par conséquent, la contribution de l'interdiction à la réalisation de l'objectif de protection de la population brésilienne contre les risques que posent l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut est significative.

Observations des Communautés européennes

503. Avec son interprétation singulière de l'élément "contribution" de l'analyse de la nécessité, le Brésil se distancie de ce que disait l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, où il a été clairement mentionné qu'"une mesure "nécessaire" se situe beaucoup plus près du pôle "indispensable" que du pôle opposé: "favoriser" simplement" (non souligné dans l'original).[265] C'est sur la base de ce libellé que les Communautés européennes ont considéré de manière succincte que cet élément exigeait une "contribution significative", c'est-à-dire une contribution qui était beaucoup plus près du pôle indispensable que du pôle opposé: favoriser simplement.

504. Le Brésil prétend au contraire que, lorsqu'une mesure poursuit un objectif important, la nécessité est plus près du pôle "favoriser" et qu'une mesure satisfera à la prescription relative à la contribution si elle contribue "dans une certaine mesure" à la réalisation de l'objectif poursuivi. Avec une telle interprétation, le Brésil ne tient pas compte du fait que dans l'affaire *Corée – Diverses*

[261] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 308; le rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 174.
[262] Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 12.
[263] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 174.
[264] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 34.
[265] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164.

mesures affectant la viande de bœuf, l'Organe d'appel a expliqué que le texte de la prescription relative à la "nécessité" énoncée à l'article XX d) était moins flexible que celui de l'article XX g), qui traitait d'une mesure "se rapportant à la conservation des ressources naturelles épuisables". L'interprétation que donne le Brésil de la prescription relative à la "nécessité" énoncée à l'article XX d) atténue cette différence avec l'article XX g) et amalgame pratiquement deux prescriptions qui sont exprimées en des termes différents dans un traité: une mesure qui contribue "dans une certaine mesure" à la réalisation d'un certain objectif est, en fait, une mesure qui "se rapporte" à la réalisation de cet objectif. Les deux idées représentent les deux côtés de la même médaille, et ce n'est pas ce que veut dire l'article XX en employant des termes différents dans les paragraphes b) [et a) et d)] et g).

505. Enfin, les Communautés européennes tiennent à rappeler que, contrairement aux allégations du Brésil, la contribution de l'interdiction d'importer à la réduction des risques découlant des pneumatiques de rebut n'est pas significative. On ne sait même pas bien *si* elle y contribue. Le Brésil n'a jamais quantifié la contribution de l'interdiction d'importer et il a prétexté qu'il lui revenait de choisir le niveau de protection. Cet argument ne prend pas en compte le fait qu'une contribution minimale de l'interdiction d'importer à la réduction du nombre de pneumatiques de rebut au Brésil supposerait aussi que l'interdiction d'importer serait disproportionnée. Pour de plus amples explications, les Communautés européennes renvoient à leurs communications antérieures sur ces questions, où elles exposent leurs arguments plus en détail.[266]

Question n° 122. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes au paragraphe 69 de leur déclaration orale du 4 septembre 2006. Veuillez clarifier, dans ce contexte, le rôle potentiel que jouent selon vous, en principe, les options de la non-génération, de la gestion et de l'élimination en tant que solutions de rechange pour remplacer l'interdiction d'importer.

Réponse du Brésil

506. La déclaration faite par les Communautés européennes au paragraphe 69 traite des risques présentés par l'accumulation des pneumatiques de rebut – et non des risques présentés par l'élimination. Ainsi que le Brésil l'a expliqué tout au long du présent différend, la collecte de pneumatiques de rebut réduit en fait les risques présentés par l'accumulation, mais les pneumatiques récupérés doivent ensuite être éliminés et, actuellement, il est impossible d'éliminer les volumes existants sans nuire à la santé des personnes et à l'environnement.[267]

507. Contrairement à ce que laissent entendre les Communautés européennes, les objectifs du Brésil ne sont pas seulement de réduire les maladies transmises par les moustiques, les incendies de pneumatiques et la lixiviation, mais également de réduire les risques présentés par le transport de pneumatiques de rebut et, en particulier, les risques d'émissions dangereuses qui se produisent lors de l'incinération de pneumatiques de rebut. Le Brésil a abondamment démontré que seule la réduction du volume global de pneumatiques de rebut permettait de réaliser ces objectifs. En substance, plus il y a de déchets de pneumatiques, plus il faut incinérer de déchets de pneumatiques – et l'incinération est nocive. Une solution comparable devrait donc permettre de réduire le volume de pneumatiques de rebut (par exemple l'amélioration des taux de rechapage ou la réduction de l'utilisation globale de

[266] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 107 à 109 et 127 à 128, première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 21 à 48, deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 17 à 62, deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 21 à 50.

[267] Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 120; la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 40.

pneumatiques en encourageant les transports en commun) et pas seulement de contribuer à la collecte ou à l'élimination des pneumatiques de rebut.

508. Le Brésil a choisi de réduire le plus possible les risques présentés par les pneumatiques de rebut. Comme les risques présentés par l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut augmentent en même temps que le volume de pneumatiques de rebut, le Brésil cherche à réduire ces risques en diminuant le plus possible le volume de pneumatiques de rebut. Pour ce faire, le Brésil doit éviter la génération de chaque pneumatique qu'il peut éviter. Ainsi que le Brésil l'a expliqué au paragraphe 51 de sa deuxième déclaration orale, les solutions de non-génération proposées par les Communautés européennes pourraient être des solutions de rechange uniquement si le Brésil cherchait à réduire d'une quantité donnée le volume de pneumatiques de rebut, et que ces solutions lui permettaient d'obtenir cette réduction spécifique. Toutefois, le niveau de protection qu'il a choisi oblige le Brésil à réduire le plus possible le volume de pneumatiques de rebut. Les autres options de non-génération proposées par les Communautés européennes ne permettent pas au Brésil de réaliser cet objectif. Ce ne sont donc pas des solutions de rechange au sens de l'article XX b) parce que, en l'absence de l'interdiction d'importer, certains déchets de pneumatiques qui auraient pu être évités ne le seraient pas en fait. Ce sont des mesures complémentaires et, comme il l'a expliqué au paragraphe 104 de sa deuxième communication écrite, le Brésil a déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures qui encouragent la non-génération.

Observations des Communautés européennes

509. Les Communautés européennes tiennent à préciser que la déclaration qu'elles ont faite au paragraphe 69 de leur deuxième déclaration orale ne se limitait pas à "l'accumulation de pneumatiques de rebut", ainsi que le Brésil l'a interprété à tort, mais à toutes les solutions de rechange permettant de gérer les pneumatiques de rebut, y compris le recyclage et la récupération d'énergie.

510. Le Brésil dit dans sa réponse à cette question qu'il "a abondamment démontré que seule la réduction du volume global de pneumatiques de rebut permet[tait] de réaliser ces objectifs", qui sont la réduction des maladies transmises par les moustiques, des incendies de pneumatiques, de la lixiviation et des émissions provenant de la coïncinération (dénommée une fois de plus à tort l'"incinération").

511. Les Communautés européennes ont expliqué à plusieurs reprises, et elles continueront de l'expliquer dans leurs observations sur la réponse du Brésil à la question n° 123, que la coïncinération de pneumatiques de rebut n'accroît pas les émissions de substances dangereuses dans l'atmosphère.

512. La lixiviation provenant des pneumatiques de rebut, soit empilés soit mis en décharge, ne pose pas de risque pour la vie et la santé parce qu'elle se produit en très petites quantités et, en tout état de cause, elle est inoffensive pour l'environnement. Le Brésil n'a pas prouvé le contraire dans les deux documents joints à sa deuxième communication écrite[268], ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur deuxième déclaration orale.[269] Là encore, les Communautés européennes se doivent de rappeler que le Brésil n'a fourni aucun élément de preuve sur les lixiviats provenant des pneumatiques de rebut présents sur son territoire.

513. Pour le reste, il est assez difficile de comprendre l'argumentation du Brésil. Si la réduction de la quantité de pneumatiques de rebut au moyen de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés vise à atténuer ces problèmes (maladies transmises par les moustiques et incendies de pneumatiques), comment est-il possible que, six ans après l'adoption de l'interdiction d'importer, le Brésil n'ait pas pu obtenir ces réductions? Des cas de dengue (et des incendies de pneumatiques, semble-t-il) continuent

[268] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 61.
[269] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 47.

de se produire malgré l'adoption et l'application de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés. Il suffit d'examiner le tableau des cas de dengue que le Brésil a joint à l'une de ses réponses aux questions posées par les Communautés européennes pour le constater.[270] Cela montre que la politique brésilienne, qui semble se limiter aux mesures de non-génération, n'est pas capable de résoudre les problèmes contre lesquels le Brésil prétend lutter. Le Brésil devrait essayer à nouveau de recourir au recyclage des pneumatiques de rebut et à la récupération d'énergie. Autrement dit, le Brésil aurait dû maintenir en place les obligations imposées aux importateurs de pneumatiques rechapés en vertu de la Résolution CONAMA n° 258/99 de récupérer et éliminer un certain nombre de pneumatiques de rebut. Cela aurait été davantage compatible avec le principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà expliqué dans leur première communication écrite.[271]

Question n° 123. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur les arguments avancés par les Communautés européennes au paragraphe 84 de leur déclaration orale du 4 septembre 2006. Veuillez considérer en particulier la question de la coïncinération, comme indiqué par les Communautés européennes.

Réponse du Brésil

514. Premièrement, l'incinération n'était pas sans danger il y a dix ans, et elle ne l'est toujours pas de nos jours. Les études présentées par le Brésil sont les études les plus récentes qui sont disponibles sur le sujet. Les Communautés européennes n'ont pu présenter qu'une seule étude qui est plus récente et qui traite spécifiquement de la sécurité de l'incinération des pneumatiques de rebut (pièce EC-86). Cette étude même, ainsi que le Brésil l'a indiqué aux paragraphes 86 à 89 de sa deuxième communication écrite, faisait état de hausses significatives des émissions de dioxines lors de l'incinération de pneumatiques de rebut. En outre, ainsi que le Brésil l'a indiqué au paragraphe 35 de sa deuxième déclaration orale, un rapport britannique, daté de 2002, établi avec le concours du gouvernement britannique, a constaté que "les préoccupations que suscitent les émissions auprès du public et des responsables de la réglementation font qu'il est difficile d'obtenir les autorisations [d'incinérer des pneumatiques]".[272] Enfin, la propre Agence pour l'environnement des Communautés européennes a déclaré il y a à peine cinq ans que les pneumatiques de rebut ne devraient être incinérés que "*s'il n'y a[vait] pas d'autre possibilité*".[273]

515. Deuxièmement, il est naïf – pour ne pas dire carrément trompeur – que les Communautés européennes donnent à entendre qu'une seule de leurs directives[274] ferait du jour au lendemain de l'incinération une méthode d'élimination bénigne et respectueuse de l'environnement, et qu'elle permettrait ainsi de résoudre le problème d'élimination des pneumatiques de rebut avec lequel le reste du monde est toujours aux prises. En réalité, la directive n'a pas fait cela. Tout d'abord, les normes plus rigoureuses de la Directive en matière d'émissions atmosphériques ne seront pas obligatoires avant 2008.[275] Deuxièmement, contrairement à l'idée avancée par les Communautés européennes, même les nouveaux fours à ciment devront généralement être équipés du matériel nécessaire "pour

[270] Réponse du Brésil à la question n° 11, a) posée par les CE.

[271] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 138 et 139, et pièce EC-53.

[272] A. B. Hird *et al.*, Tyre Waste and Resource Management: A Mass Balance Approach 3 (2002) (pièce BRA-56).

[273] Agence européenne pour l'environnement, Waste from Road Vehicles 2 (2001) (pièce BRA-108). (pas d'italique dans l'original)

[274] Directive 2000/76/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2000 sur l'incinération des déchets (pièce BRA-34)

[275] Voir *ibid.*, article II.1.

utiliser des pneumatiques parvenus en fin de vie comme combustible complémentaire pour pouvoir se conformer aux normes d'émissions atmosphériques qui doivent entrer en vigueur en 2008".[276]

516. Troisièmement, ainsi que le Brésil l'a expliqué au paragraphe 93 de sa deuxième communication écrite et au paragraphe 14 de sa déclaration finale à la deuxième réunion du Groupe spécial, des normes plus rigoureuses en matière d'émissions atmosphériques peuvent réduire les émissions dangereuses provenant de l'incinération de pneumatiques de rebut, mais elles ne peuvent pas les éliminer. Plus les normes sont rigoureuses, moins il y aura d'incinérateurs qui accepteront de brûler des pneumatiques. Tant qu'il n'y aura pas une option d'élimination sans danger qui permette de traiter les volumes existants de pneumatiques de rebut, ainsi que le Brésil l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 97 du Groupe spécial, les gouvernements ne pourront simplement pas fixer les normes d'émission à un niveau tellement élevé que l'incinération ne sera plus économiquement viable.

517. Enfin, le Brésil a fourni en tant que pièce BRA-166 la liste des sociétés qui sont autorisées à traiter les déchets.

Observations des Communautés européennes

518. Le Brésil insiste pour considérer la coïncinération (et non l'"incinération", comme l'appelle le Brésil) comme une pratique dangereuse en se fondant sur une poignée de vieux documents de diverses sources. En outre, le Brésil a donné une fausse idée de l'étude de la SINTEF présentée par les Communautés européennes de sorte qu'une étude isolée concernant le classement des émissions de différents combustibles de substitution est érigée en règle générale[277], et il passe sous silence ce que dit l'étude de la SINTEF dans les lignes qui suivent immédiatement après:

> De nombreuses autres études plus récentes ont conclu que l'utilisation de combustibles et matières premières de remplacement n'influence pas ni n'affecte les émissions de PCDD/PCDF (voir le chapitre 6). En général, il semble que les teneurs en PCDD/PCDF à l'émission résultant de l'utilisation de combustibles conventionnels tels que le charbon et le coke de pétrole recoupent celles provenant de l'utilisation de combustibles secondaires, indépendamment du type de combustible secondaire. (non souligné dans l'original)[278]

519. Le paragraphe ci-après qui est extrait de la même page de l'étude de la SINTEF est aussi révélateur:

> L'Outil standardisé pour l'identification et la quantification des rejets de dioxines et de furanes du PNUE (2003) résume comme suit l'effet des déchets utilisés comme combustibles:
>
> "[…] *Il conviendrait de noter que les émissions les plus élevées mesurées au États-Unis provenaient des fours à procédé par voie humide alors que les émissions les plus faibles (plusieurs centaines de mesures) des fours à ciment européens ont été obtenues dans des installations qui recouraient au procédé par voie sèche*".

520. Ce paragraphe est un élément de preuve suffisant pour montrer que les rapports en provenance des États-Unis que le Brésil a joints à ses première et deuxième communications écrites

[276] Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc, End-of-life Tyres: A Valuable Resource with a Wealth of Potential 4 (2006) (pièce EC-84) (pièce BRA-126).
[277] Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 88.
[278] Formation and Release of POPs in the Cement Industry, 23 janvier 2006, pièce EC-86, page 97.

ne sont pas des études de la situation actuelle dans l'industrie du ciment[279], qui préfère maintenant recourir au procédé par voie sèche parce qu'il utilise beaucoup moins de combustible.[280]

521. Par ailleurs, l'étude de la SINTEF conclut ce qui suit[281]:

> Les données sur les PCDD/PCDF présentées dans le rapport montrent que:
>
> - la plupart des fours à ciment peuvent maintenir leurs émissions à 0,1 ng TEQ/mn³ si des mesures élémentaires sont appliquées;
> - la cotransformation de combustibles et de matières premières de remplacement qui sont introduits dans le brûleur principal, l'ouverture du four ou le précalcinateur ne semble pas influencer ni modifier les émissions de POP;
> - les données recueillies sur les fours à ciment à procédé par voie humide munis de réchauffeurs qui sont présentées dans le rapport font état de niveaux d'émission très faibles, bien inférieurs à 0,1 ng TEQ/mn³.

522. Enfin, dans sa réponse, le Brésil fait de nouveau référence à un rapport britannique et à une déclaration de l'Agence européenne pour l'environnement en les citant hors contexte. Ainsi, le rapport britannique, établi en 2000/01 par un consultant qui a utilisé 1998 comme année de base de l'étude, ne rend pas compte de la situation actuelle de la coïncinération au Royaume-Uni. La déclaration de l'Agence européenne pour l'environnement est simplement une réflexion sur la hiérarchie des principes de gestion des déchets et non un rejet de la coïncinération en tant que solution de rechange dangereuse.

523. Les observations formulées par les Communautés européennes sur les paragraphes 86 et 87 de la réponse du Brésil à la question n° 123 sont intégrées aux observations qu'elles ont formulées sur la réponse du Brésil à la question n° 97 du Groupe spécial.

524. Enfin, les Communautés européennes ne comprennent pas la référence que fait le Brésil à la Directive des CE sur l'incinération des déchets dans sa réponse à la question du Groupe spécial, parce qu'il n'est pas fait mention de cette directive au paragraphe 84 de la deuxième déclaration orale des Communautés européennes auquel renvoie la question du Groupe spécial. En tout état de cause, les Communautés européennes tiennent à clarifier que les normes d'émission énoncées dans la Directive s'appliquaient aux nouvelles usines à compter du 28 décembre 2002 et aux usines existantes à compter du 28 décembre 2005.[282] La date mentionnée par l'Association européenne des fabricants de pneus et d'articles en caoutchouc dans sa publication est donc inexacte. La référence faite par le Brésil à cette publication, où il n'est pas dit que "même les nouveaux fours à ciment devront généralement être équipés du matériel nécessaire", ainsi que l'écrit le Brésil, mais où il est plutôt dit que "les nouveaux fours sont de plus en plus équipés de matériel permettant d'utiliser des pneumatiques parvenus en fin de vie comme combustible complémentaire" est aussi inexacte. Il s'agit d'un autre exemple des multiples déformations des faits que le Brésil a reproduit dans ses communications et sur lesquelles

[279] Ces études sont jointes par le Brésil en tant que pièces BRA-26, BRA-48, BRA-49, BRA-50, BRA-51, BRA-141 et BRA-142.

[280] Les différents procédés technologiques utilisés dans la fabrication du ciment sont expliqués dans l'étude de la SINTEF, pièce EC-86, pages 33 à 41.

[281] Pièce EC-86, page 179.

[282] Article 20 de la Directive 2000/76/CE (pièce BRA-34).

les Communautés européennes ont déjà appelé l'attention du Groupe spécial dans leur déclaration finale à la deuxième réunion.[283]

Question n° 124. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur les observations faites par les Communautés européennes au paragraphe 74 de leur deuxième déclaration orale concernant le taux de recyclage et de valorisation de 100 pour cent obtenu dans six États membres des CE.

Réponse du Brésil

525. Le fait que les Communautés européennes reconnaissent que seulement six de leurs 25 États membres sont parvenus à recycler/valoriser la totalité de leurs pneumatiques de rebut renforce fortement l'argument avancé par le Brésil tout au long du présent différend – à savoir qu'il n'existe pas de méthode infaillible pour éliminer en toute sécurité les volumes existants de pneumatiques de rebut. Si plus des trois quarts des États des Communautés européennes disent qu'avec toutes les ressources et la technologie dont ils disposent ils n'ont pas pu obtenir un taux de valorisation de 100 pour cent, comment les Communautés européennes peuvent-elles s'attendre à ce que le Brésil, qui est un pays en développement, y parvienne? En outre, des six États membres qui ont réalisé une valorisation complète, seuls deux – le Danemark et la Finlande – y sont parvenus sans recourir de manière substantielle à l'incinération. Ces deux pays représentent, ensemble, à peine 2,3 pour cent de la population des Communautés européennes, et vraisemblablement 2,3 pour cent des pneumatiques de rebut générés dans les Communautés européennes. Dans l'ensemble, près d'un tiers des pneumatiques usagés dans les Communautés européennes continuent d'être incinérés.[284]

526. Les Communautés européennes allèguent aussi au paragraphe 74 qu'"il n'est pas vrai que de nos jours 20 pour cent environ des pneumatiques de rebut sont encore mis en décharge" et elles affirment que c'était "le cas en 2004." Or, le rapport même sur lequel s'appuient les Communautés européennes et que le Brésil cite (pièce EC-84), qui a été publié en 2006, dit qu'"*[a]ctuellement*, la mise en décharge représente encore 20 pour cent".[285]

Observations des Communautés européennes

527. Les Communautés européennes ont déjà dit à plusieurs reprises au cours de la présente procédure que leurs mesures n'entraient pas dans le champ de l'affaire dont est saisi le Groupe spécial. La présente affaire concerne l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés adoptée par le Brésil et non la politique de gestion des pneumatiques de rebut des Communautés européennes ou de leurs 25 États membres.

528. En tout état de cause, ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà expliqué dans leur deuxième communication écrite, ni les Communautés européennes ni aucun de leurs 25 États membres n'ont adopté une interdiction d'importer des pneumatiques rechapés.[286] Par conséquent, les Communautés européennes et leurs États membres restent libres de décider des différentes possibilités de gestion de leurs pneumatiques de rebut et ils n'ont pas l'obligation de recycler et de valoriser tous leurs pneumatiques de rebut. Ainsi, le fait de se servir de la situation qui prévaut dans les 25 États membres, comme le fait le Brésil pour prouver qu'une valorisation complète n'est pas possible, ne tient pas compte du fait que ce ne sont pas tous les États membres qui ont fait de la valorisation des pneumatiques de rebut l'une des plus hautes priorités de leurs politiques de gestion des déchets. La

[283] Déclaration finale des Communautés européennes, paragraphe 4.
[284] *Ibid*., annexe II.
[285] Voir *ibid*, page 6. (pas d'italique dans l'original)
[286] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 74.

plupart des États membres ont accordé la préférence à la gestion appropriée des flux de pneumatiques de rebut pour lesquels il existe un cadre réglementaire obligatoire dans les CE, tels que les huiles usées, les batteries, les boues d'épuration, les emballages, les véhicules, et l'équipement électrique et électronique.

529. Enfin, les Communautés européennes ne partagent pas l'avis du Brésil lorsqu'il rejette la coïncinération comme l'une des possibilités de recyclage et de valorisation.[287] Cette position du Brésil est contraire à l'explication qu'il a donnée dans sa réponse à la question n° 43 du Groupe spécial, où il a dit que les méthodes d'élimination qui devaient être utilisées en vertu de la Résolution CONAMA n° 258 étaient "agréés par les autorités environnementales des États en fonction de leur évaluation des meilleures possibilités d'élimination disponibles" et que "[l]es méthodes d'élimination habituellement approuvées par ces autorités [étaient] les suivantes: cotraitement dans des fours à ciment […]". Cette dernière réponse correspond au fait d'envisager la valorisation énergétique comme une "méthode d'élimination des pneumatiques inutilisables qui soit appropriée sur le plan environnemental", comme le prévoit l'article premier, paragraphe unique, lettre c) de la Décision IBAMA n° 8 datée du 15 mai 2002 (pièce EC-48).

Question n° 125 Aux Communautés européennes

Au paragraphe 74 de votre deuxième déclaration orale, vous indiquez que six États membres des CE "recyclent et valorisent déjà 100 pour cent de leurs pneumatiques de rebut". Pourriez-vous clarifier ce que vous entendez par "recycler et valoriser"?

Réponse des Communautés européennes

530. Par "valoriser", les Communautés européennes entendent la "valorisation énergétique", qui est la méthode d'élimination des déchets suivant laquelle les pneumatiques de rebut remplacent un pourcentage (aux alentours de 15 à 20 pour cent) du combustible ordinaire dans certaines installations industrielles (les fours à ciment, les fours pour la fabrication de l'acier et les usines de papier sont les installations auxquelles les Communautés européennes ont fait référence en l'espèce). Ce procédé porte aussi le nom de "coïncinération" et il doit être distingué de l'"incinération", où les déchets sont brûlés non pas en tant que combustible mais simplement pour réduire leur volume ou éliminer ou abaisser leur teneur en substances dangereuses. Les déchets qui sont incinérés appartiennent normalement aux catégories des déchets municipaux/ménagers ou des déchets hospitaliers et autres déchets médicaux.

531. "Recycler" est le terme employé par les Communautés européennes dans le contexte du paragraphe 74 de leur deuxième déclaration orale pour désigner certaines autres méthodes de gestion des pneumatiques de rebut, notamment le rechapage et le recyclage des matériaux (y compris les applications du génie civil). La "mise en décharge" n'appartient pas à cette catégorie.

Observations du Brésil

532. Comme la définition et la portée des termes "recycler" et "valoriser" varient parfois selon la source consultée, une analyse des options particulières d'élimination permet d'obtenir un tableau plus significatif de l'élimination des pneumatiques de rebut dans un pays donné. Les statistiques figurant aux annexes I et II de la pièce EC-84 (également présentée en tant que pièce BRA-126) fournissent des données détaillées sur l'élimination des pneumatiques de rebut sur les territoires des États membres des CE. Le Brésil a déjà indiqué que, selon ces statistiques, seuls deux membres des CE

[287] Une fois de plus, dans sa réponse à la question n° 124 du Groupe spécial, le Brésil emploie le terme "incinération" plutôt que le terme exact, qui est "coïncinération".

– le Danemark et la Finlande – étaient parvenus à réaliser un recyclage/valorisation complet sans recourir de manière substantielle à l'incinération.[288] Dans le même temps, plusieurs membres des CE continuent de mettre en décharge leurs pneumatiques de rebut et la majorité des membres des CE continuent d'incinérer les pneumatiques de rebut. L'Espagne, par exemple, a recyclé 42 kilotonnes de ses pneumatiques de rebut, elle en a incinéré 52 kilotonnes et mis en décharge 144 kilotonnes. La Pologne en a recyclé 10 kilotonnes, en a incinéré 56 kilotonnes et en a mis en décharge 57 kilotonnes. Certains États membres ont mis en décharge *tous* leurs pneumatiques de rebut. Cela renforce l'argument du Brésil selon lequel il n'existe pas de méthode infaillible pour éliminer en toute sécurité les volumes existants de pneumatiques de rebut. Pour cette raison même, le Brésil interdit les importations de pneumatiques rechapés ayant une durée de vie plus courte.

Question n° 126. Au Brésil

Dans votre réponse à la question n° 54 du Groupe spécial, vous avez indiqué que la compatibilité des exemptions concernant le MERCOSUR au titre de l'article XXIV n'était pas une considération pertinente pour déterminer s'il existait une "discrimination arbitraire ou injustifiable" au titre du texte introductif de l'article XX. Au paragraphe 107 de votre deuxième déclaration orale, vous avez indiqué que "le traitement différent accordé par le Brésil à ses partenaires du MERCOSUR est explicitement autorisé au titre de l'article XXIV et que, par conséquent, il ne peut pas être arbitraire et injustifiable" (pas d'italique dans l'original). Pourriez-vous préciser si vous estimez maintenant que le statut de la mesure au titre de l'article XXIV est une considération pertinente ou nécessaire dans l'analyse de l'interdiction d'importer au titre du texte introductif de l'article XX?

Réponse du Brésil

533. Il n'y a pas incompatibilité entre la réponse du Brésil à la question n° 54 du Groupe spécial et la position qu'il adopte au paragraphe 107 de sa deuxième déclaration orale. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, l'argument du Brésil était que la conformité d'une mesure avec le texte introductif ne dépendait pas de la justification de la mesure au regard de l'article XXIV. Les Communautés européennes en étaient convenues. Une mesure qui ne satisfait pas aux prescriptions de l'article XXIV peut néanmoins répondre aux prescriptions du texte introductif à condition qu'elle ne soit pas "arbitraire ou injustifiable" ni ne constitue une "restriction déguisée au commerce international". Toutefois, lorsqu'une mesure satisfait effectivement aux prescriptions de l'article XXIV, toutes choses étant égales par ailleurs, elle est nécessairement compatible avec le texte introductif parce qu'une mesure expressément autorisée au titre des Accords de l'OMC ne peut pas être "arbitraire ou injustifiable" ni constituer une "restriction déguisée". C'est l'argument que le Brésil a formulé au paragraphe 107 de sa deuxième déclaration orale.

Observations des Communautés européennes

534. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil fait valoir que "lorsqu'une mesure satisfait aux prescriptions de l'article XXIV, toutes choses étant égales par ailleurs, elle est nécessairement compatible avec le texte introductif parce qu'une mesure expressément autorisée au titre des Accords de l'OMC ne peut pas être "arbitraire ou injustifiable" ni constituer une "restriction déguisée".[289]

535. Cette réponse est inexacte. Ainsi que le Brésil lui-même le reconnaît, les articles XX et XXIV sont des exceptions indépendantes, et le fait de remplir les conditions de l'un de ces articles ne dépend pas du respect des conditions de l'autre article. En conséquence, il n'est pas fondé de supposer qu'une

[288] *Voir* la réponse du Brésil à la question n° 124, paragraphe 88.
[289] Réponse du Brésil à la question n° 126 du Groupe spécial, paragraphe 90.

mesure qui est compatible avec l'article XXIV serait pour cette raison également compatible avec l'article XX.

536. Par ailleurs, nous rappelons aussi, comme les Communautés européennes l'ont montré[290], que l'exemption concernant le MERCOSUR n'est pas justifiée au regard de l'article XXIV. L'une des raisons pour lesquelles l'exemption n'est pas justifiée est précisément le fait que l'article XXIV:8 n'exige pas l'élimination des restrictions commerciales internes qui sont justifiées au regard de l'article XX. Autrement dit, si la mesure était justifiée au regard de l'article XX, elle ne pourrait pas en même temps être justifiée au regard de l'article XXIV. Le Brésil inverse donc la relation logique qui existe entre les deux dispositions.

537. En conséquence, l'article XXIV n'a aucune pertinence pour l'analyse au titre du texte introductif de l'article XX. Cela signifie en même temps que si l'analyse du Brésil était exacte, et que la conformité avec un accord international était suffisante pour exclure une discrimination arbitraire ou injustifiable au titre du texte introductif de l'article XX, il faudrait que cela s'applique à tous les accords internationaux et pas simplement à ceux qui sont justifiés au regard de l'article XXIV. Ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà fait remarquer[291], l'interprétation du Brésil aurait donc pour résultat d'affaiblir considérablement le texte introductif de l'article XX.

Question n° 127. Aux deux parties

À votre avis, quel rôle jouent l'intention et l'effet d'une mesure pour déterminer si la mesure en question est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international?

Réponse du Brésil

538. Dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques*, l'Organe d'appel a fait observer que l'objectif d'une mesure risquait de ne pas être facile à identifier.[292] Le Brésil souscrit au point de vue de l'Organe d'appel et ne croit pas qu'il existe une formule toute faite qui permettrait de déterminer si une mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international.

539. L'intention et l'effet d'une mesure peuvent tous deux jouer un rôle utile dans l'analyse au titre du texte introductif de l'article XX. Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'Organe d'appel a confirmé que "le texte introductif de l'article XX n'était en fait qu'une façon d'exprimer le principe de la bonne foi".[293] L'examen du libellé de la mesure – sans se reporter au contexte plus large – sera souvent insuffisant pour déterminer si un Membre agit de bonne foi. L'intention et l'effet de la mesure fournissent ce contexte utile et permettent à un groupe spécial de mieux comprendre ce que le Membre cherche à réaliser au moyen de la mesure contestée.

540. La valeur relative de l'intention de la mesure, d'une part, et de son effet, d'autre part, dépend de la nature de la mesure particulière en cause. L'intention donne souvent un aperçu utile du but de la mesure, qui à son tour permet de mieux comprendre la façon dont est appliquée la mesure. Lorsqu'il est très clair que l'intention n'est pas de protéger une branche de production ni de restreindre les échanges au profit de secteurs nationaux, il ne peut y avoir aucun doute que la mesure est appliquée de bonne foi et ne constitue pas une restriction déguisée. Dans d'autres cas d'espèce, l'effet de la mesure peut fournir un aperçu plus utile. Par conséquent, les faits spécifiques de la cause devraient

[290] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 127 et suivants; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 216 et suivants.
[291] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 157.
[292] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques*, page 34.
[293] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158.

permettre de déterminer les facteurs les plus pertinents pour l'analyse de la "restriction déguisée" au titre du texte introductif.

541. En l'espèce, l'intention de la mesure s'avère particulièrement utile pour comprendre pourquoi le Brésil exempte les pays membres du MERCOSUR de l'interdiction d'importer. L'instrument qui contient actuellement l'interdiction d'importer – la Portaria SECEX n° 14/2004 – n'explique pas les raisons de l'exemption concernant le MERCOSUR. Toutefois, la réglementation initiale de mise en œuvre de l'exemption – la Portaria SECEX n° 2/2002 et le Décret présidentiel n° 4.592/2003 – montre clairement que l'exemption a été introduite pour respecter la décision du tribunal *ad hoc* du MERCOSUR.

Réponse des Communautés européennes

542. Il faudrait prendre en compte les deux éléments, l'intention et l'effet, pour déterminer si une mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international. Comme l'Organe d'appel l'a expliqué dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, le "texte introductif" de l'article XX est une façon d'exprimer le principe de la bonne foi.[294] Ce qui exige l'examen de tous les aspects de la mesure pertinente afin d'empêcher l'usage abusif des exceptions énoncées à l'article XX. Il est donc possible de tirer la conclusion qu'une mesure est appliquée de façon à constituer une restriction déguisée au commerce international à partir de l'intention de ladite mesure et il est aussi possible de tirer cette même conclusion des effets de la façon dont la mesure est appliquée. Dans le présent différend, les Communautés européennes ont estimé qu'il était possible de le faire dans les deux cas.

Observations des Communautés européennes

543. Les Communautés européennes ne partagent pas l'avis du Brésil concernant la valeur particulière qu'il attribue à l'intention de la mesure, laquelle découle de la compréhension singulière que le Brésil se forge de la présente affaire.

544. Comme les Communautés européennes l'expliqueront de nouveau dans leurs observations sur la réponse du Brésil à la question n° 129 du Groupe spécial, l'interdiction d'importer vise à protéger l'industrie brésilienne du pneumatique au moyen d'une mesure qui met fin aux exportations de pneumatiques rechapés en provenance des Communautés européennes et des autres Membres de l'OMC vers le Brésil. Le fait que le Brésil essaie constamment de donner à la mesure de protection l'apparence d'une initiative de protection de la vie et de la santé ne fait que confirmer qu'il s'agit d'une restriction déguisée.

545. De la même manière, le but visé par l'exemption de l'interdiction d'importer concernant le MERCOSUR ne peut pas rendre l'exemption compatible avec le texte introductif de l'article XX. L'application appropriée du principe de la bonne foi en l'espèce aurait signifié que, à la suite de la décision du MERCOSUR, le Brésil aurait levé l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés pour tous les Membres de l'OMC.

Question n° 128. Aux Communautés européennes

Dans leur deuxième déclaration orale (paragraphe 102), les Communautés européennes ont fait référence à la "distorsion du commerce international" dans le contexte de la détermination de l'existence d'une restriction déguisée au commerce international au titre du texte introductif de l'article XX. Pourriez-vous clarifier cette notion et indiquer quel est son rapport avec la notion de "restriction déguisée au commerce international"?

[294] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158.

Réponse des Communautés européennes

546. Ainsi qu'elles l'ont indiqué au Groupe spécial à la deuxième réunion, les Communautés européennes ont employé le terme "distorsion" seulement pour ne pas avoir à répéter le mot "restriction". Pour éviter toute confusion, le terme "restriction" qui figure dans le GATT a été employé dans la version finale de la deuxième déclaration orale des Communautés européennes.

547. Les Communautés européennes ont identifié, entre autres choses, une "restriction déguisée au commerce international" dans le fait que les mesures du Brésil ont pour effet de remplacer les pneumatiques rechapés importés des Communautés européennes par des pneumatiques rechapés fabriqués au Brésil (à partir essentiellement d'enveloppes importées) ou importés d'Uruguay (où ils sont principalement fabriqués à partir d'enveloppes importées), ainsi que par des pneumatiques neufs (dont la plupart sont fabriqués au Brésil).[295]

Question n° 129. Au Brésil

Au paragraphe 110 de votre deuxième déclaration orale, vous estimez qu'"[une déclaration faite par un responsable du commerce extérieur sur l'objectif premier de l'interdiction plus étendue de 1991 frappant l'importation de tous les biens usagés] ne concernait pas l'interdiction de 2000 frappant les pneumatiques usagés et rechapés et ne faisait pas mention des pneumatiques rechapés". Veuillez expliciter votre argument à la lumière de votre réponse à la question n° 29 du Groupe spécial selon laquelle "le Brésil avait interdit les importations de pneumatiques usagés et rechapés dès l'entrée en vigueur de la Portaria DECEX n° 8 du 10 mai 1991. ... Pour sauvegarder l'intégrité de la prohibition, le Brésil a adopté la Portaria SECEX n° 8/2000, qui interdisait explicitement l'importation de pneumatiques rechapés ou usagés sous forme soit de pneumatiques en partie usés soit de matière première pour le rechapage."

Réponse du Brésil

548. Le Brésil interdit, en fait, les importations de pneumatiques usagés et rechapés depuis 1991. Il a été donné effet à cette interdiction initiale au moyen d'une mesure qui s'appliquait à tous les biens usagés et qui ne mentionnait pas expressément les pneumatiques usagés et rechapés, ni aucun autre type de produit (Portaria DECEX n° 8/1991). Les Communautés européennes font valoir que la déclaration démontrait "clairement" que le Brésil interdisait les importations de pneumatiques usagés et rechapés pour protéger des branches de production nationales.[296] Cet argument est on ne peut plus éloigné de la vérité. Dans sa deuxième déclaration orale, le Brésil a appelé l'attention du Groupe spécial sur le fait que la déclaration présentée par les Communautés européennes portait exclusivement sur l'interdiction de 1991 frappant l'importation de *tous* les biens usagés et ne faisait pas expressément mention des pneumatiques usagés et rechapés.

549. Indépendamment de toute déclaration qui aurait pu être faite par un responsable du commerce extérieur devant le Congrès national brésilien, et que les Communautés européennes ont utilisée à tort dans la présente procédure, ce qui est pertinent en l'espèce c'est que le Brésil a clairement démontré qu'il existait une justification environnementale et sanitaire légitime à l'interdiction d'importer. Comme l'a confirmé la Cour internationale de justice dans l'affaire *Namibie (Conséquences juridiques)*, dans une déclaration citée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 130, note de bas de page 109: "tout instrument [juridique] doit être interprété et appliqué dans le cadre de l'ensemble du système juridique en vigueur au moment où l'interprétation a lieu". Aujourd'hui, il ne peut y avoir de doute que le but de l'interdiction d'importer est de protéger la santé

[295] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 172 et suivants; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 100 et suivants.

[296] *Voir* la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 178.

publique et l'environnement des dommages causés par l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut.

Observations des Communautés européennes

550. L'explication du Brésil selon laquelle la déclaration présentée par les Communautés européennes au paragraphe 178 de leur deuxième communication écrite portait exclusivement sur l'interdiction de 1991 visant l'importation de tous les biens usagés et ne faisait pas expressément mention des pneumatiques usagés et rechapés n'est pas pertinente. En faisant cette référence générale aux biens usagés, le responsable du Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur visait et mentionnait aussi les pneumatiques rechapés dont l'importation, ainsi que le Brésil l'a reconnu, a été interdite en 1991 parce qu'ils étaient considérés par le Brésil comme des biens usagés. De fait, le Brésil a toujours insisté pour dire que l'interdiction de 2000 visant l'importation de pneumatiques usagés et rechapés servait simplement à clarifier la prohibition déjà comprise dans l'interdiction de 1991.[297]

551. Par ailleurs, les Communautés européennes ont déjà expliqué que l'Avocat général de l'Union a aussi déclaré que "[…] la Portaria SECEX n° 8/2000 prohib[ait] l'importation de pneumatiques "rechapés" non pas pour défendre la santé publique et l'environnement, mais pour protéger le commerce et l'industrie du pays".[298] Il est intéressant de noter que, à cette date, le Brésil n'avait pas même une seule fois formulé d'observations sur cette déclaration et d'autres déclarations de son propre Avocat général. D'autres déclarations et documents, auxquels il est fait référence au paragraphe 10 de la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, indiquent aussi clairement que le but réel de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés n'est pas la protection de la vie et de la santé, mais la protection de la branche de production nationale du Brésil.

552. Enfin, comme les Communautés européennes l'ont déclaré à plusieurs reprises, cet objectif protectionniste peut être décelé non seulement dans les déclarations de différents responsables, mais également dans la structure de la législation brésilienne.[299]

553. Dans ce contexte, les Communautés européennes ne peuvent pas souscrire à la déclaration optimiste du Brésil selon laquelle "[a]ujourd'hui, il ne peut y avoir de doute que le but de l'interdiction d'importer est de protéger la santé publique et l'environnement des dommages causés par l'accumulation et l'élimination des pneumatiques de rebut".[300] Ce que les Communautés européennes peuvent comprendre c'est que, pour des raisons de stratégie procédurale, le Brésil tient à présenter les faits comme si c'était le cas. Le déroulement chronologique des faits montre toutefois clairement que c'est le contraire qui est vrai.

[297] Première communication écrite du Brésil, paragraphes 65 et 77.

[298] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 164, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 178. Le document où est reproduite cette déclaration est la pièce EC-52, paragraphe 51.

[299] *Voir* la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 162, et la deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 11 et 12.

[300] Réponse du Brésil à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphe 96, *in fine*.

D. MESURES IMPOSÉES PAR UN ÉTAT

Question n° 130. Au Brésil

La Loi n° 12.114 et la Loi n° 12.381 de l'État du Rio Grande do Sul emploient le terme "carcasse". Veuillez clarifier le sens du mot "carcasse" tel qu'il est utilisé dans ces lois. Par exemple, l'article premier, paragraphe unique II, de la Loi n° 12.114 fait référence à "la carcasse d'un pneumatique usagé recyclé par les procédés du rechapage, du remoulage ou du rechapage de sommet à l'étranger et importé dans cet état" (non souligné dans l'original). Quel est le produit visé par cette disposition, les pneumatiques rechapés ou les carcasses de pneumatiques usagés au sens de "la structure d'un pneumatique usagé" ainsi que le Brésil a défini le terme "carcasse" dans sa réponse à la question n° 1 du Groupe spécial?

Réponse du Brésil

554. Le mot "carcasse" désigne la structure d'un pneumatique usagé. C'est le sens de l'article premier, paragraphes I, II et III, de la Loi n° 12.114. Cela dit, le paragraphe II fait référence à la carcasse d'un pneumatique usagé qui a été "recyclé" par remoulage, rechapage ou rechapage de sommet. La carcasse d'un pneumatique usagé qui a été remoulé, rechapé ou rechapé du sommet est un pneumatique rechapé.

E. EXEMPTIONS

Question n° 131. Aux deux parties

Dans sa deuxième communication, le Brésil estime que l'exemption est une mesure séparée parce qu'elle a été introduite après l'interdiction par suite d'une décision arbitrale rendue par un tribunal international et qu'elle est justifiée au regard de dispositions du GATT différentes de celles au regard desquelles est justifiée l'interdiction d'importer. Pour leur part, les Communautés européennes formulent des allégations distinctes concernant l'interdiction d'importer et l'exemption. Compte tenu de ces éléments, pourriez-vous préciser quelle est la pertinence, le cas échéant, du fait que l'interdiction d'importer et l'exemption figurent dans le même instrument juridique (à savoir l'article 40 de la Portaria n° 14)? Pour répondre à cette question, veuillez traiter de l'incidence qu'ont, à votre avis, ces facteurs sur:

a) l'évaluation par le Groupe spécial de la justification de l'interdiction d'importer au regard de l'article XX;

b) l'examen par le Groupe spécial de l'allégation distincte des Communautés européennes concernant l'exemption.

Réponse du Brésil

555. L'interdiction d'importer et l'exemption concernant le MERCOSUR sont des instruments juridiques distincts qui devraient être analysés séparément. Ainsi que le Brésil l'a expliqué, c'est au titre de l'article XX b) que l'interdiction d'importer doit être dûment examinée, alors que l'exemption concernant le MERCOSUR doit être examinée au titre des articles XXIV et XX d). Le fait qu'une constatation condamnant l'exemption au titre de l'article XXIV n'affecte pas l'analyse de l'interdiction d'importer au titre de l'article XX, comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 54, démontre en soi que l'exemption et l'interdiction sont deux instruments distincts.

556. Bien que l'interdiction d'importer et l'exemption limitée concernant le MERCOSUR figurent actuellement dans la même mesure – la Portaria n° 14/2004 – elles sont, d'un point de vue fonctionnel,

des instruments juridiques distincts, qui ont été adoptés à des moments différents et pour des raisons différentes. L'interdiction a été promulguée sous sa forme actuelle en 2000. L'exemption a été mise en œuvre deux ans plus tard au moyen de deux autres mesures – la Portaria SECEX n° 2/2002 et le Décret présidentiel n° 4.592/2003. Cependant, même si l'interdiction et l'exemption avaient été adoptées au moyen de la même mesure, ce serait faire preuve de formalisme que de s'attacher à ce fait non pertinent pour évaluer la compatibilité de ces deux instruments juridiques distincts. La Portaria SECEX n° 14/2004 – la mesure actuelle qui contient à la fois l'interdiction d'importer et l'exemption – a simplement regroupé la réglementation des importations qui existait alors, ainsi que le Brésil l'a expliqué au paragraphe 77 de sa première communication écrite.

557. Les Communautés européennes conviennent que l'exemption concernant le MERCOSUR est un instrument juridique distinct qui nécessite une analyse indépendante. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes ont contesté séparément "[l]'exemption par le Brésil des pneumatiques rechapés importés d'autres pays du MERCOSUR de l'interdiction à l'importation, en vertu de la Portaria n° 14 du 17 novembre 2004 … et des pénalités financières susmentionnées, en vertu du Décret présidentiel n° 4592 du 11 février 2003, en réponse à la décision d'un groupe spécial du MERCOSUR établi à la demande de l'Uruguay".[301] Comme elles mentionnent séparément l'exemption concernant le MERCOSUR, les Communautés européennes reconnaissent implicitement qu'il est pertinent que l'exemption soit un instrument juridique séparé et qu'elle devrait être analysée séparément au titre de dispositions différentes. Enfin, les Communautés européennes ont aussi traité l'exemption comme un instrument juridique distinct dans leurs première et deuxième communications écrites, en faisant valoir que ni l'article XXIV ni l'article XX d) ne justifiaient l'exemption.

Réponse des Communautés européennes

558. Ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué dans leur réponse à la question n° 118 du Groupe spécial, l'exemption concernant le MERCOSUR est un fait pertinent pour l'évaluation que doit faire le Groupe spécial au titre de l'article XX b), tant pour ce qui est de la nécessité de la mesure que de sa conformité avec le texte introductif. Les Communautés européennes ne considèrent pas que le fait que l'interdiction d'importer et l'exemption sont maintenant contenues dans la même mesure, à savoir l'article 40 de la Portaria n° 14, soit d'une quelconque pertinence pour l'analyse du Groupe spécial dans le présent contexte.[302]

559. De la même manière, les Communautés européennes ne considèrent pas que le fait que l'interdiction et l'exemption sont contenues dans le même instrument est pertinent pour l'examen par le Groupe spécial de l'allégation séparée des Communautés européennes concernant l'exemption. La même mesure, ou des aspects de celle-ci, peuvent être contraires à plusieurs obligations énoncées dans les accords visés. En l'espèce, l'article 40 de la Portaria n° 14 constitue une violation, d'une part, de l'article XI:1 et, d'autre part, des articles XIII:1 et I:1, et les Communautés européennes ont contesté chacune de ces violations en formulant une allégation séparée, comme c'est la pratique procédurale normale. Les Communautés européennes ne voient pas quelle autre pertinence il faudrait accorder au point de savoir si l'interdiction et l'exemption figurent dans la même mesure ou, comme c'était le cas avant l'entrée en vigueur de la Portaria SECEX n° 17 du 1er décembre 2003[303], dans deux mesures séparées.

[301] *Voir Brésil – Mesures visant l'importation de pneumatiques rechapés*, demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS332/4, 18 novembre 2005, page 2.

[302] En ce qui concerne l'argument du Brésil selon lequel la Portaria n° 40 n'a pas été "appliquée" de façon discriminatoire parce qu'elle contenait en soi la discrimination, les CE renvoient à leur deuxième communication écrite, paragraphes 153 et suivants.

[303] Cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 73.

Observations des Communautés européennes

560. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil paraît laisser entendre que l'exemption concernant le MERCOSUR devrait être examinée au titre des articles XXIV et XX d). Bien qu'elles conviennent que l'exemption concernant le MERCOSUR fait l'objet d'allégations séparées au titre des articles XIII:1 et I:1, les Communautés européennes tiennent à souligner que cela ne veut pas dire que l'exemption concernant le MERCOSUR ne devrait pas aussi être prise en compte dans l'analyse du Groupe spécial au titre de l'article XX. À cet égard, Les Communautés européennes renvoient à la réponse qu'elles ont donnée à la question n° 118 du Groupe spécial, ainsi qu'aux observations qu'elles ont formulées sur la réponse du Brésil à la même question.

Question n° 132. Au Brésil

Veuillez formuler des observations sur les arguments avancés par les Communautés européennes au sujet de la conformité de l'exemption concernant le MERCOSUR avec les conditions énoncées à l'article XXIV:5 et 8. Pour répondre à cette question, veuillez traiter en particulier:

a) les observations formulées au paragraphe 136 de la déclaration orale des Communautés européennes concernant "l'essentiel" des échanges commerciaux intra-MERCOSUR qui sont visés; et

b) les observations formulées au paragraphe 139 de la déclaration orale des Communautés européennes sur l'adoption de mesures non tarifaires affectant les importations et les exportations extra-MERCOSUR.

Réponse du Brésil

561. Le Brésil a démontré au paragraphe 166 de sa première communication écrite et aux paragraphes 169 à 175 de sa deuxième communication écrite que le MERCOSUR satisfaisait aux prescriptions de l'article XXIV:5 et 8. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa deuxième communication écrite, le Comité des accords commerciaux régionaux (CACR) a achevé son examen factuel du MERCOSUR.[304] Pendant la réunion du CACR tenue en avril 2006, le Président a noté que le Comité "semblait avoir épuisé l'examen factuel", que le Secrétariat commencerait la rédaction du rapport sur l'examen du MERCOSUR, et que l'examen serait prochainement achevé.[305] Aux réunions du CACR, les Communautés européennes avaient demandé au Brésil comment fonctionnaient certains aspects de l'union douanière, mais elles n'avaient formulé aucune objection de fond.

562. Dans le contexte du présent différend, toutefois, les Communautés européennes font valoir que les secteurs du sucre et de l'automobile n'ont pas été entièrement libéralisés. Cela dit, ainsi que l'a indiqué l'Argentine en tant que Présidente par intérim du MERCOSUR à la réunion d'avril, la part du sucre dans le commerce intra-MERCOSUR est minime – 0,001 pour cent du total. L'Argentine a aussi expliqué que les membres du MERCOSUR étaient en train de libéraliser les échanges intra-MERCOSUR dans le secteur automobile dans le cadre de la politique automobile du MERCOSUR.[306] Les accords bilatéraux conclus entre les membres du MERCOSUR ont déjà permis, en pratique, le commerce en franchise de droits pour près de 100 pour cent des échanges dans le secteur de l'automobile.

[304] *Voir* la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 174 et 175.
[305] *Voir* le document WT/COMTD/1/Add.16, paragraphe 14 (pièce BRA-170).
[306] *Voir* le document WT/COMTD/1/Add.17, page 3 (pièce EC-121). Voir aussi la pièce BRA-171 et la pièce BRA-172.

563. En ce qui concerne les mesures qui affectent les importations et les exportations extra-MERCOSUR, l'Argentine en tant que Présidente par intérim du MERCOSUR a présenté au CACR des éléments indiquant que le MERCOSUR appliquait le Tarif extérieur commun à des produits relevant de plus de 90 pour cent des lignes tarifaires et qu'il existait un calendrier spécifique pour que le Tarif extérieur commun s'applique aux catégories restantes de produits d'ici à 2008.[307] On pourrait difficilement contester que l'harmonisation des tarifs extérieurs et des réglementations affectant plus de 90 pour cent des lignes tarifaires revient à appliquer "des droits de douane et autres réglementations commerciales identiques en substance" comme le prévoit l'article XXIV:8. Le Brésil note aussi que le commerce extrarégional a augmenté de 239 pour cent depuis l'établissement du MERCOSUR.[308]

564. Les Communautés européennes font aussi valoir que les parties au MERCOSUR maintiennent des "obstacles non tarifaires". L'"obstacle non tarifaire" présenté par les Communautés européennes est l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, qui fait l'objet du présent différend. Nous notons à nouveau que l'interdiction était à l'origine appliquée *erga omnes*, qu'elle n'a pas été imposée aux non-membres comme si elle constituait une étape de l'établissement du MERCOSUR, et qu'elle est justifiée au regard de l'article XX b).

565. Le Brésil n'arrive pas à comprendre pourquoi les Communautés européennes formulent maintenant de tels arguments devant le Groupe spécial plutôt que devant le CACR – l'instance même qui est chargée d'examiner l'union douanière et aussi l'organe qui a analysé soigneusement d'innombrables documents dans le cadre de son examen du MERCOSUR et qui a acquis une connaissance approfondie des questions pertinentes. Au moment de la réunion d'avril 2006, le Président du CACR a donné aux Membres de l'OMC jusqu'au 28 avril 2006 pour présenter d'autres questions au sujet de l'examen du MERCOSUR. Il a ainsi encore été ménagé aux Communautés européennes et aux autres Membres de l'OMC une autre possibilité de demander plus de renseignements ou de contester la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV. Toutefois, les Communautés européennes ont seulement demandé aux parties au MERCOSUR de clarifier le fonctionnement de certains aspects de l'union douanière, et elles n'ont pas émis d'objections de fond quant à la compatibilité de l'union douanière avec l'article XXIV. Non seulement les Communautés européennes n'ont pas contesté la compatibilité du MERCOSUR devant le CACR, mais elles ont engagé des négociations en vue de conclure un accord de libre-échange birégional avec le MERCOSUR. On comprend mal comment les Communautés européennes peuvent vouloir conclure un accord de libre-échange birégional avec une union douanière dont elles allèguent maintenant qu'elle n'a pas été dûment constituée. Le fait est que les actions engagées par les Communautés européennes à Bruxelles et devant le CACR vont à l'encontre des arguments avancés par l'équipe chargée de les représenter dans le cadre du présent différend.

566. Dans sa deuxième communication écrite[309], le Brésil a appelé l'attention du Groupe spécial sur les documents présentés par les parties au MERCOSUR au CACR, qui donnent des détails additionnels sur l'intégration du MERCOSUR. Le Groupe spécial peut se fonder sur les renseignements contenus dans ces documents, tout comme le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* s'est fondé sur les renseignements présentés par les parties à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) pour conclure que les États-Unis avait établi *prima facie* que l'ALENA était conforme à l'article XXIV:5 b) et c) et à l'article XXIV:8 b).[310] Le Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* a aussi noté que le fait que le CACR n'avait pas encore

[307] *Voir* le document WT/COMTD/1/Add.17, page 3 (pièce EC-121).
[308] *Voir* le document WT/COMTD/1/Add.16 (pièce BRA-170).
[309] *Voir* la deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 173.
[310] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphes 7.142 à 7.144.

rendu de décision finale établissant que l'ALENA était conforme à l'article XXIV:8 ne suffisait pas à réfuter l'allégation *prima facie* présentée par les États-Unis.[311]

567. Le Brésil s'est acquitté de la charge de la preuve lui incombant et a produit des éléments de preuve suffisants pour établir *prima facie* que le MERCOSUR satisfait aux prescriptions énoncées à l'article XXIV:5 a) et 8 b). Les Communautés européennes n'ont pas réfuté la présomption de conformité que le Brésil a établie.[312]

Observations des Communautés européennes

568. Dans sa réponse à la question du Groupe spécial, le Brésil note d'abord que le Président du CACR a conclu, pendant la réunion du Comité tenue en avril, que le Comité "semblait avoir épuisé l'examen factuel" du MERCOSUR, et que le Secrétariat commencerait alors la rédaction du rapport sur l'examen.[313] En faisant ces remarques, le Brésil paraît vouloir laisser entendre que l'examen en question avait permis de constater que le MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV, ce que le Groupe spécial ne devrait pas remettre en question.

569. Cette suggestion est bien éloignée de la réalité. Tout d'abord, le CACR a simplement effectué une analyse factuelle du MERCOSUR, et non une analyse juridique "de fond". Deuxièmement, le CACR n'est parvenu à aucune conclusion en ce qui concerne la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV, et il est peu vraisemblable qu'il arrive à une telle conclusion dans un avenir proche. Comme le savent tous les Membres de l'OMC, contrairement à ce que donne à penser le CACR, le Secrétariat n'établit aucun rapport sur l'examen des accords commerciaux régionaux dont l'examen factuel est achevé.[314] Par conséquent, l'examen factuel du MERCOSUR au CACR n'est d'aucune pertinence dans le présent différend pour la détermination par le Groupe spécial du point de savoir si les conditions de l'article XXIV sont remplies.

570. Le Brésil allègue aussi qu'aux réunions du CACR les Communautés européennes n'ont pas émis d'"objections de fond" au sujet du MERCOSUR.[315] En faisant cette remarque, le Brésil paraît vouloir laisser entendre que les Communautés européennes ont reconnu au CACR que le MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV. Cette allégation est totalement dénuée de fondement. Pendant toutes les années où le MERCOSUR a été discuté au CACR, les Communautés européennes et les autres Membres de l'OMC ont soulevé un grand nombre de questions factuelles en rapport avec la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV. Les Communautés européennes n'ont à aucun moment reconnu que le MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV. Le fait que, après plus de dix années de discussions peu concluantes au CACR, les Communautés européennes et les autres Membres de l'OMC aient permis d'achever l'examen factuel du MERCOSUR ne veut pas dire que les Communautés européennes et les autres Membres de l'OMC ont accepté la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV. En conséquence, la tentative du Brésil d'empêcher le présent groupe spécial de procéder à une évaluation du MERCOSUR en faisant référence aux discussions qui se sont tenues au CACR ne doit pas aboutir.

571. Le Brésil a aussi répété son argument antérieur selon lequel, en négociant un accord de libre-échange birégional avec le MERCOSUR, les Communautés européennes ont reconnu que le

[311] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.144.

[312] *Voir* le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 14; plus récemment, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Produits laitiers (article 21:5 – Nouvelle-Zélande et États-Unis II)*, paragraphe 66.

[313] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 101.

[314] Le dernier rapport annuel du CACR le confirme: il y est dit que "les 49 ACR restants ont déjà fait l'objet d'un examen factuel (voir l'Appendice 2). Toutefois, aucun progrès n'a été fait quant à la finalisation des rapports d'examen correspondants" (WT/REG/15, du 3 novembre 2005, paragraphe 5).

[315] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 101.

MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV.[316] Les Communautés européennes ont déjà montré que cet argument n'était pas fondé.[317] Elles tiennent à ajouter que dans le contexte des négociations, qui ne sont pas encore achevées, elles ont encouragé le MERCOSUR à accélérer et intensifier son intégration interne, par exemple en achevant son union douanière. En conséquence, les Communautés européennes ne voient pas de quelle manière les négociations birégionales influeraient sur la question de savoir si le MERCOSUR est ou non compatible avec l'article XXIV.

572. Dans sa réponse, le Brésil a aussi laissé entendre que "les actions engagées par les Communautés européennes à Bruxelles et devant le CACR [allaient] à l'encontre des arguments avancés par l'équipe chargée de les représenter dans le cadre du présent différend".[318] Les Communautés européennes estiment que cette remarque est tout à fait inappropriée. Outre le fait qu'il n'y a pas de contradiction entre la politique des Communautés européennes et les communications que les Communautés européennes ont présentées dans le cadre du présent différend, il convient de rappeler que c'est la Commission européenne, qui est l'institution communautaire chargée de représenter les Communautés européennes à l'OMC, qui a décidé d'engager la présente action contre le Brésil.[319] La Commission européenne a également décidé de désigner les agents qui la représentent dans la présente procédure. Il est donc inadmissible que le Brésil laisse entendre que les communications que les Communautés européennes ont présentées au Groupe spécial ne reflètent peut-être pas la position des Communautés européennes.

573. En ce qui concerne en particulier la prescription voulant que le MERCOSUR libéralise "l'essentiel du" commerce intra-MERCOSUR, le Brésil a répondu que les membres du MERCOSUR "étaient en train de libéraliser les échanges intra-MERCOSUR dans le secteur automobile", et il a allégué que les accords bilatéraux conclus entre les membres du MERCOSUR avaient permis le commerce en franchise de droits pour près de 100 pour cent des échanges dans le secteur de l'automobile.[320]

574. À cet égard, les Communautés européennes notent d'abord qu'on ne comprend pas bien pourquoi, plus de dix ans après l'établissement du MERCOSUR, les pays du MERCOSUR sont encore "en train de libéraliser les échanges dans le secteur automobile". Comme les Communautés européennes l'ont expliqué, sans que le Brésil ne le conteste, le MERCOSUR ne peut plus prétendre avoir droit à une période de transition devant conduire à l'établissement d'une union douanière.[321] En conséquence, le processus de libéralisation devrait déjà avoir été achevé.

575. En ce qui concerne les accords bilatéraux auxquels le Brésil fait référence, les Communautés européennes notent que le Brésil n'a pas fourni des exemplaires de ces accords, ni expliqué comment et dans quelle mesure ils permettaient la libéralisation des échanges. En fait, il ne semble pas que les accords en question aient pour effet de libéraliser complètement les échanges. À titre d'exemple, les Communautés européennes présentent le récent accord sur l'automobile entre l'Argentine et le Brésil, qui a été signé en juin 2006 (pièce EC-128). Depuis le 1er juillet 2006, le Brésil et l'Argentine peuvent exporter en franchise de droits à hauteur de 2,1 dollars EU pour chaque dollar de produits importés, montant qui tombera à 1,95 dollar EU pour chaque dollar de produits importés entre le 1er juillet 2007

[316] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 105.
[317] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 219.
[318] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 106.
[319] Cf. première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 7 et pièce EC-3. Il est également mentionné que le rapport ROC (pièce EC-2), sur lequel reposait la décision de la Commission, disait à la page 30 que "it would be for Brazil to demonstrate that MERCOSUR is in compliance with paragraphs 5 and 8 of Article XXIV" (il appartiendrait au Brésil de démontrer que le MERCOSUR [était] conforme aux paragraphes 5 et 8 de l'article XXIV).
[320] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 102.
[321] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 138.

et le 30 juin 2008.[322] Les échanges dépassant ces valeurs seront soumis aux droits préférentiels existants: 70 pour cent du Tarif extérieur commun (TEC) pour les automobiles et 75 pour cent du TEC pour les pièces automobiles.[323] Autrement dit, l'accord établit une forme de commerce administré des automobiles et impose des limitations quantitatives pour les échanges en franchise de droits, ce qui ne saurait être considéré comme une libéralisation complète du commerce dans ce secteur.

576. Pour ce qui est de l'autre secteur qui n'est pas actuellement libéralisé, à savoir le secteur du sucre, le Brésil fait valoir que sa part dans le commerce intra-MERCOSUR est minime.[324] Toutefois, ce fait même est imputable à l'absence de libéralisation complète des échanges dans le cadre du MERCOSUR, et en est une illustration. Il ne faudrait pas oublier que le Brésil est un producteur de sucre important et très compétitif. Toutefois, il n'en exporte pas actuellement des quantités importantes à destination des pays du MERCOSUR à cause du niveau élevé des taux de droits. Il paraît probable que, si le commerce du sucre était libéralisé dans le cadre du MERCOSUR, la part du secteur sucrier dans le commerce intra-MERCOSUR serait beaucoup plus élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui.

577. S'agissant de la prescription de l'article XXIV:8 a) ii) voulant que des droits de douane et autres réglementations commerciales identiques en substance soient appliqués au commerce avec les autres pays, le Brésil fait valoir que l'application des mêmes droits à 90 pour cent des lignes tarifaires est suffisante pour respecter cette prescription.[325] Outre le fait que le Brésil n'a d'aucune façon étayé son allégation relative aux 90 pour cent, les Communautés européennes ne voient pas sur quel précédent une telle règle des 90 pour cent serait fondée. Dans ce contexte, il est rappelé que, dans l'affaire *Turquie – Textiles*, l'Organe d'appel a jugé que la flexibilité prévue à l'article XXIV:8 a) ii) était limitée, et que cette disposition exigeait "qu'il y ait quelque chose qui soit très voisin de l'"identité"".[326]

578. Par ailleurs, il est rappelé aussi que l'article XXIV:8 a) ii) exige l'application de "réglementations commerciales identiques". L'Organe d'appel a clarifié que des "réglementations commerciales comparables ayant des effets semblables" ne répondaient pas à ce critère, mais qu'un degré d'"identité" plus élevé était exigé.[327] En l'espèce, le Brésil n'a même pas allégué, et encore moins démontré, que les pays du MERCOSUR appliquaient des réglementations commerciales identiques au commerce avec les pays tiers, comme le montre clairement l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés en cause dans le présent différend.[328]

579. Le Brésil n'a pas non plus répondu de quelque manière que ce soit aux arguments des Communautés européennes relatifs à la prescription de l'article XXIV:5 a) selon laquelle les autres réglementations commerciales (à l'exportation et à l'importation) "ne seront pas, dans leur ensemble, [...] plus rigoureuses". Les Communautés européennes ne pensent pas non plus que le Brésil ait

[322] Cf. article 12 de l'Accord (pièce EC-128).
[323] Cf. article 14 de l'Accord (pièce EC-128).
[324] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 102.
[325] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 103.
[326] Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 50.
[327] Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 50.
[328] Dans sa réponse à la question n° 132, paragraphe 103, du Groupe spécial, le Brésil note que l'interdiction d'importer a été à l'origine appliquée "*erga omnes*". Cependant, outre le fait que ce n'est plus le cas, cette constatation est totalement dénuée de pertinence aux fins de l'article XXIV:8 a) ii) du GATT. Ce qui importe, c'est qu'au moins deux membres du MERCOSUR, à savoir l'Uruguay et le Paraguay, n'appliquent pas une interdiction similaire au commerce avec les pays tiers.

répondu à leur argument concernant la libéralisation intérieure des droits d'exportation et des autres réglementations commerciales restrictives (à l'exportation et à l'importation).[329]

580. Enfin, le Brésil a aussi fait de nouveau vaguement référence aux communications qu'il a présentées au CACR, et il a demandé au Groupe spécial d'adopter la même approche que le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation* et de conclure que le Brésil avait établi *prima facie* que le MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV.[330] Ainsi que les Communautés européennes l'ont déjà expliqué[331], cette référence générale à des documents non spécifiés présentés au CACR n'est pas suffisante pour que le Brésil s'acquitte de la charge de la preuve lui incombant. Par ailleurs, la situation dans le présent différend n'est pas comparable à la situation dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*. Dans l'affaire *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, la Corée avait fait valoir que l'ALENA ne pouvait pas être considéré comme compatible avec l'article XXIV parce que le CACR n'avait pas encore rendu de décision définitive à cet effet.[332] Par contre, la Corée n'avait pas contesté que l'ALENA était compatible avec l'article XXIV. Cela est très différent de la présente affaire où les Communautés européennes ont à maintes reprises souligné que le Brésil n'avait pas démontré que les prescriptions de l'article XXIV étaient respectées, et où elles ont en outre mentionné un certain nombre de questions controversées concernant la compatibilité du MERCOSUR avec l'article XXIV.

581. Les Communautés européennes tiennent aussi à rappeler que l'Organe d'appel a clarifié que, lorsqu'il examinait si une mesure était justifiée au regard de l'article XXIV, un groupe spécial devait demander à la partie invoquant l'article XXIV d'établir que toutes les conditions énoncées dans cette disposition avaient été remplies.[333] Le Groupe spécial devrait donc rejeter la tentative du Brésil de se soustraire à la charge de la preuve lui incombant, et constater que le Brésil n'a pas démontré que l'exemption concernant le MERCOSUR était compatible avec l'article XXIV.

[329] Cf. deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 139; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 221.
[330] Réponse du Brésil à la question n° 132 du Groupe spécial, paragraphe 106.
[331] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 132.
[332] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Tubes et tuyaux de canalisation*, paragraphe 7.143.
[333] Rapport de l'Organe d'appel *Turquie – Textiles*, paragraphe 59.

ANNEXE 2

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND

Question n° 1

Au paragraphe 9 de sa première déclaration orale, le Brésil explique comme suit la raison d'être de son interdiction d'importer: "Toutefois, les pneumatiques rechapés sont des produits qui se transformeront en déchets plus rapidement que les pneumatiques neufs parce qu'ils ont une durée de vie restante plus courte". Le Brésil estime-t-il que la même raison d'être pourrait aussi justifier des interdictions d'importer ou des restrictions à la commercialisation d'autres types de produits neufs qui génèrent des déchets qu'il est difficile d'éliminer, s'il est possible de démontrer qu'ils ont une durée de vie plus courte que d'autres biens neufs auxquels ils peuvent être substitués (par exemple, les biens de consommation électronique de qualité médiocre qui ont une durée de vie plus courte que des biens comparables de grande qualité)?

1. Les déchets de pneumatiques diffèrent des autres flux de déchets en ce qui concerne plusieurs aspects importants. *Voir* la première déclaration orale du Brésil, paragraphes 80 à 82. Ce sont ces caractéristiques uniques des déchets de pneumatiques qui rendent nécessaire l'interdiction d'importer dans cette situation factuelle particulière. Le Brésil ne peut pas se livrer à des conjectures sur le point de savoir si des interdictions d'importer visant d'autres produits seraient conformes aux prescriptions de l'OMC, mais il note que, contrairement à la plupart des produits, les pneumatiques rechapés possèdent une différence mesurable et prévisible en ce qui concerne leur durée de vie restante.

Question n° 2

Le Brésil estime-t-il que tous les pneumatiques neufs peuvent être rechapés? Le Brésil convient-il qu'il existe certains types de pneumatiques neufs qui sont normalement inaptes au rechapage après utilisation? Dans l'affirmative, le Brésil a-t-il pris des mesures pour restreindre l'importation et/ou la commercialisation de ces pneumatiques?

2. Les renseignements disponibles indiquent que 10 à 30 pour cent des pneumatiques neufs sont rechapables après leur première utilisation dans des pays comme le Royaume-Uni, la France, les États-Unis, l'Australie et le Brésil. *Voir* la première communication écrite du Brésil, paragraphe 79, et la note de bas de page 125. La question de savoir si un pneumatique est rechapable après sa première utilisation dépend des conditions dans lesquelles il est utilisé. Comme il est impossible de prédire si un pneumatique neuf sera rechapable à la fin de son premier cycle de vie, il faudrait imposer une interdiction d'importer pour *tous* les pneumatiques neufs pour restreindre les importations de pneumatiques neufs potentiellement non rechapables. Ce serait une mesure indûment restrictive. Par ailleurs, il n'y a pas lieu de se livrer à des conjectures ni de faire des suppositions au sujet de la rechapabilité potentielle des pneumatiques rechapés: les pneumatiques rechapés pour voitures particulières seront inaptes à un autre rechapage, et les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires auront des cycles de vie restants moins nombreux. C'est pour cette raison que le Brésil n'impose aucune restriction à l'importation des pneumatiques neufs, mais prohibe les importations de pneumatiques rechapés.

Question n° 3

Quel est au Brésil le prix moyen du marché d'une enveloppe rechapable a) de pneumatique pour voitures particulières; b) de pneumatique pour camions?

3. Le Brésil ne recueille pas de données sur les prix moyens du marché des enveloppes rechapables ou non rechapables de pneumatiques pour voitures particulières et pour camions.

Question n° 4

Quelle a été la part des pneumatiques rechapés sur le marché des pneumatiques de remplacement pour voitures particulières au Brésil au cours des dix dernières années?

4. Il n'existe pas de statistiques officielles concernant la part des pneumatiques rechapés sur le marché des pneumatiques de remplacement pour voitures particulières au Brésil au cours des dix dernières années.

Question n° 5

Il apparaît que le gouvernement brésilien a récemment retiré un projet de loi (n° 6.136/05) qui aurait incorporé l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés et rechapés dans une loi du parlement brésilien. Le Brésil peut-il expliquer pour quelle raison ce projet de loi a été retiré?

5. La Présidence de la République a présenté au Congrès national un projet de loi sur la gestion environnementale des pneumatiques (voir la pièce EC-30) suivant une procédure législative appelée "urgence constitutionnelle" (Constitution du Brésil, article 64, paragraphe 1). Le projet de loi en question aurait permis de regrouper dans une norme de rang supérieur les disciplines relatives à la gestion des pneumatiques de rebut au Brésil, qui sont actuellement éparpillées dans des règlements de rang inférieur (*portarias*, résolutions et décrets).

6. Les importateurs brésiliens de pneumatiques usagés sont toutefois parvenus à convaincre certains membres du Congrès de demander que le projet de loi en question soit annexé à un autre projet de loi sur la gestion des déchets solides, dont le Parlement débat depuis 1991. Comme cette manœuvre procédurale aurait créé des obstacles imprévus à l'approbation du projet de loi en question, le gouvernement a décidé de retirer son projet. Le pouvoir exécutif évalue maintenant le moyen juridique approprié de présenter à nouveau le projet de loi au Congrès national.

Question n° 6

Récemment, la Commission des affaires sociales du Sénat brésilien a approuvé un projet de loi (n° 216/03) qui autoriserait l'importation de pneumatiques usagés et de pneumatiques rechapés au Brésil. De même, la Commission spéciale chargée de la politique nationale de gestion des déchets a approuvé un projet de loi (n° 203/1991) qui signifierait aussi que l'importation de pneumatiques usagés et rechapés serait autorisée, à condition que certaines obligations en matière d'élimination soient respectées. Quel rapport y a-t-il entre ces initiatives législatives et les déclarations du Brésil selon lesquelles

a) l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés est un élément essentiel de sa politique de gestion des déchets (par exemple, première communication écrite du Brésil, paragraphe 18)?

b) l'interdiction d'importer des pneumatiques usagés est un élément essentiel du programme de gestion des pneumatiques de rebut du Brésil, qui sera appliqué sans exception à l'avenir (par exemple, première communication écrite du Brésil, paragraphe 154)?

7. Les "initiatives législatives" en question n'ont pas modifié la législation brésilienne et sont sans rapport avec les déclarations du Brésil concernant l'interdiction et son application.

Question n° 7

Au paragraphe 79, le Brésil affirme que ses rechapeurs "traitent quelque 18 millions de pneumatiques usagés, qui représentent une part substantielle des pneumatiques utilisés chaque année au Brésil". Le Brésil peut-il, en présentant des preuves appropriées à l'appui, fournir les renseignements suivants:

a) Ces 18 millions de pneumatiques usagés représentent-ils le nombre total de pneumatiques rechapés qui sont actuellement produits chaque année au Brésil?

b) Combien de ces pneumatiques usagés sont importés et combien sont d'origine nationale? Combien de ces pneumatiques sont des pneumatiques pour voitures particulières, pour véhicules utilitaires ou pour aéronefs?

8. Les renseignements dont dispose le Brésil figurent dans la pièce BRA-94. Voir aussi les réponses du Brésil aux questions n° 16 et 20 du Groupe spécial.

Question n° 8

Au paragraphe 82 de sa première communication écrite, le Brésil dit que le Code national de la circulation "a accru la fréquence à laquelle sont remplacés les pneumatiques". Le Brésil pourrait-il, en présentant des preuves appropriées à l'appui, expliquer à quelle fréquence en moyenne les pneumatiques pour voitures particulières sont remplacés au Brésil, comment cette fréquence a évolué dans le passé et comment cette évolution est liée au Code national de la circulation?

9. Conformément au Code brésilien de la circulation (Loi n° 9503 du 23 septembre 1997), au Brésil, le propriétaire d'un véhicule doit passer l'inspection de sécurité, qui est effectuée par les autorités compétentes des États, pour obtenir le certificat d'immatriculation annuel obligatoire (article 130). Le projet de loi n° 5979/2001, dont débat actuellement le Congrès national, établit les règles générales qui seront appliquées par les États dans le cadre de ces activités et il prévoit des inspections semestrielles obligatoires des véhicules utilisés pour le transport scolaire et des inspections annuelles pour les autres véhicules. L'ABNT (l'Association brésilienne de normalisation technique) a déjà approuvé les règles qui s'appliqueront lors de l'inspection technique des véhicules automobiles, parmi lesquelles figure la NBR 14.040-1998 (Inspection de sécurité des véhicules – Véhicules légers et lourds).

10. Bien que les règles générales auxquelles devront se conformer les États lors des inspections annuelles soient toujours examinées par le Congrès national, l'État de Rio de Janeiro – qui compte un parc automobile de quelque 3,2 millions de véhicules – a devancé l'entrée en vigueur des inspections régulières envisagées dans le Code de la circulation. Comme les inspections des véhicules automobiles sont un mécanisme important d'augmentation du nombre d'enveloppes rechapables dans le pays, les mesures prises par l'un des États les plus peuplés de la Fédération ont certainement contribué à accroître la fréquence à laquelle sont remplacés les pneumatiques dans le pays. On s'attend à ce que les mêmes mesures soient instaurées sur l'ensemble du territoire dès que le Congrès national aura approuvé les règles générales nécessaires à la mise en œuvre des inspections annuelles des véhicules automobiles dans tous les États.

11. Par ailleurs, l'adoption du Code de la circulation en 1997 a permis au Brésil d'approuver un règlement du MERCOSUR (Résolution GMC n° 75/1997) qui a pour but d'harmoniser les systèmes d'inspection des véhicules lourds utilisés pour le transport international de marchandises et de voyageurs. Ce règlement du MERCOSUR a été incorporé dans l'ordre juridique brésilien en vertu de la Décision CONTRAN n° 35, du 4 juin 2002. Le strict respect de la réglementation du MERCOSUR et du Brésil relative aux inspections des véhicules lourds a aussi contribué à accroître la fréquence à laquelle sont remplacés les pneumatiques dans le pays.

12. Le Brésil ne tient pas les renseignements demandés sur la base du kilométrage parcouru et, à sa connaissance, aucun gouvernement ne le fait.

Question n° 9

Au paragraphe 82 de sa première communication écrite, le Brésil fait référence à un projet de loi dont débat le Congrès (n° 5.979/2001) et qui remplacera les exigences des États en matière de sécurité des véhicules par des normes nationales.

a) Le Brésil peut-il fournir un exemplaire de ce projet de loi?

b) Comment ce projet de loi améliorera-t-il l'aptitude des pneumatiques usagés d'origine nationale au rechapage?

c) Pourquoi ce projet de loi, qui date de 2001, n'a-t-il pas encore été adopté?

d) Le Brésil peut-il indiquer quelles sont les normes actuellement applicables aux inspections des véhicules en ce qui concerne les pneumatiques?

13. Le Brésil fournira un exemplaire du projet de loi.

14. Conformément au Code brésilien de la circulation (Loi n° 9503 du 23 septembre 1997), les autorités des États responsables de la circulation ont toujours compétence pour procéder à la vérification et à l'inspection de la sécurité des véhicules (y compris les pneumatiques). Le projet de loi n° 5.979 établit les règles générales nécessaires à la mise en œuvre des inspections techniques annuelles des véhicules automobiles dans tous les États brésiliens. Selon le Brésil, lorsqu'elles seront pleinement en vigueur, les inspections techniques annuelles des véhicules automobiles permettront d'accroître le nombre d'enveloppes rechapables sur le territoire national, parce que les propriétaires de véhicules devront remplacer leurs pneumatiques plus fréquemment qu'ils ne le font maintenant et les maintenir en meilleur état.

15. Le projet de loi n'a pas été approuvé jusqu'à présent parce que les membres du Congrès ne s'entendent toujours pas sur certains aspects importants de la proposition, par exemple, en ce qui concerne le rythme auquel devront être progressivement mises en œuvre les inspections annuelles obligatoires.

16. Comme les règles générales que devront appliquer les États brésiliens sont toujours examinées par le Congrès national, les États appliquent leurs propres directives techniques pour les inspections obligatoires, c'est-à-dire que les inspections ont lieu au moment de la première immatriculation d'un véhicule et d'un changement de propriétaire.

Question n° 10

Dans la version en langue anglaise de sa première communication écrite et de sa première déclaration orale, le Brésil qualifie les pneumatiques de rebut de "dangerous waste" (déchets dangereux) (voir, par exemple, le paragraphe 20 de sa première communication écrite et le paragraphe 6 de sa première déclaration orale) ou de "hazardous waste" (déchets dangereux) (paragraphe 44 de sa première communication écrite: "la combustion des pneumatiques et d'autres "dangerous waste""). Le Brésil pourrait-il expliquer comment ce qualificatif est compatible avec la classification des pneumatiques de rebut en tant que "déchets inertes" et non en tant que "hazardous waste" à l'article 4 concernant l'article premier de la Résolution CONAMA n° 23 du 12 décembre 1996 (pièce EC-33) et avec le fait que les pneumatiques de rebut devant être valorisés, recyclés et réutilisés ne sont pas considérés comme des "hazardous waste" dans la version en langue anglaise de l'annexe IX, numéro B3140, de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination?

17. Les pneumatiques de rebut ne sont pas des "hazardous waste" au sens de la Convention de Bâle ou de la réglementation intérieure du Brésil, telle que la Résolution CONAMA n° 23/1996. Les pneumatiques de rebut sont plutôt des "dangerous waste". Le Brésil emploie le terme "dangerous" par analogie avec les effets dangereux de l'accumulation et de l'élimination des pneumatiques de rebut, tels que ceux qui sont décrits dans le rapport de l'Agence britannique pour l'environnement intitulé *Tyres in the Environment* (*Les pneumatiques dans l'environnement*) (pièce BRA-1).

Question n° 11

Aux paragraphes 24 et 26 de sa première communication écrite, le Brésil fournit des données sur les cas de dengue déclarés au Brésil jusqu'en 2002 et il dit que les cas de dengue ont augmenté au Brésil à la fin des années 90.

a) Le Brésil peut-il fournir des données plus récentes (c'est-à-dire à partir de 2003) concernant le nombre de cas de dengue déclarés au Brésil, et

b) Le Brésil peut-il expliquer pourquoi l'accroissement des importations de pneumatiques rechapés en 1998 a eu une incidence sur l'augmentation du nombre de cas de dengue la même année, ainsi que le Brésil l'a dit dans la dernière phrase du paragraphe 26 de sa première communication écrite?

c) Le Brésil peut-il expliquer le lien qui existe entre l'apparition de cas de dengue et l'importation de pneumatiques rechapés à la lumière des résultats du programme Paraná rodando limpo?

18. a)

1992	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**
1 658	7 388	56 584	137 317	187 762	249 239	528 388

1999	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
209 668	239 870	428 117	794 000	346 118	107 168	214 171

19. b) Le paragraphe 26 est libellé comme suit:

> Au cours des années 90, la prolifération rapide de la maladie au Brésil a semblé coïncidé avec l'accroissement des importations de pneumatiques usagés et rechapés. En 1992, le Brésil a importé 5 862 tonnes de pneumatiques usagés et rechapés et l'on a déclaré 1 658 cas de dengue. Alors que les importations avaient sextuplé en 1998, l'incidence de la dengue a fait un bond pour s'élever à 528 388 cas.

20. Le paragraphe ne laisse pas entendre que les importations de pneumatiques rechapés en 1998 ont entraîné une hausse du nombre de cas de dengue la *même* année. Il fait plutôt état d'une tendance à la hausse du nombre de cas de dengue qui a suivi l'accroissement des importations de pneumatiques usagés et rechapés tout au long des années 90.

21. c) Le programme *Paraná Rodando Limpo* est un programme du secteur privé qui complète l'initiative d'envergure lancée par le Brésil pour éradiquer la dengue en réduisant l'accumulation de pneumatiques de rebut et en éliminant les autres sources de prolifération des moustiques, telles que les citernes d'eau non fermées. Le Brésil a décrit cette initiative aux paragraphes 70 à 73 de sa première communication écrite et, à nouveau, dans sa déclaration orale. La campagne a contribué à la diminution des sources de prolifération des moustiques et de l'incidence de la dengue dans l'État du Paraná.

Question n° 12

Existe-t-il des études épidémiologiques qui montrent que les cas de dengue ou de malaria au Brésil sont liés à la présence de pneumatiques de rebut dans les régions pertinentes de dissémination de ces deux maladies? Dans quelle mesure les vieux pneumatiques rechapés, qui se sont transformés en déchets, ont-ils contribué dans le passé à l'accumulation de déchets dans ces régions? Veuillez présenter des éléments de preuve à l'appui, notamment des études.

22. Les études que mentionnent les Communautés européennes existent effectivement et le Brésil entend choisir les plus pertinentes d'entre elles et les faire traduire en langue anglaise afin de les présenter au Groupe spécial dans les meilleurs délais.

Question n° 13

Au paragraphe 36 de sa première communication écrite, le Brésil présente certains chiffres sur les incendies de pneumatiques survenus sur son territoire. Le Brésil pourrait-il donner des renseignements détaillés sur l'emplacement, les origines/causes, l'étendue et la durée de ces incendies et des autres incendies de pneumatiques ayant eu lieu au cours des dix dernières années?

23. Le Brésil ne dispose pas de statistiques pour les dix dernières années qui comprendraient les renseignements demandés. Il a fourni ces renseignements au paragraphe 36 de sa première communication écrite pour indiquer clairement que les incendies de pneumatiques sont une menace réelle au Brésil comme c'est le cas ailleurs dans le monde, y compris dans les Communautés européennes. *Voir* la première communication écrite du Brésil, paragraphe 34; *voir aussi* la pièce BRA-10, page 8.

Question n° 14

Existe-t-il des études qui évaluent les conséquences négatives réelles sur la santé des personnes et sur la faune et la flore causées par les incendies de pneumatiques de rebut qui se sont produits dans le passé au Brésil? Prière de les fournir.

24. Tous les renseignements d'ordre sanitaire dont dispose le Brésil, y compris ceux de l'Organisation mondiale de la santé et des États membres des Communautés, ont clairement indiqué qu'il y avait effectivement des "conséquences négatives réelles" – en fait des conséquences potentiellement mortelles – "sur la santé des personnes et sur la faune et la flore causées par les incendies de pneumatiques de rebut" dans les régions où se produisaient de tels incendies. Le Brésil est étonné que les Communautés européennes semblent douter que ce soit le cas.

Question n° 15

Au Brésil, les installations de stockage des pneumatiques de rebut sont-elles, dans tous les cas, soumises à une étude d'impact sur l'environnement (EIE) obligatoire? Dans la négative, quels sont les critères pour décider quand une EIE est demandée au Brésil? Dans les deux cas, veuillez fournir la législation intérieure pertinente.

25. Le Brésil a présenté des éléments de preuve exhaustifs sur les risques pour la santé et l'environnement qui découlent du stockage des pneumatiques de rebut. Le stockage est une méthode d'élimination dangereuse, ainsi que le reconnaissent les Lignes directrices de la Convention de Bâle sur les pneumatiques (Basel Tyre Guidelines), ainsi que les propres rapports des Communautés européennes. Le Brésil est étonné que les Communautés européennes lui recommandent de stocker les pneumatiques de rebut alors qu'elles font de leur mieux pour éviter de le faire.

Question n° 16

La législation brésilienne fixe-t-elle des limites aux émissions de dioxines des fours à ciment, des autres fours ou des incinérateurs de déchets? Veuillez indiquer quelles sont ces limites et fournir un exemplaire des dispositions juridiques concernant spécifiquement cette question.

26. *Voir* la pièce BRA-104.

Question n° 17

Au paragraphe 74 de sa première communication écrite, le Brésil dit qu'il "a agréé quelque 46 sociétés pour le traitement des pneumatiques de rebut". Le Brésil pourrait-il fournir des renseignements sur les points suivants:

a) la liste de ces sociétés, en précisant les opérations de transformation qu'elles effectuent en ce qui concerne les pneumatiques de rebut et l'emplacement des installations où ont lieu ces opérations de transformation, et

b) le nombre de pneumatiques de rebut transformés par chacune de ces sociétés au cours des dix dernières années, en présentant les données pour chaque installation et pour chaque année?

27. Le Brésil estime que les renseignements demandés ne sont pas pertinents pour les questions dont est saisi le Groupe spécial et que leur production dans le délai limité dont il dispose pour répondre à ces questions serait indûment onéreuse. Si le Groupe spécial souhaite obtenir ces renseignements, le Brésil fera de son mieux pour les lui fournir.

Question n° 18

Concernant les paragraphes 137 et 164 de la première communication écrite du Brésil, pourquoi dans la procédure de règlement des différends engagée par l'Uruguay à l'encontre de l'interdiction d'importer des pneumatiques rechapés, le Brésil n'a-t-il pas invoqué devant le Tribunal arbitral du MERCOSUR l'article 50 d) du Traité de Montevideo, qui autorise l'application de mesures pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux et la préservation des végétaux? Y avait-il des obstacles juridiques qui empêchaient le Brésil d'invoquer cette disposition et, dans l'affirmative, quels étaient-ils?

28. Comme le Brésil l'a expliqué aux paragraphes 77 et 137 de sa première communication écrite, la question déterminante en l'espèce était celle de savoir si la Portaria n° 8/2000 constituait une nouvelle restriction à l'importation qui contrevenait à la Décision CMC n° 22/2000. Il n'y avait pas d'obstacle juridique qui empêchait d'invoquer l'article 50 d) du Traité de Montevideo, mais il ne semblait pas nécessaire de s'appuyer sur cet article à l'époque parce qu'il s'agissait d'une simple question d'historique de la législation. Les conseils du Brésil étaient d'avis qu'il leur fallait seulement montrer que la prohibition à l'importation était en vigueur depuis 1991, et le règlement de 2000 clarifiait simplement la portée de cette prohibition.

Question n° 19

Au paragraphe 177 de sa première communication écrite, le Brésil fait référence au MERCOSUR en tant qu'"union douanière dûment notifiée au sens de l'article XXIV". Quel est le document qui constitue la notification au sens de l'article XXIV:7 a)?

29. Le Brésil et ses partenaires du MERCOSUR ont notifié l'union douanière au GATT dans le document portant la cote L/6985. Le Brésil n'a pas connaissance de prescriptions en matière de notification au titre de l'article XXIV auxquelles les parties du MERCOSUR ne se seraient pas conformées ni du fait que de telles prescriptions auraient été portées à leur attention au cours de la période de plus de dix ans qui s'est écoulée depuis la date de cette notification.

Question n° 20

Au paragraphe 187 de sa première communication écrite, le Brésil affirme que dans la mesure où la loi de l'État du Rio Grande do Sul est en conflit avec la mesure fédérale, cette dernière prévaudra et l'éclipsera.

a) Le Brésil pourrait-il expliquer si, et dans quelle mesure, il estime que la loi de l'État du Rio Grande do Sul est en conflit avec la législation fédérale brésilienne?

b) S'il existe un conflit, le Brésil pourrait-il expliquer quelles en sont les conséquences, en droit brésilien? Le gouvernement brésilien a-t-il pris des mesures pour empêcher l'application de la loi de l'État?

c) Si l'interdiction fédérale d'importer des pneumatiques rechapés était levée, quelles conséquences cela aurait-il pour l'application de la loi de l'État?

d) Quel lien y a-t-il entre l'article premier de la loi de l'État, qui semble prohiber la commercialisation des pneumatiques rechapés importés, et l'article 2 de la même loi, qui semble autoriser une telle commercialisation sous réserve de certaines conditions en matière d'élimination?

30. Voir les réponses du Brésil aux questions n° 55 à 62 du Groupe spécial.

ANNEXE 3[1]

RÉPONSES DES TIERCES PARTIES AUX QUESTIONS DU GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND

Question n° 1. Aux États-Unis

Au paragraphe 10 de votre communication en tant que tierce partie, vous faites valoir que le Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV "indique clairement que le fait de satisfaire à la prescription de l'article XXIV:7 a) en matière de notification est une condition préalable pour démontrer qu'un accord régional est une union douanière ou une zone de libre-échange qui est conforme à l'article XXIV". Pourriez-vous clarifier les points suivants:

a) Sur quelle base juridique alléguez-vous que le fait de ne pas notifier un accord provisoire au titre de l'article XXIV:7 a) a pour conséquence juridique d'empêcher un membre d'une union douanière de démontrer dans le cadre d'une procédure de groupe spécial que l'union douanière en question est conforme à l'article XXIV:5?

b) Quelle est, à votre avis, la pertinence du fait que les Membres de l'OMC sont convenus, tel qu'indiqué dans le mandat adopté pour l'examen du MERCOSUR, d'examiner le MERCOSUR au titre de l'article XXIV (ainsi que de la Clause d'habilitation), et que l'examen du MERCOSUR a en fait été effectué au titre de cette disposition?

c) Quelle est la pertinence du fait que les parties au MERCOSUR n'ont pas notifié l'accord, encore que ce soit au titre d'une disposition distincte?

d) Le fait que le MERCOSUR fait l'objet d'un examen devant le CACR peut-il être considéré comme un moyen de satisfaire à la prescription en matière de notification?

Réponse des États-Unis

a)

1. Les États-Unis tiennent à noter tout d'abord qu'ils souscrivent au point de vue du Taipei chinois selon lequel, si le Groupe spécial conclut que l'interdiction d'importer et les amendes ne sont pas compatibles avec les dispositions du GATT de 1994 énumérées par les Communautés européennes, et qu'il conclut en outre que ces mesures ne sont pas admissibles au titre de l'article XX b), il peut appliquer le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les arguments du Brésil relatifs à l'article XXIV.

2. Concernant la question du Groupe spécial, le paragraphe premier du *Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("Mémorandum d'accord") dispose que "[p]our être conformes à l'article XXIV, les unions douanières, zones de libre-échange et accords provisoires conclus en vue de l'établissement d'une union douanière ou d'une zone de libre-échange, doivent satisfaire, entre autres, aux dispositions des paragraphes 5, 6, 7 et 8 de cet article". Par conséquent, pour être conforme à l'article XXIV, une union douanière doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 7 de cet article, qui contient l'obligation de notification. Le fait de ne pas notifier une union douanière conformément au paragraphe 7 ne rend pas simplement cette union douanière incompatible avec ce paragraphe; mais plutôt, au titre du

[1] Les notes de bas de page figurant dans cette section sont celles des tierces parties.

paragraphe premier du Mémorandum d'accord, une telle union douanière n'est pas "conforme à l'article XXIV" dans son ensemble. Il n'est donc pas possible de se prévaloir des dispositions spéciales applicables à une union douanière au titre de l'article XXIV, y compris du paragraphe 5.

3. Le texte de l'article XXIV et du Mémorandum d'accord rend compte du fait que, du point de vue institutionnel, les obligations de notification sont des composantes importantes des Accords de l'OMC. La notification d'une union douanière au titre du paragraphe 7 déclenche un processus d'examen exhaustif décrit à l'article XXIV ainsi que dans le Mémorandum d'accord. Les Membres qui choisissent de soumettre une union douanière à laquelle ils sont parties aux procédures énoncées à l'article XXIV et dans le Mémorandum d'accord en recourant au processus de notification formelle ne sont pas habilités à invoquer cette disposition pour déroger à leurs obligations dans le cadre de l'OMC qui y sont mentionnées.

b)

4. Bien que les pays membres du MERCOSUR aient consenti à une forme d'examen au Comité des accords commerciaux régionaux, et que le MERCOSUR fait actuellement l'objet d'un tel examen, ce processus ne constitue pas une notification faite conformément au paragraphe 7 de l'article XXIV. Dans le compromis auquel ils sont arrivés pour engager l'examen, les Membres, y compris le Brésil, ne sont pas convenus qu'un tel examen était mené suivant les termes du paragraphe 7.

5. Le paragraphe 7 de l'article XXIV et le Mémorandum d'accord contiennent plusieurs prescriptions à l'intention des Membres adressant des notifications au titre de cette disposition qui ne sont pas spécifiées dans le mandat de l'examen du MERCOSUR. Par exemple, le paragraphe 7 comprend l'obligation de fournir aux Membres les renseignements qui leur permettront de faire les rapports et les recommandations "qu'[ils] jugeront appropriés", et l'obligation de ne pas maintenir ou mettre en vigueur un accord d'union douanière si les parties "ne sont pas disposées à le modifier conformément à ces recommandations". Article XXIV:7. De même, le Mémorandum d'accord contient plusieurs dispositions additionnelles régissant l'examen des notifications faites conformément au paragraphe 7, dont aucune n'est spécifiée dans le mandat d'examen du MERCOSUR.

6. Il serait donc inapproprié de considérer que l'examen du MERCOSUR est suffisant pour satisfaire à la prescription en matière de notification énoncée au paragraphe 7 de l'article XXIV.

c)

7. Le fait que les parties au MERCOSUR ont notifié l'accord conformément à la Clause d'habilitation n'est pas pertinent pour déterminer si le MERCOSUR est une union douanière conforme à l'article XXIV. Rien dans le texte de l'article XXIV ou du Mémorandum d'accord n'étaye la conclusion selon laquelle une notification faite au titre de la Clause d'habilitation satisfait à la prescription du paragraphe 7 de l'article XXIV en matière de notification.

d)

8. Non. Tel que mentionné ci-dessus, dans le compromis auquel ils sont arrivés, les Membres ne sont pas convenus qu'un tel examen était effectué suivant les termes du paragraphe 7, et l'examen est effectué dans le cadre d'un mandat qui n'est pas le même que celui du texte de l'article XXIV et du Mémorandum d'accord.

Question n° 2. Au Japon

Au paragraphe 27 de sa communication en tant que tierce partie, le Japon demande au Groupe spécial d'"examiner l'applicabilité de l'article XX b) en prenant pleinement en compte une analyse des risques qui s'appuie sur un grand nombre de preuves scientifiques provenant d'organismes et experts internationaux crédibles". Pourriez-vous donner quelques exemples de personnes ou d'organismes qui, à votre avis, pourraient être considérés comme des "organismes et experts internationaux crédibles" pour les questions intéressant le présent différend?

Réponse du Japon

9. Bien qu'il incombe au Brésil de prouver, à l'aide de données suffisantes, y compris de données sur les évaluations des risques effectuées par des organismes et experts internationaux crédibles, le bien-fondé de son affirmation selon laquelle toutes les méthodes d'élimination des pneumatiques de rebut, y compris la valorisation énergétique par l'incinération, ne sont pas sans danger, adéquates ou efficaces en termes de coûts, le Japon est d'avis que les organismes internationaux crédibles comprennent l'Organisation mondiale de la santé et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, qui tous deux traitent, entre autres, de la question des polluants atmosphériques toxiques.

Question n° 3. À l'Australie

Au paragraphe 8 de votre déclaration orale, vous dites que "l'Australie préconise d'évaluer attentivement les éléments de preuve factuels qui lui ont été soumis, y compris en s'appuyant au besoin sur les opinions d'experts". Pour quelles questions spécifiques l'Australie estime-t-elle que le Groupe spécial doit chercher à obtenir les avis d'experts?

Réponse de l'Australie

10. La remarque faite par l'Australie se voulait d'un caractère général, et visait à souligner la complexité des questions dont était saisi le Groupe spécial pour ce qui était de déterminer l'application de l'article XX aux mesures en cause.

11. Nous estimons que les opinions d'experts pourraient aider le Groupe spécial à déterminer si l'interdiction brésilienne d'importer des pneumatiques rechapés est nécessaire pour protéger la santé des personnes, y compris en ce qui concerne les questions suivantes:

a) Quelle est l'incidence de l'élimination des pneumatiques rechapés sur la santé des personnes?

b) L'interdiction d'importer réduit-elle effectivement le nombre total de pneumatiques qui doivent être éliminés au Brésil? Cela pose la question de la capacité de l'interdiction d'importer de réaliser l'objectif de la politique cité par le Brésil, et celle de la mesure dans laquelle l'interdiction est nécessaire pour la réalisation de cet objectif.

c) Les risques pour la santé qui sont liés à l'élimination des déchets de pneumatiques rechapés augmentent-ils en proportion du volume de pneumatiques éliminés?

12. Il se pourrait aussi que d'éventuelles évaluations effectuées par des experts soient pertinentes pour l'examen par le Groupe spécial de la question de savoir si des mesures de rechange qui auraient moins d'effets de restriction des échanges sont disponibles pour permettre au Brésil de protéger la santé des personnes.

Question n° 4. À la Chine

Au paragraphe 18 de sa communication en tant que tierce partie et au paragraphe 7 de sa déclaration orale, la Chine demande au Groupe spécial de prendre en compte le fait que le Brésil est un pays en développement. Pourriez-vous donner des détails sur le contexte dans lequel le Groupe spécial devrait prendre en compte le fait que le Brésil est un pays en développement en ce qui concerne les questions présentées en l'espèce?

Réponse de la Chine

13. On pourrait dire que l'une des politiques fondamentales du système commercial multilatéral est d'établir une différenciation en faveur des pays en développement. En ce qui concerne la protection de l'environnement, le préambule de l'Accord de Marrakech dit expressément que l'OMC devrait avoir "en vue à la fois de protéger et préserver l'environnement et de *renforcer les moyens d'y parvenir d'une manière qui soit compatible avec leurs besoins et soucis respectifs à différents niveaux de développement économique*". (Pas d'italique dans l'original)

14. La ligne directrice est pertinente en particulier pour déterminer s'il est satisfait au critère de la nécessité de l'article XX b). Il est juste de faire valoir que les pays en développement ont peut-être des ressources technologiques et financières suffisantes pour recycler les déchets et qu'il n'est donc peut-être pas "nécessaire" qu'ils restreignent les échanges de déchets ou de produits rechapés pour résoudre les problèmes environnementaux. Mais les pays en développement qui n'ont pas de telles ressources pourraient devoir prendre certaines mesures rigoureuses ayant des effets de restriction des échanges pour atteindre le même but.

Question n° 5. À la Corée

Au paragraphe 38 de sa communication écrite, la Corée dit que "[l]es exceptions énoncées à l'article XX du GATT de 1994 peuvent justifier des mesures qui sont incompatibles avec les autres dispositions du GATT de 1994 et les exonérer de l'obligation de compatibilité, mais non les rendre compatibles". Quel est le fondement juridique de la position selon laquelle une mesure incompatible avec les règles du GATT qui est "exonérée" au titre de l'article XX de l'obligation de compatibilité ne puisse pas être considérée comme faisant partie des "lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du [GATT de 1994]".

Réponse de la Corée

15. Le fondement juridique de la position ci-dessus de la Corée figure dans l'interprétation du texte de l'article XX d). L'article 31 de la Convention de Vienne sur le droit des traités dispose qu'un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

16. Le texte introductif de l'article XX dispose que "rien dans le [*GATT de 1994*] ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par toute partie contractante des mesures …" et l'article XX d) ajoute "… nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les *dispositions du [GATT de 1994]* [pas d'italique dans l'original]." La Corée estime que, lorsqu'on considère le sens ordinaire de ces termes de l'article XX d), le champ d'application du "[GATT de 1994]" dans le texte introductif de l'article XX et à l'article XX d) serait le même.

17. Quand on considère le contexte, l'objet et le but de l'article XX, qui prévoit des "exceptions générales" au GATT de 1994, l'expression "[GATT de 1994]" dans le texte introductif de l'article XX

désignerait les dispositions de fond du GATT de 1994, à l'exception des motifs d'exonération prévus à l'article XX. Ainsi, l'expression "dispositions du [GATT de 1994]" figurant à l'article XX d) doit aussi désigner la même chose, à savoir que les "lois et règlements" dont il est question à l'article XX d) doivent être compatibles avec les dispositions de fond du GATT de 1994. Toutefois, l'article XX présuppose l'incompatibilité d'une mesure avec ces dispositions de fond du GATT et ne rend pas compatibles avec les règles du GATT ces mesures qui ne sont pas compatibles.

18. La Corée estime donc que l'interprétation du texte de l'article XX d) permet de conclure que les mesures incompatibles avec les règles du GATT qui sont justifiées au regard de l'article XX ne peuvent pas être considérées comme des "lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du [GATT de 1994]".

Réponse des États-Unis

19. Sans prendre position sur la question de savoir si la mesure en cause satisfait aux critères de l'article XX, les États-Unis présentent les observations ci-après. Le texte introductif de l'article XX dispose que "rien dans le présent accord ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par toute partie contractante" du type de mesures énumérées dans ledit article. Ainsi, si une mesure satisfait aux critères de l'article XX, elle peut être adoptée et appliquée. Autrement dit, il n'y a pas incompatibilité avec les règles du GATT de 1994. La question au titre des accords visés consiste donc à déterminer si une mesure est compatible ou incompatible. Aucune disposition du GATT de 1994 ni des accords visés ne fait référence à une mesure "exonérée" de l'obligation de compatibilité. Il n'y a aucun fondement juridique permettant d'établir une troisième catégorie de mesures "exonérées" de l'obligation de compatibilité.

20. Si la position de la Corée était correcte, il semblerait difficile de concilier le nombre de conséquences qui en découleraient avec le texte même de l'article XX et le fait que les Membres peuvent adopter et appliquer des mesures qui satisfont aux critères de l'article XX. Par exemple, en vertu de l'article 19:1 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends*, un groupe spécial ou l'Organe d'appel serait tenu de constater que la mesure, même si elle satisfait aux prescriptions de l'article XX, est "incompatible" avec un accord visé et il recommanderait donc qu'elle soit rendue conforme audit accord. Si un Membre peut maintenir la mesure, comment pourrait-il être tenu de la mettre en conformité?

Question n° 6. Au Japon

Au paragraphe 18 de sa déclaration orale, le Japon dit que "le Brésil s'est sérieusement efforcé de convaincre les pays membres du MERCOSUR au cours de la procédure du Tribunal ad hoc …" Quelle est la raison d'être de cette déclaration?

Réponse du Japon

21. Au cours de la procédure en question du Tribunal du MERCOSUR, le Brésil a essayé de justifier la compatibilité de son interdiction d'importer avec ses obligations au titre de l'accord sur le MERCOSUR. Cette justification, ou défense, de sa mesure par le Brésil pendant la procédure elle-même devrait être considérée comme la preuve que le Brésil s'est "sérieusement efforcé", selon les termes utilisés par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, [de convaincre le MERCOSUR].[2]

22. Il aurait été souhaitable que le Brésil consulte les principaux pays exportateurs de pneumatiques rechapés qui ne sont pas membres du MERCOSUR lorsqu'il a levé son interdiction

[2] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 171.

d'importer pour les pays membres du MERCOSUR conformément à la décision rendue par le Tribunal *ad hoc* en 2002. À ce moment-là, le Brésil avait terminé les discussions sur l'interdiction d'importer en question avec les pays membres du MERCOSUR et il aurait dû en même temps être pleinement conscient de la nécessité de justifier l'interdiction à l'importation au regard de l'article XX à la lumière de l'obligation lui incombant en vertu des Accords de l'OMC. Toutefois, le Brésil n'a pas tirer parti de la possibilité qu'il avait de chercher à tenir des consultations avec des pays non membres du MERCOSUR.

Question n° 7. Au Japon

Comment définissez-vous le terme "recyclage"?

Réponse du Japon

23. Le "recyclage" consiste généralement à faire une utilisation efficace d'un produit usagé, en lui faisant subir ou sans lui faire subir un traitement additionnel, d'une manière qui est habituellement différente de son utilisation initiale.

24. Plus précisément, i) le recyclage thermique et ii) le recyclage des matériaux sont les deux façons habituelles de recycler les pneumatiques de rebut au Japon.

25. Le recyclage thermique représente la majeure partie du recyclage des pneumatiques de rebut au Japon. Selon cette méthode, les pneumatiques sont utilisés comme combustibles pour la production de ciment, d'acier et de papier.

26. Avec la méthode du recyclage des matériaux, les pneumatiques sont utilisés comme matériaux pour le pavage des routes, le rechapage des pneumatiques et la régénération du caoutchouc, etc.

Question n° 8. Au Japon

Au paragraphe 36 de sa communication écrite, le Japon dit ce qui suit: "Un autre exemple est le recyclage des pneumatiques rechapés usagés. Au Japon, la plupart des pneumatiques usagés sont recyclés de diverses manières, et environ la moitié pour servir de combustibles." Cela peut-il être dû au fait que le Japon est un pays avancé et qu'il est donc plus susceptible de recycler la plupart de ses pneumatiques usagés?

Réponse du Japon

27. Au Japon, près de 90 pour cent des pneumatiques de rebut sont recyclés. Pour obtenir ce taux de recyclage relativement élevé, il est indispensable de mettre en place des systèmes permettant la collecte et l'élimination appropriées des pneumatiques de rebut. Nous estimons que de tels systèmes peuvent être introduits dans de nombreux pays, y compris le Brésil, qu'il s'agisse ou non de pays avancés et ce, pour les raisons suivantes.

28. Un système de collecte appropriée est particulièrement important pour le recyclage parce que la collecte en est la première étape. Au Japon, les pneumatiques de rebut doivent être récupérés le long d'itinéraires particuliers prescrits par la loi. Lorsque des personnes veulent se débarrasser de pneumatiques de rebut, elles doivent les apporter à des "dépositaires désignés", tels que des revendeurs de pneumatiques, des stations-service, des concessionnaires automobiles, des ateliers de réparation automobile, des revendeurs de pièces automobiles. Les "dépositaires désignés" doivent ensuite livrer les pneumatiques qui leur ont été remis à des "récupérateurs de pneumatiques de rebut". Lorsque les entreprises concernées, telles que les entreprises de transport, veulent se débarrasser de

pneumatiques de rebut, elles doivent les apporter directement aux "récupérateurs de pneumatiques de rebut". Les "récupérateurs de pneumatiques de rebut" doivent ensuite remettre ces pneumatiques à des "éliminateurs provisoires", qui les acheminent à des "éliminateurs finals" après avoir fait subir un processus de semi-élimination aux pneumatiques qui leur ont été livrés.

29. Ainsi, en vertu de la loi, les pneumatiques de rebut doivent au bout du compte être récupérés dans les locaux des éliminateurs. L'introduction d'un tel système de collecte ne nécessite pas une technologie de pointe ni des coûts particuliers.

30. Le système de collecte susmentionné est jumelé à un système d'élimination approprié. Plus précisément, le Japon recourt à un "système de manifestes", en vertu duquel il est possible de retracer l'origine d'un pneumatique de rebut et chacun des procédés d'élimination qu'il a subi en consultant des bordereaux dénommés "manifestes". Dans le cadre de ce système, chaque participant au processus d'élimination, par exemple, une entreprise de transport, un récupérateur de pneumatiques de rebut et un éliminateur mentionné au paragraphe 9 ci-dessus, doit conserver le coupon correspondant du manifeste qui contient les renseignements nécessaires pour l'élimination. À l'issue de l'étape finale de l'élimination, un "coupon final" est remis à la personne qui s'était à l'origine débarrassée des pneumatiques (une entreprise de transport, par exemple), afin de confirmer que les pneumatiques ont été convenablement éliminés. Ce système est conçu pour empêcher l'élimination illégale des pneumatiques de rebut et encourager leur élimination appropriée. Ce type de système ne nécessite pas non plus une technologie de pointe ni des coûts particuliers.

31. Concernant la méthode d'élimination elle-même, c'est le recyclage thermique qui est surtout utilisé au Japon. Tel qu'indiqué au paragraphe 6 ci-dessus dans la réponse à la question n° 7, la méthode du recyclage thermique permet d'utiliser les pneumatiques de rebut comme combustible dans des fours servant à la fabrication de produits tels que le ciment, l'acier et le papier. Le Japon estime que les fours ne sont pas des installations coûteuses pour les fabricants industriels car on en trouve souvent dans les usines de nombreux pays où ils servent à la fabrication de produits tels que le ciment, et que l'utilisation de pneumatiques de rebut comme combustible dans des fours ne nécessite pas une technologie avancée.

32. Concernant la sécurité de l'incinération de pneumatiques dans des fours, le Brésil fait valoir au paragraphe 122 de sa première communication écrite que "… la conséquence inévitable de [l'incinération à des fins de valorisation énergétique] est l'émission de rejets dangereux et nuisibles, même dans les conditions les mieux contrôlées".

33. Si l'on met de côté la question de savoir si le Brésil a fourni suffisamment de données montrant que l'incinération à des fins de valorisation énergétique produit des rejets "dangereux et nuisibles, même dans les conditions les mieux contrôlées" ou celle de savoir si les fabricants industriels brésiliens n'ont pas les moyens de financer la construction de telles installations d'incinération, étant donné la composition des matériaux des pneumatiques, nous ne croyons pas que l'incinération de pneumatiques de rebut produit nécessairement des rejets dangereux et nuisibles. Selon l'Association japonaise des fabricants de pneus pour automobiles (JATMA), qui comprend les principales entreprises nationales de fabrication de pneumatiques et qui s'occupe aussi de la question de l'élimination des pneumatiques de rebut, y compris les émissions dangereuses, la composition en matières premières d'un pneumatique moyen s'établit comme suit:

Matériaux	Ratio
Caoutchouc	50,2%
Noir de carbone	25,7%
Câble pour pneu	13,5%
Ingrédients de mélange	5,9%
Fils d'acier de la tringle	4,7%

34. La JATMA possède des données expérimentales sur les émissions résultant de la combustion des ingrédients de mélange des pneumatiques moyens susmentionnés. Au cours de l'expérience qu'elle a menée, la JATMA a incinéré des pneumatiques de rebut dans un four et elle a analysé les gaz produits lors de l'incinération. Les résultats de l'analyse montrent que la quantité de rejets dangereux et nuisibles produits par l'incinération est très faible et bien inférieure à la norme jugée sans danger pour la santé des personnes.[3]

35. Par conséquent, nous croyons que l'incinération est une méthode de recyclage efficiente et sans danger disponible non seulement au Japon, mais également au Brésil.

Question n° 9. Au Taipei chinois

Au paragraphe 7 de sa communication écrite, le Taipei chinois dit que "[s]i le Groupe spécial déterminait que l'interdiction d'importer et les amendes sont incompatibles avec les dispositions du GATT, l'exemption ne pourrait pas à elle seule constituer une mesure séparée. Dans cette éventualité, le Groupe spécial devrait appliquer le principe d'économie jurisprudentielle au moyen de défense de l'exemption du Brésil au titre de l'article XXIV". Pourriez-vous développer cette déclaration.

Réponse du Taipei chinois

36. Dans l'affaire *Australie – Saumons*, l'Organe d'appel a précisé ce qui suit:

> "Le principe d'économie jurisprudentielle doit être appliqué en gardant à l'esprit le but du système de règlement des différends. Ce but est de régler la question en cause et "d'arriver à une solution positive des différends".[176] Ne régler que partiellement la question en cause ne représenterait pas une véritable économie jurisprudentielle. Un groupe spécial doit examiner les allégations au sujet desquelles il est nécessaire d'établir une constatation pour que l'ORD puisse faire des recommandations et prendre des décisions suffisamment précises, auxquelles le Membre pourra donner suite rapidement, "pour que les différends soient résolus efficacement dans l'intérêt de tous les Membres".[177"4]

[176] Mémorandum d'accord, article 3:7.

[177] Mémorandum d'accord, article 21:1.

[3] Par exemple, pour ce qui est des émissions de dioxines, la norme est fixée à 5 ng/m^3 pour les incinérateurs de pneumatiques d'une capacité de combustion de moins de 2 000 kg en vertu de la loi japonaise pertinente.

[4] Rapport de l'Organe d'appel *Australie – Saumons*, paragraphe 223.

37. Par ailleurs, dans l'affaire *États-Unis – Chemises et blouses*, l'Organe d'appel a dit ce qui suit:

> "Rien dans [l'article 11 du Mémorandum d'accord] ni dans la pratique antérieure du GATT n'exige qu'un groupe spécial examine toutes les allégations formulées par la partie plaignante … Étant donné le but explicite du règlement des différends qui transparaît dans tout le *Mémorandum d'accord*, nous ne considérons pas que l'article 3:2 du *Mémorandum d'accord* est censé encourager ni les groupes spéciaux ni l'Organe d'appel à "légiférer" en clarifiant les dispositions existantes de l'*Accord sur l'OMC* hors du contexte du règlement d'un différend particulier. Un groupe spécial ne doit traiter que les allégations qui doivent l'être pour résoudre la question en cause dans le différend."[5] (Souligné dans l'original)

38. L'Organe d'appel indique donc clairement que, bien qu'il puisse effectivement examiner chaque allégation et moyen de défense formulés par la partie plaignante et la partie défenderesse, le Groupe spécial a le pouvoir discrétionnaire de n'examiner que les allégations et les moyens de défense nécessaires pour aider l'ORD à faire des recommandations et prendre des décisions auxquelles le Membre pourra donner suite dans les moindres délais pour que le différend soit résolu efficacement.

39. En l'espèce, la partie plaignante, les Communautés européennes, a choisi de fonder sa plainte sur quatre mesures séparées du Brésil. L'une de ces mesures est une exemption pour les pneumatiques rechapés en provenance des pays membres du MERCOSUR de l'application de l'interdiction d'importer et des amendes que le Brésil a imposées aux pneumatiques rechapés en provenance des autres pays. Le verbe "to exempt" (exempter), d'où le substantif "exemption" tire son sens, est défini comme suit: "[g]rant immunity … *from* a liability to which other are subject" (dispenser … *d'une* obligation à laquelle d'autres personnes sont soumises.[6] (pas d'italique dans l'original) Selon cette définition, une exemption est liée à une obligation, ce qui en l'espèce est le cas de l'interdiction d'importer et des amendes, qui sont les mesures auxquelles l'exemption s'applique. En l'absence de l'interdiction d'importer et des amendes, l'exemption est vide de sens et elle ne peut pas à elle seule constituer une mesure indépendante.

40. Si le Groupe spécial constatait que l'interdiction d'importer et les amendes étaient incompatibles avec les dispositions du GATT et que les conditions énoncées à l'article XX n'avaient pas été remplies, il ne serait pas utile pour la résolution du différend que le Groupe spécial se prononce ensuite sur la compatibilité de l'exemption avec les règles de l'OMC, parce qu'il aurait déjà été constaté que les mesures pour lesquelles l'exemption tire son existence sont incompatibles. Dans une telle circonstance, il serait justifié que le Groupe spécial applique le principe d'économie jurisprudentielle.

---

[5] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 18 à 20.
[6] Shorter Oxford English Dictionary, cinquième édition, volume 1, 2002, page 886.