ORGANISATION MONDIALE

DU COMMERCE

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

(08-3275)

Original: anglais

CHINE – MESURES AFFECTANT LES IMPORTATIONS DE PIÈCES AUTOMOBILES

Rapports du Groupe spécial

TABLE DES MATIÈRES

Page

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

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

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

4. Les requérants n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'article III du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de l'article 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession ou de l'article 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession 41

5. Les États-Unis et les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'une violation de l'Accord SMC 42

6. Les allégations des plaignants en ce qui concerne le Protocole d'accession de la Chine et l'article XXIII du GATT de 1994 doivent être rejetées 42

7. Toute incompatibilité avec le GATT de 1994 relève de l'exception générale prévue à l'article XX d) 43

8. Conclusion 44

E. DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 44

1. Introduction 44

2. La Chine n'a pas réfuté une allégation *prima facie* 45

3. L'Accord sur les MIC et l'article III du GATT de 1994 45

a) L'Accord sur les MIC 46

b) Article III du GATT de 1994 46

4. La "thèse de l'anticontournement" présentée par la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994 48

5. Incompatibilité des mesures chinoises avec l'Accord SMC 53

6. Conclusion 53

F. DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 53

G. DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 62

1. Introduction 62

2. Questions de droit 64

a) La Chine n'a pas répondu à l'argumentation en relation avec l'article III du GATT de 1994 64

b) Moyens de défense fondés sur l'article XX invoqués par la Chine 66

3. Conclusion 68

H. DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL 69

1. Introduction 69

2. La question posée en l'espèce 69

3. Les mesures contestées interprètent et appliquent les dispositions tarifaires de la Chine pour les véhicules automobiles 71

4. La question liminaire soumise au Groupe spécial: interpréter la portée de l'article II 72

5. Les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II 74

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

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

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

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

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

i) *Exemption des formalités administratives pour les kits CKD et les kits SKD – Article 2.2 du Décret n° 125* *186*

ii) *Pièces automobiles importées ayant subi une transformation substantielle en Chine – Article 24 du Décret n° 125* *188*

2. Produits en cause 189

a) Gamme de produits en cause 189

b) Termes utilisés pour désigner des produits dans les mesures en cause 190

3. Charge de la preuve 191

4. Ordre de l'analyse du Groupe spécial 192

B. ARTICLE III DU GATT DE 1994 193

1. Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994? 193

a) Imposition prévue par les mesures 196

i) *Arguments des parties* *196*

ii) *Examen par le Groupe spécial* *198*

b) L'imposition est-elle une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994? 198

i) *Aperçu des arguments des parties* *198*

ii) *"Taxes et autres impositions intérieures" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994* *202*

Arguments des parties 202

Examen par le Groupe spécial 203

"Droits de douane proprement dits" au sens de l'article II:1 b) du GATT de 1994 205

Sens ordinaire de "droit de douane proprement dit" 206

"Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la première phrase de l'article I:1 b) – "à leur importation" 208

Arguments des parties 208

Examen par le Groupe spécial 214

"Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la deuxième phrase de l'article II:1 b) – "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" 218

Arguments des parties 218

Examen par le Groupe spécial 220

Pratique ultérieurement suivie 223

Conclusion 225

Objet et but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 229

Arguments des parties 229

Examen par le Groupe spécial 230

L'imposition prévue par les mesures est-elle un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b), première phrase, ou une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2? 231

iii) *Conclusion* *234*

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

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

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

ii) *Sens ordinaire du terme "véhicules automobiles"* *376*

iii) *Contexte du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier* *378*

Qu'est-ce qui constitue le contexte aux fins de l'interprétation du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier? 378

Autres termes employés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et les autres positions tarifaires du chapitre 87 380

Listes d'autres Membres 381

Le Système harmonisé 381

Notes explicatives générales relatives au chapitre 87 et RG1 2 a) 381

Note explicative VII) relative à la RGI 2 a) 384

iv) *Objet et but* *388*

v) *Pratique ultérieurement suivie* *389*

Pratique de la Chine depuis son accession à l'OMC 390

Pratique des plaignants depuis l'accession de la Chine à l'OMC 392

Pratique des autres Membres de l'OMC depuis l'accession de la Chine à l'Organisation 393

vi) *Moyens complémentaires d'interprétation* *394*

c) Conclusion 399

4. Le traitement auquel la Chine soumet les importations de kits CKD et de kits SKD conformément aux mesures est-il compatible avec ses engagements aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine? 399

a) Quel est l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail? 400

b) La Chine a-t-elle créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD? 400

c) Conclusion 406

G. AUTRES ALLÉGATIONS 406

1. Communautés européennes (DS339) 406

2. États-Unis (DS340) 406

3. Canada (DS342) 406

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS 407

A. PLAINTE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (DS339): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL 407

B. PLAINTE DES ÉTATS-UNIS (DS340): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL 408

C. PLAINTE DU CANADA (DS342): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL 410

ANNEXE A

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

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

ANNEXE B

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

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

ANNEXE C[1]

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

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

ANNEXE D

ÉCHANGE DE CORRESPONDANCE ENTRE LE GROUPE SPÉCIAL ET L'ONUG

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

ANNEXE E

TRADUCTIONS COMMUNES DES MESURES

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

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

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

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

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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte du Brésil*, WT/DS266/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de la Thaïlande*, WT/DS283/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Volailles	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures affectant l'importation de certains produits provenant de volailles*, WT/DS69/AB/R, adopté le 23 juillet 1998
CEE – Bananes II	Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Régime d'importation applicable aux bananes*, DS38/R, 11 février 1994, non adopté
CEE – Importations de viande de bœuf	Rapport du Groupe spécial du GATT *Communauté économique européenne – Importations de viande de bœuf en provenance du Canada*, L/5099, adopté le 10 mars 1981, IBDD, S28/97
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
CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux	Rapport du Groupe spécial du GATT *Mesures appliquées par la CEE aux protéines destinées à l'alimentation des animaux*, L/4599, adopté le 14 mars 1978, IBDD, S25/53
Chili – Boissons alcooliques	Rapport du Groupe spécial *Chili – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS87/R, WT/DS110/R, adopté le 12 janvier 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS87/AB/R, WT/DS110/AB/R
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*, WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
Chili – Système de fourchettes de prix	Rapport du Groupe spécial *Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles*, WT/DS207/R, adopté le 23 octobre 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS207/AB/R
Corée – Boissons alcooliques	Rapport du Groupe spécial *Corée – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS75/R, WT/DS84/R, adopté le 17 février 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R
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
Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf	Rapport du Groupe spécial *Corée – Mesures affectant les importations de viande de bœuf fraîche, réfrigérée et congelée*, WT/DS161/R, WT/DS169/R, adopté le 10 janvier 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS161/AB/R, WT/DS169/AB/R
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*, WT/DS213/AB/R, adopté le 19 décembre 2002
États-Unis – Article 337, 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

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Bois de construction résineux IV	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS257/AB/R, adopté le 17 février 2004
États-Unis – Boissons à base de malt	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Mesures affectant les boissons alcooliques et les boissons à base de malt*, DS23/R, adopté le 19 juin 1992, IBDD, S39/233
États-Unis – Certains produits en provenance des CE	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures à l'importation de certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS165/AB/R, adopté le 10 janvier 2001
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 de l'Organe d'appel *États-Unis – Subventions concernant le 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 – 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 – Fonds spécial pour l'environnement	Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation*, L/6175, adopté le 17 juin 1987, IBDD, S34/154
États-Unis – FSC	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"*, WT/DS108/AB/R, adopté le 20 mars 2000
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/RW2, adopté le 14 mars 2006, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW2
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/AB/RW, adopté le 29 janvier 2002
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 et Corr.1, adopté le 20 avril 2005
États-Unis – Loi de 1916 (CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte des Communautés européennes*, WT/DS136/R et Corr.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
États-Unis – Loi de 1916 (Japon)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte du Japon*, WT/DS162/R et Add.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R

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

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

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

I. INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

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

B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL

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

[2] Document WT/DS339/1 du 3 avril 2006.
[3] Document WT/DS340/1 du 3 avril 2006.
[4] Document WT/DS342/1 du 19 avril 2006.

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

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

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

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

1.11 En conséquence, le 29 janvier 2007, le Directeur général a donné au Groupe spécial la composition suivante[6]:

Président: M. Julio Lacarte-Muró

Membres: M. Ujal Singh Bhatia
M. Wilhelm Meier

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

C. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL

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

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

II. ASPECTS FACTUELS

A. MESURES EN CAUSE

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

[5] Document WT/DSB/M/221, paragraphe 54.
[6] Document WT/DS339/9, WT/DS340/9 et WT/DS342/9 du 30 janvier 2007.

a) la Politique concernant le développement de l'industrie automobile (Ordonnance n° 8 de la Commission nationale pour le développement et la réforme) (l'"Ordonnance n° 8), entrée en vigueur le 21 mai 2004;

b) les Règles administratives régissant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets (Décret n° 125 de la République populaire de Chine) (le "Décret n° 125"), entrées en vigueur le 1er avril 2005; et

c) les Règles régissant la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets (Avis public n° 4 de 2005 de l'Administration générale des douanes de la République populaire de Chine) (l'"Avis n° 4"), entrées en vigueur le 1er avril 2005.

B. TRADUCTION DES MESURES DE LA CHINE

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

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

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

---

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

[8] Pièce JE-18 (Ordonnance n° 8); pièce JE-27 (Décret n° 125); et pièce JE-28 (Avis n° 4).

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

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

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

C. DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ADRESSÉE À L'OMD

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

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

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

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

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

A. LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

3.1 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec[14]:

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

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

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

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

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

b) ses obligations au titre de l'Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession de la République populaire de Chine à l'OMC, en particulier la Partie I, section 7.3, du Protocole d'accession de la Chine, et au paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine pris conjointement avec la Partie I, section 1.2, du Protocole d'accession de la Chine, au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine en ne se conformant pas pleinement, dès l'accession, à l'Accord sur les MIC, sans recourir à l'article 5 de celui-ci, et en n'éliminant pas les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux et en omettant de s'abstenir d'appliquer les modalités de contrats contenant de telles prescriptions;

c) l'article III:4 du GATT de 1994 en imposant pour les pièces importées incorporées dans un véhicule assemblé des seuils spécifiés au-dessus desquels une imposition additionnelle s'applique à chaque pièce importée incluse dans le véhicule. De plus, dans le cadre de ces mesures, la Chine impose aussi des prescriptions administratives additionnelles aux importateurs et fabricants qui peuvent ne pas respecter le seuil requis pour la teneur en produits nationaux. Ce faisant, la Chine n'a pas soumis les produits du territoire des Communautés européennes importés sur le territoire de la Chine à un traitement non moins favorable que le traitement accordé aux produits similaires d'origine nationale en ce qui concerne toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur;

d) l'article III:2 du GATT de 1994 en frappant les produits du territoire d'autres Membres importés sur le territoire de la Chine, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires. La Chine a aussi appliqué des taxes ou autres impositions intérieures aux produits importés ou nationaux d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe 1 de l'article III;

e) l'article III:5 du GATT de 1994 en établissant et en maintenant des réglementations quantitatives intérieures concernant le mélange, la transformation ou l'utilisation, en quantités ou en proportions déterminées, de certains produits, qui exigeraient, directement ou indirectement, qu'une quantité ou une proportion déterminée d'un produit visé par la réglementation provienne de sources nationales de production. En outre, la Chine a appliqué des réglementations quantitatives intérieures d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe 1 de l'article III; et

f) ses obligations au titre de l'Accord sur l'OMC, telles qu'elles sont énoncées dans le Protocole d'accession, en particulier la Partie I, section 7.2, du Protocole d'accession, en adoptant des mesures qui sont incompatibles avec les dispositions du GATT de 1994, en particulier l'article III.

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

g) l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994 en n'accordant pas au commerce d'un autre Membre un traitement non moins favorable que celui qui est prévu dans la partie appropriée de la Liste annexée au GATT de 1994. La Chine n'a pas exempté des produits, qui sont les produits du territoire d'un autre Membre, à leur importation sur le territoire de la Chine, de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de la Chine. La Chine n'a pas exempté ces produits d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation, qui seraient plus élevés que ceux qui étaient imposés à la date de cet accord, ou que ceux qui, comme conséquence directe et obligatoire de la législation en vigueur à cette date dans le territoire importateur, seraient imposés ultérieurement; et

h) l'article 3:1 b) pris conjointement avec l'article 3.2 de l'Accord SMC en accordant ou en maintenant des subventions subordonnées, en droit ou en fait, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

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

B. ÉTATS-UNIS

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

a) l'article III:2 du GATT de 1994, en frappant d'une imposition les pièces automobiles importées mais pas les pièces automobiles d'origine nationale, et en appliquant par ailleurs des impositions intérieures de manière à protéger la production nationale;

b) l'article III:4 du GATT de 1994, en traitant les pièces automobiles importées d'une manière moins favorable que les pièces automobiles d'origine nationale similaires, en imposant des charges administratives additionnelles et des impositions additionnelles aux constructeurs qui utilisent des pièces importées en quantités supérieures à des seuils spécifiés, ce qui affecte la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation des pièces automobiles importées;

c) l'article 2:1 et les alinéas 1 a) et 2 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC, en exigeant des constructeurs de véhicules automobiles établis en Chine qu'ils achètent ou utilisent des pièces automobiles d'origine nationale afin d'obtenir des avantages tels que d'échapper à des charges administratives et au paiement d'impositions additionnelles et en imposant des restrictions ayant généralement pour effet de restreindre l'importation, par un constructeur, de pièces automobiles utilisées dans sa production locale ou liées à celle-ci;

d) l'article III:5 du GATT de 1994, en exigeant qu'une quantité ou une proportion spécifiée des pièces automobiles assemblées en un véhicule automobile complet

[15] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 303.

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

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

e) le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession, en introduisant des mesures qui ne peuvent pas être justifiées en vertu des dispositions de l'Accord sur l'OMC, particulièrement en ce qui concerne les articles III et XI du GATT de 1994;

f) le paragraphe 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession et le paragraphe 203 du rapport du Groupe de travail, en ne se conformant pas à l'Accord sur les MIC et en maintenant des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux rendues effectives par les mesures;

g) les articles 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC, en exemptant les pièces automobiles d'origine nationale des impositions imposées par les mesures, ainsi qu'en exemptant les pièces importées des impositions si le constructeur du véhicule automobile utilise des pièces d'origine nationale de préférence à des pièces importées afin de satisfaire aux seuils spécifiés; et

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

h) l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, en accordant aux pièces automobiles importées un traitement moins favorable que celui qui est prévu dans sa Liste de concessions et d'engagements annexée au GATT de 1994 et en imposant des impositions plus élevées que celles qui y sont prévues;

i) le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, en identifiant spécifiquement les ensembles entièrement en pièces détachées (CKD) et partiellement en pièces détachées (SKD) pour véhicules automobiles et en leur appliquant le droit de douane applicable aux véhicules complets; et

j) l'article XI:1 du GATT de 1994, en constituant des prohibitions ou des restrictions à l'importation de pièces automobiles autres que sous la forme de droits, taxes ou autres impositions.

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

C. CANADA

3.7 Le Canada demande au Groupe spécial de constater que la Chine a agi d'une manière incompatible avec[18]:

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

[17] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 128.

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

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

b) l'article III:4 du GATT de 1994 parce que les mesures se traduisent par un traitement moins favorable pour les pièces importées que pour les pièces d'origine nationale. Ce traitement moins favorable inclut l'effet des impositions additionnelles sur l'utilisation des pièces importées, une réglementation plus contraignante de cette utilisation et des seuils spécifiés pour cette utilisation;

c) l'article III:5 (et également l'article III:1) du GATT de 1994 parce que les mesures constituent une réglementation quantitative intérieure qui prescrit certaines teneurs en produits nationaux;

d) l'article 2:1 de l'Accord sur les MIC, conjointement avec l'alinéa 1 a) de la Liste exemplative annexée à l'Accord, parce que les mesures constituent des mesures prescrivant l'achat ou l'utilisation de produits d'origine nationale par les entreprises nationales;

e) le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession, du fait de mesures incompatibles avec les dispositions du GATT de 1994, en particulier l'article III; et

f) les paragraphes 1.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole, et les paragraphes 203 et 342 du rapport du Groupe de travail, du fait de mesures qui établissent et maintiennent des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux.

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

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

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

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

[19] Première communication écrite du Canada, paragraphe 160.

D. CHINE

3.11 La Chine demande[20]:

a) que le Groupe spécial rejette les allégations des Communautés européennes, des États-Unis et du Canada; et

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

IV. ARGUMENTS DES PARTIES

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

A. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

1. Introduction

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

2. Les mesures

4.3 Les mesures figurent dans trois documents:

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

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

[20] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 214 et 215.

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

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

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

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

- Depuis le 1er avril 2005, lorsque des kits CKD ou SKD complets sont importés afin d'assembler un véhicule.

- Depuis le 1er avril 2005, si une quantité suffisante d'ensembles réputés importés est utilisée pour la fabrication du véhicule. Les pièces importées seront assimilées à des véhicules complets si les combinaisons suivantes d'ensembles "sont réputées importées":

  - o les deux principaux ensembles (la carrosserie et le moteur du véhicule);

  - o l'un des deux principaux ensembles, ainsi qu'au moins trois autres ensembles; ou

  - o au moins cinq ensembles, autres que les principaux ensembles.

- Depuis le 1er juillet 2006, lorsque le prix global des pièces importées équivaut au moins à 60 pour cent du prix de toutes les pièces utilisées dans un véhicule. Cependant, cet aspect des mesures a été suspendu jusqu'au 1er juillet 2008 par le Bulletin commun des douanes n° 38 du 5 juillet 2006.

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

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

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

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

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

a) de procéder à une évaluation autonome des modèles de véhicule proposés pour déterminer si, en raison de la quantité ou de la valeur des pièces importées qui seront utilisées lors de la fabrication du véhicule, il convient d'assimiler ces pièces à des véhicules complets;

b) de produire auprès des douanes des documents établissant la quantité et la valeur des pièces importées qui ont réellement été utilisées lors de la fabrication d'un modèle de véhicule;

c) de demander aux douanes de procéder à une vérification de l'évaluation autonome (si les pièces importées ne sont pas assimilées à des véhicules complets) ou du premier lot de véhicules produits (si les pièces importées sont assimilées à des véhicules complets);

d) de fournir avant l'importation au bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi un cautionnement général à titre de garantie, lorsqu'un modèle de véhicule est fabriqué avec des pièces assimilées à des véhicules complets.

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

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

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

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

c) Incidence des mesures

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

3. Arguments juridiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) Article III:4 du GATT de 1994

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

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

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

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

ii) Article III:2 du GATT de 1994

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

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

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

iii) Article III:5 du GATT de 1994

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

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

iv) Le Protocole d'accession

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

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

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

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

1. les véhicules complets (positions 87.01 à 87.05, les positions 87.02 à 87.04 étant les plus pertinentes, compte tenu de la portée des mesures: taux de droit consolidé de 25 pour cent généralement;

2. les produits intermédiaires tels que la carrosserie et le châssis équipé de son moteur (combinaison d'éléments et/ou de pièces automobiles installés et/ou assemblés sans constituer des véhicules complets (positions 87.06, 87.07): taux de droit consolidé de 10 pour cent généralement;

3. les parties et accessoires relevant du chapitre 87 (position 87.08): taux de droit consolidé égal ou inférieur à 10 pour cent généralement;

4. les parties et accessoires des véhicules automobiles ne relevant pas du chapitre 87 (pneumatiques, moteurs, accumulateurs): taux de droit consolidé égal ou inférieur à 10 pour cent généralement.

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

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

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

- un "châssis équipé de son moteur" est réputé constituer un "véhicule complet" et est soumis au droit de douane de 25 pour cent généralement applicable aux véhicules complets, en dépit de la position (87.06) et du taux de droit consolidé final de 10 pour cent généralement;

- la carrosserie et le moteur de véhicule importés sont réputés constituer un "véhicule complet" et sont soumis au droit de douane de 25 pour cent généralement applicable aux véhicules complets, en dépit des positions (87.07, 84.07 et 84.08) et du taux de droit consolidé final qui est en général égal ou inférieur à 10 pour cent;

- les kits CKD et les kits SKD sont frappés du droit applicable aux véhicules complets au lieu du droit moins élevé prévu pour les pièces et composants automobiles concernés;

- les pièces importées d'une manière aléatoire sont classées en tant que véhicules complets ou entiers dès lors que leur prix global représente au moins 60 pour cent du prix du véhicule complet.

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

d) Article 3 de l'Accord SMC

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

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

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

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

B. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS

1. Introduction

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

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

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

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

2. Argument

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

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

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

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

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

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

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

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

- La détermination de la question de savoir si les pièces importées présentent les "caractéristiques d'une automobile complète" est établie au moment où les pièces sont utilisées dans le processus d'assemblage plutôt qu'au moment où elles entrent sur le territoire visé par la Liste la Chine.

- Dans le cadre des mesures, toutes les pièces d'un véhicule automobile complet sont combinées pour déterminer si l'imposition de 25 pour cent s'applique, indépendamment de l'origine des pièces, du moment ou du lieu de leur entrée sur le territoire chinois, ou indépendamment de l'importateur. Même si une pièce a été importée par un fournisseur et que celui-ci a déjà acquitté la redevance douanière et les droits de douane, la pièce n'en est pas moins regroupée avec les pièces importées par le fabricant au moment où la détermination est établie.

- L'imposition de 25 pour cent est appliquée non à l'importateur mais au fabricant, qu'il soit ou non effectivement l'importateur de la pièce en question.

- Les autorités chinoises procèdent à une vérification officielle au lieu de fabrication, et non à la frontière. Qui plus est, cette détermination n'est pas établie par les autorités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA

1. Introduction et contexte

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

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

2. Les mesures

4.86 Les mesures figurent dans trois documents:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) effectuer une évaluation autonome des modèles de véhicules proposés afin de déterminer si la quantité ou la valeur des pièces importées en vue de leur utilisation dans la fabrication du véhicule font que ces pièces sont assimilées à des véhicules complets;

b) fournir au bureau de douane local un cautionnement sur l'obligation fiscale générale lorsqu'un modèle de véhicule utilise des pièces qui sont assimilées à des véhicules complets;

c) faire enregistrer au bureau des douanes des documents indiquant la quantité et la valeur des pièces importées effectivement utilisées dans la fabrication d'un modèle de véhicule. Cette déclaration doit ensuite être réévaluée par le Centre de vérification du gouvernement chinois et un rapport de vérification doit être établi; et

d) acquitter des impositions intérieures établies sur la base du rapport de vérification.

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

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

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

c) Incidence des mesures

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

3. Argument juridique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Elles créent un encouragement économique incitant les fabricants à utiliser des pièces nationales. Si un fabricant dépasse le niveau spécifié dans les mesures pour les pièces importées, même si le dépassement correspond à une valeur ou une quantité insignifiante, ce fabricant est assujetti à des impositions additionnelles égales à 15 pour cent de la valeur de toutes les pièces importées.

b) Un fabricant de véhicules utilisant *des* pièces automobiles importées est soumis à des exigences administratives contraignantes. La seule façon pour un fabricant de véhicules d'échapper aux exigences administratives imposées par les mesures est d'utiliser *exclusivement* des pièces automobiles nationales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D. PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE

1. Introduction

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

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

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

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

2. Les mesures

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Argument juridique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Les mesures sont compatibles avec l'article II du GATT et ne perçoivent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que les engagements consolidés de la Chine

i) L'interprétation que fait la Chine de sa liste tarifaire est compatible avec le sens ordinaire des termes de la liste dans le contexte et à la lumière de son objet et de son but

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

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

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

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

[22] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5.
[23] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84.

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

- Premièrement, l'importation d'un véhicule automobile complètement assemblé constitue manifestement l'importation d'un "véhicule automobile", bien qu'elle soit nécessairement constituée des pièces et composants d'un véhicule automobile.

- Deuxièmement, l'importation de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile constitue l'importation d'un "véhicule automobile", et non des pièces d'un véhicule automobile, indépendamment de leur état de montage ou de démontage. Ainsi, par exemple, un kit entièrement démonté ("CKD") est classé en tant que véhicule automobile, et non en tant que pièces d'un véhicule automobile.

- Enfin, l'importation de *moins* de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile complet constitue l'importation d'un "véhicule automobile", et non des pièces d'un véhicule automobile, pour autant que les pièces importées, une fois assemblées, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

[25] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

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

[27] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 255.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[29] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 165, note 154.

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

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

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

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

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

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

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

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

[30] Rapport du Groupe de travail, paragraphe 93.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Conclusion

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

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

1. Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) L'Accord sur les MIC

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Article III du GATT de 1994

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[31] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[32] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 15.
[33] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[34] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 3.
[35] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 18.
[36] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. les deux principaux ensembles (la carrosserie et le moteur du véhicule),

2. l'un quelconque des deux principaux ensembles ainsi que trois autres ensembles au moins,

3. au moins cinq ensembles autres que les principaux ensembles.

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

1. les deux principaux ensembles, à savoir la carrosserie et le moteur, représenteraient 29 pour cent de la valeur du véhicule;

2. l'un des principaux ensembles, par exemple la carrosserie, ainsi que trois autres ensembles, par exemple l'essieu non moteur, la direction et le dispositif de freinage, représenteraient 21 pour cent de la valeur du véhicule;

3. cinq autres ensembles, par exemple l'essieu non moteur, le pont moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage, représenteraient 17 pour cent de la valeur du véhicule.

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

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

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

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

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

5. Incompatibilité des mesures chinoises avec l'Accord SMC

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

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

6. Conclusion

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'enregistrement du modèle de véhicule, avec le plan de production annuel du modèle; une liste de tous les fournisseurs nationaux et les fournisseurs étrangers; et une liste

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

- une prescription imposant de mettre à jour constamment la demande d'enregistrement pour tenir compte de l'évolution des sources et des prix relatifs des différentes pièces de chaque modèle de véhicule, ainsi que des modifications apportées aux véhicules individuels;

- le paiement mensuel des impositions, accompagné par le rapport de vérification, les chiffres de production totale du mois précédent, et une liste des pièces et composants utilisés par le fabricant au cours du mois précédent pour assembler les véhicules complets;

- et une prescription imposant au fabricant de tenir – pour toutes les pièces qui ne sont pas importées par le fabricant lui-même – des registres concernant l'importateur officiel, avec toutes pièces montrant les droits et les taxes sur la valeur ajoutée acquittés.

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

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

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

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

[37] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- La détermination quant au point de savoir si les pièces importées présentent les "caractéristiques d'un véhicule automobile complet" est établie en fonction des modalités des opérations d'un processus intérieur de montage, plutôt que d'après la condition des pièces au moment de l'importation.

- Conformément aux mesures, toutes les pièces d'un véhicule complet sont combinées pour déterminer si l'imposition de 25 pour cent s'applique, peu importe de quels pays proviennent ces pièces, quand ou bien où elles ont été importées sur le territoire chinois, ou qui les a importées. Même si une pièce a été importée par un fournisseur, et même si le fournisseur a déjà acquitté des redevances douanières et des droits de douane, la pièce est néanmoins regroupée avec les pièces importées par le fabricant lui-même pour établir la détermination.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Introduction

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

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

[38] Pièce CHI-27, 31922, non souligné dans l'original.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Questions de droit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[39] Pièce JE-2.

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

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

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

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

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

4.329 Ce recours est à la fois explicite et implicite.

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

---

[40] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.8.

[41] Pièces JE-27 et JE-28, respectivement.

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

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

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

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

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

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

[42] Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphes 64 à 70.

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

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

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

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

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

3. Conclusion

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

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

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

1. Introduction

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

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

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

2. La question posée en l'espèce

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

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

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

- Prenons pour commencer le cas d'un véhicule automobile à l'état monté. Personne ne contesterait raisonnablement qu'il s'agit d'un "véhicule automobile", même s'il est forcément constitué de pièces de véhicules automobiles.

- Que se passe-t-il si nous enlevons les pneumatiques, les sièges et les portes? Personne évidemment ne peut aller nulle part avec ce véhicule, et pourtant il s'agit quand même d'un "véhicule automobile" au sens de la RGI 2 a) du SH, puisqu'il présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

- Imaginons maintenant que nous prenons toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile donné et que nous les plaçons, à l'état non monté, dans un conteneur d'expédition. Selon la RGI 2 a), il s'agit encore d'un "véhicule automobile", puisque la RGI 2 a) couvre les pièces et composants, à l'état non monté, de l'article complet, à condition que les pièces et composants, une fois assemblés, présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

- Enfin, supposons que nous plaçons *moins* de 100 pour cent des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile dans notre conteneur d'expédition. Imaginons, par exemple, que nous enlevons le radiateur, les fenêtres, les pneumatiques, la batterie, les sièges et les portes. Il s'agirait encore d'un véhicule automobile au sens de la RGI 2 a), à condition que les pièces et composants dans le conteneur d'expédition présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile une fois assemblés.

- Nous en arrivons maintenant au cœur du différend: que se passe-t-il si nous prenons notre conteneur d'expédition de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pour les répartir, par exemple, en quatre conteneurs d'expédition? Et que se passe-t-il si au lieu d'importer ces conteneurs d'expédition sous forme d'un envoi unique nous les importons sous forme de quatre envois distincts étalés sur quatre semaines consécutives? Avons-nous importé un véhicule automobile, ou avons-nous importé des pièces et composants d'un véhicule automobile? Surtout, devrions-nous être autorisés à acquitter le taux de droit inférieur applicable aux pièces et composants de véhicules automobiles simplement parce que nous avons pris notre conteneur d'expédition unique et que nous l'avons réparti en quatre conteneurs d'expédition? Voilà la question posée en l'espèce.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[43] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 47.

[44] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243. (pas d'italique dans l'original)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Premièrement, le fabricant d'automobiles détermine s'il assemblera un modèle de véhicule donné – disons, le X900 – à partir de pièces et composants importés que la Chine classerait comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile s'ils étaient admis en Chine sous forme d'envoi unique. Supposons aux fins de l'hypothèse que le X900 est conforme à un ou plusieurs des seuils spécifiés dans le Décret n° 125 pour un véhicule automobile complet.

- Ensuite, quand le fabricant d'automobiles importe des pièces et composants pour assembler le X900, il doit: premièrement, importer les pièces et composants pour le X900 séparément des pièces et composants pour d'autres véhicules automobiles; deuxièmement, déclarer au moment de l'importation que les pièces et composants font partie d'un plus vaste assortiment de pièces et composants importés qui, lorsqu'ils sont assemblés, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile; et, troisièmement, fournir un cautionnement pour ces importations.

- Les pièces et composants du X900 que le fabricant d'automobiles importe sur cette base restent sous douane. L'Administration générale des douanes de la Chine recouvre les droits de douane applicables à ces pièces et composants quand le fabricant d'automobiles concrétise son intention déclarée de les assembler en un X900 – un véhicule automobile dont le fabricant a vérifié au préalable qu'il présentait les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. L'Administration générale des douanes fixe les droits applicables uniquement aux pièces et composants automobiles importés de ce véhicule, et conformément aux méthodes ordinaires d'évaluation en douane.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[47] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 245.
[48] Première communication écrite du Canada, paragraphe 115.
[49] Voir, par exemple, la première communication écrite du Canada, paragraphe 143.

7. Conclusion

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

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

- Premièrement, quel est le fondement de l'interprétation spécifique, au regard de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, de la thèse des plaignants selon laquelle la Chine n'est pas autorisée à classer les envois multiples de pièces et composants automobiles en se fondant sur la pratique démontrée du fabricant d'assembler ces pièces et composants en un véhicule automobile complet? En particulier, où cette interdiction figure-t-elle 1) dans le GATT de 1994, 2) dans la Liste de concessions de la Chine, 3) dans le Système harmonisé, ou 4) dans les décisions pertinentes de l'OMD?

- Deuxièmement, comment les plaignants considèrent-ils qu'il est compatible avec la sécurité et la prévisibilité de concessions tarifaires censées être mutuellement avantageuses de conclure que les importateurs peuvent s'acquitter d'un droit inférieur pour la seule raison qu'ils importent les pièces et composants sous forme d'envois multiples plutôt que d'envoi unique?

- Troisièmement, en ce qui concerne la portée de l'article II, comment l'interprétation donnée par les plaignants de l'expression "à leur importation" est-elle compatible avec les méthodes ordinaires d'interprétation des traités, y compris l'objet et le but du GATT et la pratique ultérieure des Membres de l'OMC? S'agit-il d'une interprétation pratique et fonctionnelle, et reconnaît-elle les réalités et les complexités des pratiques douanières contemporaines?

- Enfin, quand les plaignants tentent de faire une distinction entre leurs propres pratiques douanières ou les pratiques douanières d'autres Membres de l'OMC et les mesures que la Chine a adoptées, les plaignants ont-ils expliqué en quoi ces distinctions alléguées enlevaient de leur *pertinence* à ces pratiques par rapport aux questions d'interprétation soulevées en l'espèce? Il ne devrait pas suffire pour les plaignants d'affirmer qu'ils suivent certaines pratiques douanières, par exemple en classant les envois multiples de pièces et composants sur une base combinée, uniquement dans ce qu'ils considèrent comme des contextes différents – la question est celle de savoir si ces différences de contexte alléguées *importent* pour savoir s'il s'agit d'une pratique ultérieure pertinente au regard de l'article 31 de la *Convention de Vienne*. En bref, s'agit-il de distinctions qui font une différence, ou bien s'agit-il de distinctions de pure commodité?

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

I. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

1. Introduction

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

2. Contexte factuel

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

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

3. Arguments juridiques

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

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

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

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

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

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

i) Le caractère "intérieur" des mesures

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) Protocole d'accession

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

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

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

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

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

---

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

[51] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[52] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

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

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

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

ii) RGI 1: véhicules automobiles ou leurs parties

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

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

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

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

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

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

---

[53] Rapport de l'Organe d'appel, *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

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

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

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

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

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

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

iv) Conclusion

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

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

[55] Article 4 de l'Ordonnance n° 8.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Conclusion

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

J. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DES ÉTATS-UNIS

1. Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> Article 3: Obligations des parties contractantes
>
> 1. Sous réserve des exceptions mentionnées à l'article 4:
> a) Chaque Partie contractante s'engage, sauf application des dispositions de l'alinéa c) du présent paragraphe, à ce que, à partir de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à son égard, ses nomenclatures tarifaire et statistiques soient conformes au Système harmonisé. Elle s'engage donc, pour l'établissement de ses nomenclatures tarifaire et statistiques:
> i) à utiliser toutes les positions et sous-positions du Système harmonisé, sans adjonction ni modification, ainsi que les codes numériques y afférents;
> ii) à appliquer les règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé ainsi que toutes les notes de sections, de chapitres et de sous-positions et à ne pas modifier la portée des sections, des chapitres, des positions ou des sous-positions du Système harmonisé;
> iii) à suivre l'ordre de numérotation du Système harmonisé.

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

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

K. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DU CANADA

1. Introduction

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

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

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

2. Importation et portée du traitement national

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- qu'il était loisible à un Membre de l'OMC d'estimer que des pièces présentent les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule complet sur la base des volumes seuils prévus dans les mesures;

- ni que les valeurs de seuil pouvaient être utilisées comme outil de classement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.488 L'article XX d) du GATT autorise un Membre à promulguer une mesure incompatible avec les règles de l'OMC dès lors que celle-ci est nécessaire pour appliquer des lois compatibles avec ces règles, y compris des lois qui ont trait à l'"application des mesures douanières". La Chine doit montrer à la fois que les mesures sont justifiées provisoirement au regard du paragraphe d) et qu'elles sont appliquées d'une manière compatible avec les obligations énoncées dans le texte introductif de l'article XX. La Chine ne l'a pas fait et n'est pas en mesure de le faire.

c) Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d)

4.489 Lues ensemble à la lumière de l'Ordonnance n° 8, les mesures sont de prime abord manifestement destinées à promouvoir l'industrie chinoise des pièces automobiles. Ce n'est que dans de rares cas que les seuils prévus dans les mesures s'appliquent à des produits classés à juste titre en tant que véhicules complets. Cela étant, les mesures ne peuvent pas être destinées à assurer le respect de la Liste de la Chine.

4.490 Les mesures ne sont pas non plus "nécessaires", comme le montrent les divers facteurs qui permettent d'établir la nécessité d'adopter des mesures incompatibles avec le GATT. La Chine affirme que l'arbitrage tarifaire constitue un "contournement", mais il s'agit là d'une notion qui n'est pas reconnue dans la pratique douanière, et la Chine n'a pas expliqué la raison pour laquelle les importateurs n'auraient pas la possibilité de profiter de taux de droits mutuellement convenus par les Membres. En tout état de cause, la Chine n'a présenté aucun élément de preuve faisant état de ce "contournement des droits de douane". Il n'existe aucun fondement juridique à l'allégation selon laquelle l'arbitrage tarifaire est une pratique indue. La Chine n'a présenté aucun véritable élément de preuve permettant d'établir que cet arbitrage, même s'il était désigné sous l'expression "fraude douanière", était effectivement fréquent et encore moins intentionnel. Et la Chine se contente d'alléguer qu'elle devrait percevoir des recettes douanières additionnelles. Les mesures ne peuvent pas contribuer à corriger un problème qui n'existe pas.

4.491 Par ailleurs, les mesures sont très restrictives pour le commerce. Elles s'appliquent à toutes les pièces automobiles importées sur la base de critères arbitraires qui *partent du principe* qu'il y a arbitrage tarifaire dans tous les cas. Les mesures obligent non seulement les entreprises à procéder à une planification de manière que leurs importations de pièces restent en deçà des seuils, mais obligent aussi des fabricants de pièces automobiles qui importent des pièces automobiles à signer avec les fabricants de véhicules des contrats garantissant la teneur en produits nationaux des pièces qu'ils fournissent. En résumé, il est clair que les mesures ne sont pas nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements, qu'elles ne protègent aucun intérêt vital ni collectif et qu'elles sont extrêmement restrictives pour le commerce.

d) Les mesures ne satisfont pas aux exigences énoncées dans le texte introductif de l'article XX

4.492 Les mesures constituent un moyen de discrimination à la fois arbitraire et injustifiable. Si tant est que cela arrive jamais, il est rare qu'elles soient appliquées à des pièces importées qui pourraient à juste titre être classées en tant que véhicules complets. Il est également important de noter que la Chine n'a présenté aucune justification pour la discrimination à l'encontre des pièces automobiles importées, si ce n'est des justifications *a posteriori* selon lesquelles les mesures étaient appropriées parce que certains producteurs automobiles utilisaient apparemment des pièces importées en quantités supérieures aux seuils prévus dans les mesures.

4.493 Les mesures sont aussi des restrictions déguisées au commerce. La Chine a reconnu que les mesures s'appliquaient à des pièces automobiles qui étaient échangées sur le marché intérieur. Il est incontestable que l'application des mesures a un effet préjudiciable sur les conditions de la concurrence entre les pièces importées et les pièces d'origine nationale. Et, ainsi qu'il est noté plus haut, le but premier est de protéger l'industrie automobile nationale contre la concurrence des importations.

L. DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DE LA CHINE

1. Introduction

4.494 La Chine estime que les communications et les déclarations des parties au Groupe spécial ont considérablement réduit l'étendue des divergences existant entre elles au sujet des mesures contestées.

4.495 Premièrement, les plaignants ne peuvent plus nier la légitimité de la question d'administration douanière qui se pose en ce qui concerne la relation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles.

4.496 Deuxièmement, les plaignants semblent désormais admettre l'existence de circonstances dans lesquelles l'importation de pièces et composants sous forme d'envois multiples peut constituer une forme d'évasion des droits de douane. Ils semblent également admettre que les autorités douanières peuvent mener des "enquêtes" et examiner des "éléments de preuve" pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

4.497 Troisièmement, les parties semblent désormais convenir que le moment et l'endroit où une imposition est recouvrée n'est pas un élément déterminant pour évaluer si cette imposition est soumise aux disciplines de l'article II ou de l'article III. En revanche, la question est de savoir s'il s'agit d'une imposition qu'un Membre est autorisé à imposer du fait de l'importation du produit, ou, à titre subsidiaire, si l'imposition est liée à la situation d'un produit après qu'il a été importé.

4.498 Enfin, la Chine estime que les communications des plaignants révèlent leur véritable position sur le point de savoir quand pourraient être appliqués les taux de droits consolidés plus élevés dont la Chine frappe les véhicules automobiles. La réponse est "jamais".

4.499 Comme elle le démontrera dans la présente communication présentée à titre de réfutation, la Chine estime que ce recadrage des questions et allégations dont est saisi le Groupe spécial amène aux conclusions suivantes: 1) les mesures contestées doivent être analysées en tenant compte des droits et obligations de la Chine au titre de l'article II du GATT de 1994; et 2) après analyse, les mesures contestées donnent effet à une interprétation correcte des engagements tarifaires pris par la Chine pour les "véhicules automobiles" et n'entraînent pas l'imposition de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de concessions de la Chine.

2. Les mesures contestées n'imposent pas de droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de la Liste de concessions de la Chine

4.500 En particulier, la Chine estime que la question essentielle dont le Groupe spécial est saisie consiste à savoir si la Chine peut interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme incluant l'importation, sous forme d'envois multiples, de pièces et composants automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au sens de la RGI 2 a).

4.501 Le Groupe spécial peut désormais tirer parti du débat approfondi que les parties ont eu au sujet de la RGI 2 a). Les plaignants contestent deux aspects distincts de la façon dont la Chine interprète et applique la RGI 2 a) dans le cadre du Décret n° 125. Premièrement, ils contestent les limites fixées par la Chine aux fins du critère des caractéristiques essentielles prévu par la RGI 2 a), la question des parties par opposition au tout. Deuxièmement, les plaignants contestent l'application par la Chine de la RGI 2 a) pour classer des envois multiples de pièces et composants sur la base de leur utilisation commune pour assembler un article fini, la question de la forme par opposition au fond.

4.502 La RGI 2 a) contient les règles qui permettent aux autorités douanières de tracer la démarcation entre les articles complets et leurs parties, c'est-à-dire entre les parties et le tout. D'entrée de jeu, les CE ont fait valoir qu'il existait une "distinction nette" entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. Cet argument amène à conclure que les taux de droits frappant les véhicules automobiles ne sont applicables que dans un seul cas: lorsque l'importateur importe un véhicule automobile entièrement fini et assemblé auquel il ne manque absolument aucune pièce. L'absurdité de cette thèse est évidente. À cet égard, les plaignants ne s'accordent pas entre eux.

4.503 La Chine attire l'attention du Groupe spécial sur le désaccord apparent des plaignants car il illustre deux points importants concernant l'application de la RGI 2 a). Premièrement, les plaignants ne peuvent pas raisonnablement défendre la thèse voulant qu'il existe une "distinction nette" entre les

véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles. Deuxièmement, ce désaccord apparent des parties met en évidence le fait que la RGI 2 a) fournit un cadre essentiel pour régir la relation entre les articles complets et leurs parties.

4.504 Pour que les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles aient un sens, il va de soi que la Chine *doit* appliquer la RGI 2 a) pour régir la relation entre les parties et le tout. L'action des plaignants à l'encontre des mesures contestées ne peut donc pas découler du fait que la Chine a établi une distinction entre les véhicules automobiles et leurs parties. En revanche, l'action des plaignants à l'encontre des mesures contestées doit porter sur l'*endroit* où la Chine a tracé la ligne de démarcation.

4.505 La Chine estime que la principale question qui se pose en l'espèce est de savoir si les autorités douanières peuvent classer les envois multiples de pièces et composants sur la base de leur utilisation commune pour assembler un seul article.

4.506 D'après la Chine, la résolution de l'opposition entre la forme et le fond repose sur trois éléments: 1) l'interprétation de l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a); 2) les propres pratiques des plaignants et ce qu'ils ont admis en ce qui concerne l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples; et 3) les pratiques des plaignants et des autres Membres de l'OMC en ce qui concerne les mesures destinées à empêcher l'évitement des taux de droits plus élevés qui s'appliquent aux articles complets.

4.507 En particulier, la question d'interprétation est de savoir si l'expression "en l'état" permet aux autorités douanières de fonder leur décision en matière de classement sur des éléments de preuve indiquant qu'un envoi de pièces et composants est lié à d'autres envois de pièces et composants en raison de leur utilisation commune pour assembler un seul article. Dès les années 60, le Comité de la nomenclature du Conseil de coopération douanière (le précurseur de l'OMD) a décidé que l'application de la RGI 2 a) aux articles assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants, y compris de pièces et composants en provenance de pays différents, était un problème auquel "il appart[enait] à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée". En 1995, le Comité du SH a confirmé cette interprétation antérieure de la RGI 2 a) dans le cadre du SH.

4.508 En vertu de l'article 8 de la Convention sur le SH, les "avis se rapportant à l'interprétation du Système harmonisé et les recommandations visant à assurer une interprétation et une application uniformes du Système harmonisé" que le Comité du SH adopte sont "réputés avoir été approuvés" par l'OMD si aucun membre ne s'oppose à leur adoption dans un délai donné. Le Comité du SH a adopté à l'unanimité la décision de 1995 concernant l'interprétation de la RGI 2 a) et aucun membre ne s'est opposé à son adoption dans le délai imparti. En conséquence, cette décision est une interprétation de la RGI 2 a) qui fait foi et qui a été adoptée par l'OMD.

4.509 Comme la Chine l'a expliqué dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, l'Organe d'appel a confirmé en particulier l'importance des décisions adoptées par le Comité du SH et par l'OMD elle-même au sujet de l'interprétation des Règles générales interprétatives. En l'occurrence, l'OMD a adopté une interprétation de la RGI 2 a) qui concerne directement la question d'interprétation dont est saisi le Groupe spécial. Il résulte nécessairement de la décision de l'OMD que l'expression "en l'état" n'empêche pas d'examiner si les pièces et composants faisant partie d'un envoi particulier sont liés à d'autres envois de pièces et composants en raison de leur utilisation commune pour assembler un article complet.

4.510 En effet, en l'absence de moyens pour faire respecter la démarcation établie par les autorités douanières entre les parties et le tout, conformément à la RGI 2 a), l'importateur pourrait opter pour le classement tarifaire qu'il préfère même en ce qui concerne un envoi *unique* de pièces et composants. La RGI 2 a) serait complètement inutile dans le cadre du SH.

4.511 La Chine ne considère pas que les plaignants ont proposé une autre interprétation plausible de l'expression "en l'état" qui serait compatible avec l'interprétation adoptée par l'OMD ou avec le but de la règle dans le cadre du SH. Il n'est pas surprenant que leur stratégie privilégiée consiste à essayer de se soustraire aux incidences de l'interprétation donnée par l'OMD en prétendant que celle-ci n'est "pas juridiquement contraignante". Les efforts déployés pour faire fi de l'importance de l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par l'OMD occultent trois points importants. Premièrement, comme il est expliqué plus haut, l'Organe d'appel s'est expressément référé aux interprétations des RGI adoptées par le Comité du SH et l'OMD en disant qu'elles étaient importantes pour l'évaluation par un groupe spécial de la façon dont les RGI influaient sur l'interprétation de la Liste de concessions d'un Membre. Deuxièmement, les plaignants n'ont pas tenu compte de l'article 8 de la Convention sur le SH, qui dispose que les interprétations des RGI adoptées par le Comité du SH sont "réputées avoir été approuvées" par l'OMD si aucun membre ne s'oppose à leur adoption. Troisièmement, et c'est le plus fondamental, leur argument méconnaît la raison d'être de la décision elle-même. La nature de l'interprétation que l'OMD a adoptée n'est pas de celle qui serait "contraignante" pour les membres de l'OMD, au sens où elle les obligerait à rendre une décision particulière en matière de classement à partir des faits à l'origine d'affaires données. L'importance de l'interprétation de l'OMD, dans la mesure où elle est pertinente en l'espèce, tient au fait que l'expression "en l'état" n'*empêche* pas l'application de la RGI 2 a) aux envois multiples de pièces et composants, qu'un membre donné de l'OMD choisisse ou non d'appliquer cette règle de cette manière.

4.512 La deuxième ligne de défense des plaignants consiste à dénaturer l'interprétation de la RGI 2 a) adoptée par l'OMD. Curieusement, les plaignants s'intéressent aux aspects de la décision du Comité du SH qui concernent les envois échelonnés et n'accordent presque aucune attention aux aspects de cette décision concernant le "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".

4.513 Bien qu'ils aient fait de leur mieux pour brouiller les cartes, les plaignants ne peuvent pas réfuter la seule lecture honnête de l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par l'OMD – à savoir qu'il appartient à chaque pays de réserver, dans le cadre de sa législation et de sa réglementation nationales, une solution appropriée au problème du classement des articles assemblés à partir d'envois multiples de pièces et composants.

4.514 Comme la Chine le démontrera plus loin, l'interprétation de la RGI 2 a) que donnent les plaignants perd encore en crédibilité lorsqu'elle est comparée à leurs propres déclarations et pratiques. Les propres déclarations et pratiques des plaignants ne concordent pas totalement avec leur interprétation de la RGI 2 a), telle qu'ils l'ont exposée au Groupe spécial en l'espèce.

4.515 Comme la Chine l'a démontré dans sa première communication écrite, les mesures qu'elle a adoptées pour empêcher l'évitement des taux de droits plus élevés frappant les véhicules automobiles ne peuvent être distinguées des mesures que d'autres Membres de l'OMC, y compris les plaignants, ont adoptées pour empêcher l'évitement à la fois des droits de douane proprement dits et des droits antidumping. Il est important de garder à l'esprit la raison particulière pour laquelle la Chine a évoqué la pratique des Membres de l'OMC en ce qui concerne les mesures visant à empêcher le contournement des droits antidumping. La pratique ultérieure établie par la Chine est que les Membres de l'OMC ont adopté des mesures destinées à faire face à la situation dans laquelle un article

complet est soumis à un taux de droit plus élevé que celui qui est appliqué aux pièces et composants de ce même article.

4.516 La pratique ultérieure établie par la Chine, et qu'aucune partie n'a contestée, est que les Membres de l'OMC ont adopté des mesures visant à faire en sorte que l'importation et l'assemblage de pièces et composants ne puissent pas être invoqués pour échapper au taux de droit plus élevé qui frappe l'article complet. La seule question qui se pose est de savoir si la validité de cette pratique, du point de vue de l'OMC, devrait dépendre du *type* de droit qui crée un écart entre le taux de droit frappant l'article complet et celui frappant les parties de cet article.

4.517 Les plaignants ont d'abord affirmé que "les droits antidumping et le contournement de ces droits sont régis par les règles de l'article VI du GATT de 1994 et de l'Accord antidumping, et non de l'article II du GATT de 1994". Ces affirmations posent problème car, en réalité, on ne trouve dans l'article VI du GATT de 1994 ou l'Accord antidumping aucune "règle" qui traite de la question de savoir si les Membres de l'OMC peuvent imposer des droits antidumping sur les importations de pièces et composants d'un produit qui fait l'objet d'une mesure antidumping. L'idée selon laquelle les "règles" de l'article VI et de l'Accord antidumping "reconnaîtraient juridiquement" cette pratique, contrairement aux "règles" de l'article II, est tout simplement erronée.

4.518 Les plaignants évoquent également le but correctif des droits antidumping pour expliquer pourquoi l'opposition entre les parties et le tout et entre la forme et le fond devrait être résolue d'une manière différente en ce qui concerne les droits antidumping, par opposition aux droits de douane proprement dits. La Chine estime qu'il s'agit d'une forme curieuse de raisonnement axé sur les résultats. Il ne fait aucun doute que les droits de douane proprement dits ont un "but". Le problème qui se pose avec l'argument du "but correctif" avancé par les plaignants est que ceux-ci doivent encore expliquer en quoi le *but* des droits antidumping est plus important que le *but* reconnu des droits de douane proprement dits.

4.519 Les États-Unis indiquent qu'il y a une véritable différence entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping, car ces derniers sont définis par rapport à la portée de l'enquête, et non en fonction de lignes tarifaires. Il s'agit encore d'une autre distinction qui ne tire pas à conséquence. Tant les mesures antidumping que les dispositions tarifaires s'appliquent à des produits particuliers.

4.520 Enfin, les plaignants se réfèrent à la *Décision sur l'anticontournement* adoptée à la fin du Cycle d'Uruguay pour étayer l'avis selon lequel les mesures destinées à empêcher le contournement des droits antidumping sont "différentes". Ils ne semblent toutefois pas s'entendre sur ce en quoi cette décision est importante. Pour leur part, les Communautés européennes indiquent que la *Décision sur l'anticontournement* "reconnaît que des règles uniformes sur l'anticontournement des mesures antidumping *n'ont pas été définies*". Cela donne à penser qu'il n'existe aucune règle qui autoriserait ou interdirait de frapper de droits antidumping les pièces et composants d'un produit qui fait l'objet d'une mesure antidumping.

4.521 Les plaignants ne sont pas parvenus à établir pourquoi les pratiques des Membres de l'OMC en matière de droits antidumping (ou, d'ailleurs, de droits compensateurs) ne sont pas pertinentes en ce qui concerne l'interprétation de la Liste de concessions de la Chine, et l'examen des types de mesures que la Chine peut adopter pour empêcher l'évitement du taux de droit plus élevé qu'elle a négocié pour les véhicules automobiles.

4.522 L'Organe d'appel a admis que "l'un des objets et des buts fondamentaux du GATT de 1994, énoncé à l'article II, [était] de préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par un Membre

avec ses partenaires commerciaux et consolidées dans la liste de ce Membre". De même, il a observé que les concessions tarifaires négociées par les Membres étaient censées être "réciproques et mutuellement avantageuses".

4.523 Comme la Chine l'a expliqué, il est conforme à cet objet et à ce but du GATT de 1994 d'interpréter l'expression "véhicules automobiles" figurant dans la Liste de concessions de la Chine de manière à préserver la valeur, tant du point de vue des recettes que de celui de l'accès aux marchés, des taux de droits consolidés plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles. En revanche, la conclusion logique que l'on peut tirer des arguments des plaignants concernant le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail est que les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles ne seraient *jamais* applicables. Il est absolument impossible que cette conclusion soit conforme à l'objet et au but consistant à préserver la valeur de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses. Le règlement effectif de la relation douanière entre un article complet et des parties de cet article ne fait courir aucun risque systémique en ce qui concerne la sécurité des concessions tarifaires relevant de l'article II ou les disciplines en matière de traitement national énoncées à l'article III. Comme la Chine l'a expliqué, le règlement de cette question n'a pas pour résultat de donner aux Membres la possibilité de classer les articles en fonction de leur utilisation finale, et il n'a pas non plus pour résultat de leur donner la possibilité d'appliquer des mesures discriminatoires à des produits importés simplement en les qualifiant de mesures à la frontière relevant de l'article II. La Chine fait tout simplement valoir que les Membres peuvent interpréter et appliquer leurs listes de concessions conformément aux règles du Système harmonisé, et conformément au principe voulant que les arrangements tarifaires aient un effet utile.

3. Les mesures contestées sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994

4.524 La Chine estime que les parties sont parvenues à s'entendre pour l'essentiel sur les principes qui sont pertinents pour déterminer si une mesure ou une imposition donnée est soumise aux disciplines de l'article II ou aux disciplines de l'article III. Comme la Chine l'expliquera plus bas, les mesures et les impositions que la Chine est autorisée à adopter dans le cadre de l'article II ne peuvent pas être contestées au titre de l'article III ni au titre de l'Accord sur les MIC.

4.525 L'expression "à leur importation" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b) ne concerne pas uniquement le moment et le lieu exacts où les produits provenant d'un autre pays traversent la frontière. Vu que le champ d'application de l'article II n'est pas défini par le moment ni par le lieu où l'imposition est recouvrée, il doit exister une autre base permettant de déterminer si une imposition ou une mesure donnée s'applique à des produits importés "à leur importation" sur le territoire douanier d'un Membre. Si l'on retient cette interprétation de l'expression "à leur importation", la qualification d'une imposition donnée eu égard à l'article II dépendra de la *raison* ou de l'*événement* qui a donné lieu à cette imposition. Si elles ont pour effet d'exécuter une "obligation fiscale valable", les mesures sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT de 1994.

4.526 Cette question renvoie à l'analyse de l'interprétation des dispositions tarifaires de la Chine visant les "véhicules automobiles", et, en particulier, à la question de savoir si la Chine peut classer des envois multiples de pièces et composants automobiles sur la base de leur utilisation commune pour assembler un article complet. Une partie importante de cette analyse porte sur le sens de l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) et sur la pratique suivie par d'autres Membres de l'OMC pour régir la relation entre des articles complets et leurs parties dans le cadre de l'administration douanière. Eu égard au Décret n° 125, le fait qu'un envoi de pièces automobiles fait partie d'une série d'envois connexes de pièces automobiles est manifeste à la lecture de la déclaration en douane lorsque les marchandises sont présentées à la frontière. En déclarant qu'un envoi de pièces automobiles est destiné à un modèle de véhicule enregistré, le fabricant déclare 1) que l'envoi fait

partie d'une série d'envois de pièces automobiles qu'il utilisera pour assembler un véhicule automobile donné; et 2) qu'au moyen de cette série d'envois, il importera un ensemble de pièces et composants automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Pour ces raisons, les impositions fixées et recouvrées par la Chine en vertu du Décret n° 125 exécutent une obligation fiscale valable.

4.527 La conclusion voulant que les mesures contestées soient soumises aux disciplines de l'article II est renforcée par le fait que ces mesures ne constituent pas une forme de réglementation intérieure et n'instituent pas d'impositions intérieures au sens de l'article III du GATT de 1994. Pour pouvoir délimiter l'article II et l'article III du GATT de 1994, il faut interpréter les termes "importation" et "importés". En vertu de la mesure contestée, tant que ces formalités douanières n'auront pas été accomplies, la CGA restera chargée de la surveillance douanière de ces importations et les pièces et composants ne seront pas en libre pratique en Chine. Par conséquent, les droits de douane ne sont pas des impositions dont la Chine frappe les pièces et composants automobiles provenant d'autres pays après qu'ils ont été "importés".

4.528 Le Groupe spécial est saisi d'une question liminaire déterminante concernant la qualification des mesures contestées eu égard aux droits et obligations de la Chine au titre de l'article II et de l'article III du GATT de 1994. La Chine a démontré plus haut que les mesures contestées étaient soumises aux disciplines de l'article II car elles concernaient et instituaient des impositions que la Chine était autorisée à imposer en raison de l'importation de produits sur son territoire douanier. La Chine a démontré en outre que les mesures contestées imposaient des impositions sur les produits "à leur importation" sur son territoire douanier, et non sur les produits "importés". Si ces mesures sont soumises aux disciplines de l'article II, la Chine pense qu'elles ne peuvent pas être analysées au regard de l'article III du GATT de 1994 ou de l'Accord sur les MIC.

4.529 Les États-Unis sont d'avis que la qualification des impositions que la Chine recouvre au titre des mesures contestées ne permet pas de savoir si ces impositions sont soumises aux disciplines de l'article III. Le Canada, à tout le moins, semble rejeter complètement l'argument des États-Unis. La Chine estime que si une mesure donnée institue et recouvre une imposition qu'un Membre est *autorisé* à imposer conformément à l'article II, on ne peut prétendre que la même imposition doit être conforme aux prescriptions de l'article III. Dans l'affaire *CE – Bananes III*, l'Organe d'appel, auquel les États-Unis se sont référés, n'a pas constaté que les *mêmes* aspects d'une mesure donnée peuvent être soumis, simultanément, à la fois aux prescriptions de l'article II et à celles de l'article III. Le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Bananes III* confirme l'importance essentielle de définir le but spécifique d'une mesure ou d'une imposition donnée eu égard aux droits et obligations d'un Membre au titre de l'article II et de l'article III.

4.530 S'il rejette la prétention des États-Unis selon laquelle la qualification d'une imposition ne permet pas de savoir si cette imposition devrait être analysée au regard de l'article II ou de l'article III, le Canada affirme néanmoins que "les charges *administratives* que font peser les mesures sur les pièces automobiles importées doivent être évaluées au regard de l'article III:4". Là encore, la Chine estime que si un Membre impose une formalité douanière visant à assurer le recouvrement des droits de douane qu'il est habilité à imposer en vertu des engagements qu'il a pris au titre de l'article II, ces mesures sont nécessairement des mesures douanières. Les formalités douanières ne sont pas contraires à l'article III simplement parce qu'elles peuvent être considérées comme une charge par l'importateur.

4.531 Les Communautés européennes affirment que "l'Accord sur les MIC n'exige pas d'évaluation préliminaire sur le point de savoir si une mesure est une "mesure à la frontière" ou une "mesure intérieure"". Pour établir qu'il y a violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, le Membre

plaignant doit démontrer qu'une mesure concernant les investissements et liée au commerce "qui [est] incompatible avec les dispositions de l'article III ou de l'article XI du GATT de 1994" est appliquée. Ni les CE ni aucune autre partie n'ont allégué une violation de l'article XI du GATT de 1994. L'allégation des Communautés européennes au titre de l'Accord sur les MIC doit donc s'appuyer sur leur allégation selon laquelle les mesures contestées sont contraires à l'article III du GATT de 1994. Pour établir le bien-fondé d'une allégation de violation au titre de l'article III, les Communautés européennes doivent démontrer que les mesures en cause sont des "mesures intérieures". Par conséquent, la position des CE selon laquelle l'Accord sur les MIC, contrairement au GATT de 1994, n'exige pas de déterminer, à titre liminaire, si les mesures en cause relèvent de l'article II ou de l'article III est, selon la Chine, sans fondement.

4. Les plaignants ne sont pas parvenus à établir *prima facie* l'existence d'une violation de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail

4.532 Les plaignants ne sont pas parvenus à établir *prima facie* l'existence d'une violation de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. Pour que cette allégation soit fondée, il faut nécessairement démontrer que la Chine a créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. Les plaignants n'ont pas démontré que la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD. Cette allégation doit donc être rejetée. La Chine estime qu'à ce stade, le Groupe spécial devrait mettre un terme à son analyse, car il est manifeste que l'allégation des plaignants au titre du paragraphe 93 est sans fondement.

5. Les plaignants ne sont pas parvenus à établir l'existence d'une violation de l'Accord SMC

4.533 La Chine ne comprend pas sur quoi est fondée l'allégation que les États-Unis et les Communautés européennes ont présentée au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC au sujet des recettes abandonnées. L'Organe d'appel a indiqué que "la comparaison dans le cadre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC [devait] nécessairement se faire entre les règles d'imposition énoncées dans la mesure contestée et les autres règles d'imposition du Membre en question". Le principal écueil auquel se heurte l'argument des États-Unis et des Communautés européennes est que ces pays n'ont pas "défini[] et examin[é] des situations fiscales qu'il [était] légitime de comparer".

6. Les mesures contestées seraient justifiées au titre de l'article XX d) si le Groupe spécial venait à mettre en évidence une violation quelconque des accords visés

4.534 La Chine estime que les mesures contestées interprètent correctement et donnent dûment effet aux dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, conformément aux règles du SH et à la pratique d'autres Membres de l'OMC dans des circonstances analogues, et qu'elles sont donc parfaitement compatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II du GATT de 1994.

4.535 La Chine a expliqué que, dans la présente affaire, la question de l'"anticontournement" consistait à s'assurer du classement tarifaire correct des pièces et composants qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Le Canada et les États-Unis, à tout le moins, semblent admettre que fractionner les pièces et composants en envois multiples peut constituer une forme d'"évasion fiscale".

4.536 La Chine ne pense pas que les Membres de l'OMC doivent avoir recours à l'article XX d) du GATT de 1994 pour interpréter et appliquer leurs listes tarifaires conformément au SH. Cependant, le Groupe spécial peut néanmoins être d'avis que la Chine a besoin d'un fondement distinct dans le droit de l'OMC pour faire respecter les dispositions relatives au taux de droit applicable aux véhicules

automobiles. Le Groupe spécial pourrait aussi constater, en dépit des explications données par la Chine, que les règles du SH ne constituent pas un fondement permettant à la Chine de donner un effet utile aux taux de droits plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles, car ces règles ne permettent pas à la Chine d'établir une distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, qu'elles soient expédiées sous forme d'envoi unique ou sous forme d'envois multiples. Enfin, le Groupe spécial pourrait constater qu'un ou plusieurs éléments des mesures contestées entraînent l'imposition d'impositions intérieures, ou qu'ils constituent sinon une forme inadmissible d'imposition ou de réglementation intérieure, en violation de l'article III du GATT de 1994 ou de l'Accord sur les MIC. Dans l'une ou l'autre de ces éventualités, ou en ce qui concerne toute autre violation des accords visés que le Groupe spécial pourrait constater, la Chine estime que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d), car elles sont nécessaires pour garantir que la législation douanière chinoise sera respectée.

4.537 À ce stade de la procédure, les plaignants ne peuvent vraisemblablement contester qu'une question légitime et complexe de classement tarifaire et d'administration douanière se pose en ce qui concerne la relation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. En outre, la Chine a démontré que si elle ne disposait d'aucun moyen pour définir et faire respecter la ligne de démarcation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, les dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles seraient pour l'essentiel inapplicables. Si la Chine n'avait aucun moyen de déjouer les stratagèmes susceptibles d'être employés par les importateurs, il s'ensuivrait que ceux-ci n'auraient jamais à acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles. En effet, aucun "véhicule automobile" n'entrerait en Chine – si ce n'est des "pièces".

4.538 La Chine estime que la RGI 2 a), telle qu'elle a été interprétée par l'OMD, a déjà réglé ces questions d'interprétation et d'application des mesures douanières, telle l'opposition entre "les parties et le tout" et entre "la forme et le fond". Mais si la RGI 2 a) n'existait pas, la Chine (de même que d'autres autorités douanières) aurait quand même besoin d'un moyen de définir et de faire respecter la ligne de démarcation entre les parties et le tout. C'est l'effet qu'ont les mesures contestées – elles garantissent l'application effective des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles en définissant ce qui constitue un véhicule automobile, en le distinguant des pièces de véhicule automobile, et en faisant respecter cette ligne de démarcation, quelle que soit la manière dont l'importateur organise ou documente ses opérations d'importation.

4.539 Dans sa première communication écrite, la Chine a examiné la jurisprudence en ce qui concerne le sens du terme "nécessaires" figurant à l'article XX d). En résumé, l'Organe d'appel a indiqué que le terme "nécessaire" impliquait de soupeser et de mettre en balance 1) l'importance relative des intérêts ou valeurs promus par la mesure contestée; 2) la contribution de la mesure à la réalisation des objectifs qu'elle poursuivait; et 3) l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international. La mesure contestée doit être comparée à d'autres mesures de rechange "raisonnablement disponibles" et compatibles avec les règles de l'OMC.

4.540 S'agissant du premier facteur, il est indéniable que le recouvrement des recettes fiscales revêt un intérêt important pour les Membres de l'OMC, et en particulier pour les pays en développement Membres. De même, l'application de concessions tarifaires négociées constitue également un objectif important pour les Membres, et pour les pays en développement Membres en particulier. Au sujet du deuxième facteur, la Chine a présenté des éléments de preuve clairs montrant que les mesures contestées permettent la réalisation de l'objectif de la Chine qui est de garantir l'application effective des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles. La Chine a démontré, documents à l'appui, que des modèles de véhicule automobile donnés étaient assemblés en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et qui étaient importés en Chine sous forme d'envois multiples. Sans les mesures contestées, les

fabricants d'automobiles échapperaient aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles en raison de la manière dont ils ont structuré leurs importations de pièces et composants pour ces modèles et pour d'autres modèles de véhicule. La Chine a également présenté des éléments de preuve montrant que le cas d'espèce invoqué par les États-Unis – celui du fabricant d'automobiles "qui fractionnerait un envoi de kits CKD en deux ou plusieurs caisses" – est un cas particulier auquel répondent les mesures contestées. La Chine estime qu'il ne s'agit pas du *seul* cas de figure dans lequel les autorités douanières peuvent être confrontées à l'évitement des taux de droits plus élevés qui s'appliquent à l'article complet, mais il est certain que c'est un cas de figure qui est traité par les mesures contestées. S'agissant du troisième facteur relatif au critère de la "nécessité", la Chine a déjà fait observer que les mesures n'avaient pas d'effet notable sur les importations de véhicules automobiles ou de pièces de véhicules automobiles, hormis l'aspect parfaitement légitime qui oblige les importateurs à acquitter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils importent des ensembles de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En dépit de la "charge" que les mesures imposeraient, d'après l'allégation des plaignants, les principaux fabricants d'automobiles et de pièces automobiles ont signalé que ces mesures avaient eu peu ou pas d'incidence sur leurs activités en Chine. Les seuls fabricants d'automobiles affectés par ces mesures sont ceux qui assemblent des véhicules automobiles en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

4.541 Enfin, en ce qui concerne l'existence d'autres mesures de rechange raisonnablement disponibles et compatibles avec les règles de l'OMC, la Chine a déjà expliqué pourquoi les mesures contestées ne sont pas incompatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II ni avec les règles du SH. Comme la présente communication repose sur l'hypothèse que le Groupe spécial arrivera à une constatation différente, du moins à certains égards, la Chine ne pense pas qu'il existe d'autres mesures de rechange raisonnablement disponibles pour faire en sorte que soient respectées les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles.

4.542 Le texte introductif de l'article XX permet aux Membres de l'OMC d'invoquer les exceptions générales énumérées aux alinéas a) à j), "[s]ous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international …". Les mesures contestées n'établissent pas de discrimination entre les pays où les mêmes conditions existent. Elles s'appliquent sans distinction à toutes les pièces et à tous les composants automobiles importés, quelle que soit leur origine. Ces mesures ne donnent lieu à aucune discrimination, et encore moins à une discrimination arbitraire ou injustifiable pour les pays où les mêmes conditions existent. Les mesures contestées ne constituent pas non plus une restriction déguisée au commerce international.

4.543 S'agissant du texte introductif de l'article XX et de la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, la Chine estime que la question dont est saisi le Groupe spécial est de savoir si la Chine a tracé ces démarcations de manière à préserver les dispositions tarifaires qu'elle a négociées pour les véhicules automobiles, tout en donnant, en même temps, véritablement effet aux taux de droits distincts qu'elle applique aux pièces et composants de véhicules automobiles. La Chine estime que l'équilibre atteint avec les mesures contestées est raisonnable et "[tient] dûment compte à la fois des obligations légales de la partie qui invoque l'exception et des droits légaux des autres parties intéressées". Elle est autorisée à donner effet aux dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles et à faire en sorte que le fond prime sur la forme, cependant que les plaignants continueront à exporter à destination de la Chine de grandes quantités de pièces automobiles qui ne sont nullement affectées par la mesure et qui sont soumises aux taux de droits applicables aux pièces.

4.544 Aux termes de l'article 29 du Décret n° 125, le fabricant d'automobiles qui achète des pièces et composants importés à un tiers en Chine et qui les utilise pour assembler un modèle de véhicule enregistré est tenu de payer la différence entre le montant du droit que l'importateur a déjà acquitté pour l'importation de ces pièces et composants et le taux de droit applicable à un ensemble de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La Chine estime que toute imposition qu'elle perçoit en vertu de l'article 29 du Décret n° 125 est liée à l'administration et à l'application des dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles, car elle a trait au classement correct d'un ensemble donné de pièces et composants importés qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Toutefois, la Chine reconnaît que cet aspect du Décret n° 125 est conceptuellement différent par rapport à l'article II, car l'importateur initial des pièces et composants achetés à un tiers a, dans la plupart des cas, déjà accompli les formalités douanières relatives à ces importations et les produits ne sont plus sous le contrôle de la douane.

4.545 La Chine estime que l'article 29 du Décret n° 125 est justifié au regard de l'article XX d) pour des raisons analogues à celles qui ont été exposées plus haut. Si l'article 29 du Décret n° 125 n'existait pas, les fabricants d'automobiles pourraient éviter d'acquitter le droit frappant les véhicules automobiles complets en s'arrangeant pour importer des pièces et composants par l'intermédiaire de fournisseurs. Comme la Chine l'a expliqué à la première réunion de fond, cela est particulièrement préoccupant dans l'industrie automobile, compte tenu des relations commerciales étroites qui existent entre les fabricants d'automobiles et les fournisseurs de pièces.

7. Conclusion

4.546 Pour les raisons exposées dans la présente communication, la Chine demande au Groupe spécial de rejeter les allégations formulées par les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada.

M. DÉCLARATION ORALE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

1. Introduction

4.547 La présente affaire porte sur des prescriptions en matière de teneur en produits nationaux et sur une discrimination à l'égard des produits importés en violation flagrante de l'Accord sur les MIC et de l'article III du GATT de 1994. Il ne s'agit pas d'un problème technique de classement tarifaire comme la Chine tente de le faire valoir alors même que ses arguments concernant le classement tarifaire sont totalement dénués de fondement. La présente affaire porte sur des mesures protectionnistes qui violent les principes les plus fondamentaux de tout le système établi par l'Accord sur l'OMC.

2. L'industrie automobile

4.548 Comme les Communautés européennes l'ont déjà démontré à maintes reprises[56], la Chine tente de présenter un tableau de l'industrie automobile qui n'a rien à voir avec la réalité. Les véhicules automobiles et leurs parties ne sont tout simplement pas fabriqués dans un pays par une société et ses filiales, puis envoyés en Chine sous forme de pièces pour y être simplement assemblés dans le seul

[56] Voir, entre autres, les paragraphes 9 à 17 et 68 à 74 de la première communication écrite des Communautés européennes, les paragraphes 4 à 8 des réponses des Communautés européennes aux questions du Groupe spécial et les paragraphes 8 à 19 de la deuxième communication écrite des Communautés européennes.

but d'éviter les taux de droits plus élevés que la Chine applique aux véhicules complets. Dans l'économie mondialisée, les fabricants de véhicules automobiles ne peuvent même pas envisager un tel modèle économique. Ils doivent nécessairement s'en remettre à des fabricants de pièces hautement spécialisés qui sont établis pratiquement dans le monde entier.

4.549 Compte tenu de la concurrence féroce, les fabricants de véhicules automobiles sont obligés de standardiser la production de leurs modèles de véhicules pour arriver à des volumes de production suffisants pour générer les économies d'échelle qui sont indispensables pour rester concurrentiels. Bon nombre des pièces peuvent être montées non seulement sur différents modèles de tel ou tel fabricant, mais aussi sur différents modèles de différents fabricants.

4.550 L'identification des pièces importées qui appartiennent à un modèle de véhicule spécifique donné est une condition entièrement fictive imposée par les mesures. La stratégie économique normale d'un fabricant de véhicules automobiles consiste à commander en vrac des pièces qui serviront pour certaines à fabriquer différents modèles de véhicules, et pour certaines de pièces de rechange. Conformément aux mesures, ces pièces identiques seront frappées d'impositions entièrement différentes d'après leur utilisation finale en Chine et, en particulier, selon qu'elles seront ou non montées sur un modèle de véhicule qui contient une certaine combinaison ou proportion de pièces fabriquées en Chine.

3. Les dispositions applicables

a) Une question liminaire est-elle posée? Une réponse dans l'Accord sur les MIC

4.551 Comme les Communautés européennes l'ont démontré à maintes reprises, aucune question liminaire n'est soulevée dans la présente procédure du Groupe spécial aux fins de l'examen de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. Cette disposition n'exige pas une analyse préalable pour savoir si une mesure est une mesure intérieure ou une mesure à la frontière. D'après son libellé clair, tout ce qu'elle exige est un examen pour savoir si les mesures contestées sont a) des mesures concernant les investissements, b) liées au commerce, et c) reprises dans la Liste exemplative. Si elles sont reprises – comme les mesures chinoises – dans les deux paragraphes de la Liste exemplative, il faut considérer qu'elles sont visées par les articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994 et qu'elles violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC.

b) Article III ou article II du GATT de 1994

4.552 La Chine a déclaré dans la communication qu'elle a présentée à titre de réfutation qu'elle considère "que les parties sont parvenues à s'entendre pour l'essentiel sur les principes qui sont pertinents pour déterminer si une mesure ou une imposition données sont soumises aux disciplines de l'article II ou aux disciplines de l'article III".[57] Cela n'est pas exact. Alors que la Chine continue de s'en remettre à un pur formalisme, par exemple l'implication des autorités "douanières", les prétendus "cautionnements" et d'autres appellations données dans sa législation intérieure, pour faire en sorte que ses mesures relèvent de l'article II du GATT de 1994, les Communautés européennes ont démontré sur la base de critères de fond clairs pourquoi les mesures chinoises sont des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994, et non pas des droits de douane proprement dits imposés "à l'importation".[58]

[57] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 100.
[58] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 35 à 56.

4.553 Premièrement, les impositions frappant les pièces automobiles importées ne sont pas déterminées au moment ou au lieu de l'importation, mais à l'intérieur du pays après l'assemblage et la fabrication, c'est-à-dire à un stade clairement ultérieur.

4.554 Deuxièmement, les mesures chinoises n'instituent pas des impositions "à l'importation" puisque les impositions ne sont pas exigibles à cause de l'importation des pièces automobiles, mais à cause d'autres événements et critères intérieurs. Leur imposition dépend de la question de savoir si "le Centre de vérification conclut, après vérification, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets" (article 28 du Décret n° 125), question qui dépend à son tour du fait de savoir si les pièces importées étaient assemblées pour constituer des véhicules avec une teneur en produits nationaux insuffisante.

4.555 Troisièmement, la nature intérieure des mesures est illustrée encore par le fait qu'elles ne s'appliquent directement qu'aux fabricants de véhicules automobiles, et non aux importateurs de pièces automobiles.

4.556 Toutefois, le fait que les mesures chinoises sont des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994 ne signifie pas que l'article II du GATT de 1994 ne joue aucun rôle pour trancher le différend.

4.557 Premièrement, les Communautés européennes considèrent que le régime uniforme applicable à certains kits CKD et kits SKD conformément à l'article 2 du Décret n° 125 ne pouvait être examiné qu'au titre d'une violation de l'article II du GATT de 1994, alors que les autres mesures violent, en plus de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, l'article III, paragraphes 2, 4 et 5, du GATT de 1994. Deuxièmement, les Communautés européennes estiment que l'incompatibilité des mesures chinoises avec la Liste de concessions de la Chine joue un rôle important au regard de l'article XX d) du GATT de 1994, que la Chine invoque, ne serait-ce que très superficiellement, comme moyen de défense subsidiaire.

4. Article II du GATT de 1994

4.558 L'interprétation donnée par le Secrétariat de l'OMD de l'expression "en l'état" au point 1 de la réponse est sensiblement identique à la position prise par les Communautés européennes dans la présente procédure et par l'Organe d'appel dans son rapport sur l'affaire *CE – Morceaux de poulet*. Toute autre réponse aurait d'ailleurs été fort surprenante. Selon le Secrétariat de l'OMD, l'expression "en l'état" désigne "le moment auquel les marchandises sont présentées aux agents des douanes ou à d'autres fonctionnaires aux fins du classement des marchandises concernées dans la nomenclature tarifaire ou dans la nomenclature statistique du commerce extérieur". L'Organe d'appel a défini ce principe en termes similaires comme suit: "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé".[59]

4.559 L'interprétation de la désormais si célèbre décision rendue par le Comité du SH en 1995 est aussi clarifiée. La réponse démontre une fois pour toutes que la Chine a entièrement inventé sa théorie des "envois multiples". Le Secrétariat de l'OMD a maintenant précisé que la formule "éléments … originaires et/ou en provenance de pays différents" dans cette décision n'avait absolument rien à voir avec la théorie des "envois multiples" que la Chine a inventée aux fins de la présente procédure du Groupe spécial.

[59] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

5. Article XX d) du GATT de 1994

4.560 Les Communautés européennes considèrent que les arguments de la Chine concernant l'article II du GATT de 1994 sont traités d'une manière plus appropriée dans le cadre de l'article XX d) du GATT de 1994. En effet, selon nous il ne peut pas y avoir de doute quant au fait que les mesures violent l'article 2 de l'Accord sur les MIC et l'article III, paragraphes 2, 4 et 5, du GATT de 1994.

4.561 Les arguments explicites de la Chine concernant l'article XX d) du GATT de 1994 sont très superficiels tant dans sa première que dans sa deuxième communication écrite. Les arguments ne permettent manifestement pas à la Chine de s'acquitter des obligations qui lui incombent concernant la charge de la preuve et par conséquent l'analyse devrait s'arrêter là. Par principe, il n'appartient pas aux parties plaignantes de développer les références fugitives faites par la Chine à l'article XX d).

4.562 En tout état de cause, la Chine n'a pas montré qu'il y avait réellement un problème d'évitement des droits de douane qui devait être pris en compte. Deuxièmement, pour être justifiées au regard de l'article XX d), les mesures devraient être nécessaires pour assurer l'application du droit de 25 pour cent visant les véhicules complets. Toutefois, comme les Communautés européennes l'ont démontré dans leurs première et deuxième communications écrites, les mesures accordent aux pièces automobiles importées un traitement moins favorable que celui prévu dans la Liste de la Chine. Les mesures ne peuvent pas servir à appliquer le tarif douanier de la Chine puisqu'elles instituent des impositions qui sont en contradiction directe avec le tarif douanier de la Chine et ne l'appliquent pas.

4.563 En ce qui concerne les arguments présentés fugitivement par la Chine en relation avec le texte introductif de l'article XX du GATT de 1994, ils n'apparaissent pour la première fois que dans la deuxième communication écrite de la Chine, qui n'est guère qu'une démonstration de plus de la tactique de la Chine pour retarder ou éluder la prise en compte de questions difficiles. Par conséquent et eu égard au fait que la Chine ne remplit aucunement la première condition d'une justification provisoire au titre de l'article XX, quelques remarques suffiront.

4.564 Dans l'affaire *États-Unis – Essence*, l'Organe d'appel a considéré que l'objet et le but du texte introductif de l'article XX étaient d'éviter l'utilisation illégitime ou l'abus des exceptions prévues à l'article XX.[60] Même une restriction qui, dans la forme, répond aux exigences de l'une des exceptions spécifiques prévues à l'article XX, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, deviendra abusive si elle n'est en fait qu'un déguisement pour poursuivre des buts de restriction aux échanges.[61] C'est précisément ce que la Chine tente de faire: dissimuler l'objectif de restriction aux échanges de ses mesures, qui ressort de diverses déclarations claires dans les mesures qui mettent directement en relief l'objectif de protection de la production nationale de pièces automobiles.[62]

N. DÉCLARATION ORALE DES ÉTATS-UNIS À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.565 La communication présentée à titre de réfutation par la Chine, même si elle est longue, apporte bien peu à la discussion de fond sur les questions soulevées en l'espèce. En effet, la communication de la Chine fait essentiellement appel à des artifices rhétoriques. Premièrement, la Chine utilise des formules rhétoriques – telles que "fond plutôt que forme" et "pièces ou articles complets". Ces expressions n'apparaissent nulle part dans l'Accord sur l'OMC, ni même dans le SH, et elles ne sont pas utiles pour résoudre les questions soulevées en l'espèce. Le deuxième artifice

[60] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, paragraphe 22.
[61] Rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphe 8.236.
[62] Voir, par exemple, les articles 4 et 52 de l'Ordonnance relative à l'industrie automobile de 2004.

rhétorique utilisé dans la deuxième communication écrite de la Chine consiste à dénaturer les positions des plaignants. En particulier, la Chine allègue à maintes reprises que les plaignants sont d'accord avec elle sur plusieurs questions et que les questions ont été ainsi "délimitées", puis la Chine entreprend d'échafauder des arguments à partir de ces prémisses erronées.

1. L'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC

4.566 Comme les États-Unis l'ont expliqué, les mesures de la Chine équivalent à des incompatibilités directes avec les obligations de la Chine en matière de traitement national au titre de l'article III du GATT de 1994 et à une prescription en matière de teneur en produits nationaux qui est incompatible avec les obligations de la Chine au titre de l'article 2:1 et du paragraphe 1 a) de l'Annexe 1 de l'Accord sur les MIC. Le moyen de défense invoqué par la Chine en relation avec les questions soulevées au titre de l'article III repose uniquement sur son argument selon lequel ses mesures portent sur des droits de douane, et selon lequel l'article III ne peut pas s'appliquer à une mesure qui porte sur des droits de douane. La Chine n'a même pas tenté sinon d'établir un moyen de défense – hormis un vague renvoi à l'article XX d) – à opposer à ces violations de ses obligations dans le cadre de l'OMC.

4.567 Dans sa communication présentée à titre de réfutation, la Chine formule son argument comme suit (italique dans l'original): "[S]i une mesure donnée permet d'appliquer et de percevoir une imposition qu'un Membre est *autorisé* à imposer conformément à l'article II, il n'est pas possible que la même imposition doive être en conformité avec les prescriptions de l'article III". Cette déclaration n'a de fondement ni dans la logique ni dans le texte du GATT de 1994. En réalité, il est d'usage qu'une mesure soit examinée au regard des obligations établies dans diverses dispositions de l'Accord sur l'OMC dans le cadre des différends examinés conformément au Mémorandum d'accord. Le fait qu'une mesure est, ou n'est pas, compatible avec une obligation ne détermine pas nécessairement si la mesure est, ou n'est pas, compatible avec une obligation différente.

4.568 La Chine laisse entendre peut-être qu'il y a quelque chose de spécial dans l'article II du GATT de 1994, qui en quelque sorte "autorise" (selon les dires de la Chine) les Membres à déroger à d'autres obligations au titre du GATT. Mais cette question a été examinée, et écartée, par des groupes spéciaux antérieurs dans le cadre du GATT de 1947 et par l'Organe d'appel dans le cadre du GATT de 1994. Comme constaté dans ces différends, l'article II du GATT de 1994 et la Liste d'engagements tarifaires d'un Membre imposent à un Membre des obligations additionnelles, et la compatibilité avec ces obligations ne peut pas servir de moyen de défense opposable à des violations d'autres obligations dans le cadre de l'OMC.

4.569 Les impositions appliquées par la Chine (qu'il s'agisse d'impositions intérieures ou de droits de douane) sont des violations directes de l'article III:4 et III:5 du GATT de 1994 ainsi que de l'Accord sur les MIC. En effet, le niveau des impositions appliquées par la Chine augmente si la teneur en produits nationaux d'un véhicule fabriqué en Chine ne respecte pas certains seuils. En tant que telles, les mesures accordent un traitement moins favorable aux pièces importées en ce qui concerne les lois affectant leur vente, leur achat, leur distribution et leur utilisation sur le marché intérieur au sens de l'article III:4, et elles imposent une prescription intérieure concernant le mélange au sens de l'article III:5.

4.570 Prenons un fabricant de véhicules automobiles en Chine qui a importé une pièce automobile; nous l'appellerons la pièce A. Conformément aux mesures chinoises, le fabricant/importateur doit verser un cautionnement pour le droit de 10 pour cent applicable aux pièces. Quand la pièce A est mise en stock, le fabricant doit décider ce qu'il va faire de cette pièce importée. Le fabricant peut décider d'utiliser la pièce importée pour produire un véhicule complet donné. Toutefois, le fabricant

doit toujours tenir compte des seuils établis par la Chine concernant la teneur en produits nationaux. Si l'utilisation de la pièce A pour la fabrication aboutissait à un véhicule qui ne respecte pas les seuils, toutes les autres pièces importées utilisées dans ce véhicule seraient alors frappées de l'imposition de 25 pour cent. En liant l'utilisation de la pièce A à des impositions accrues pour les autres pièces, les mesures de la Chine créent une désincitation à utiliser la pièce A pour la fabrication. Et cette désincitation vient en sus, et séparément, du niveau de l'imposition frappant la pièce A elle-même. Aucune réglementation comparable n'affecte l'utilisation d'une pièce A d'origine nationale comparable. En conséquence, les mesures de la Chine sont une violation de l'article III, en tant que loi affectant l'utilisation en Chine d'un produit importé.

4.571 La Chine soutient à tort que les droits de douane constitueraient toujours "une violation des principes de non-discrimination inscrits à l'article III". Ce type de discrimination n'existe pas avec les droits de douane imposés normalement par les Membres de l'OMC. C'est-à-dire que le niveau des impositions frappant les autres produits importés ne dépend pas de la façon dont une pièce importée est utilisée sur le territoire du Membre.

4.572 Cette discrimination s'applique non seulement à l'"utilisation" du produit importé, mais aussi à "la vente, la mise en vente, l'achat, … [ou] la distribution … sur le marché intérieur" au sens de l'article III:4. Si l'importateur dans l'exemple ci-dessus était un distributeur de pièces ou un producteur de pièces, il voudrait vendre ou distribuer la pièce A importée à des fabricants en Chine. Avec les mesures chinoises, toutefois, un fabricant en Chine aura une désincitation à acheter la pièce A importée au distributeur. Les mesures de la Chine ont ainsi une incidence négative sur "la vente, la mise en vente, l'achat, … [ou] la distribution … sur le marché intérieur" des pièces importées, sans effet comparable sur les pièces d'origine nationale.

2. Impositions intérieures ou droits de douane

4.573 Les impositions additionnelles en cause dans le présent différend sont des impositions intérieures, et non pas des "droits de douane proprement dits". Il ressort de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* que les impositions sont des impositions intérieures tombant sous le coup de l'article III:2 du GATT de 1994 quand elles sont fondées sur le produit tel qu'il est fabriqué à l'intérieur du pays, peu importe l'appellation choisie par le Membre concerné. En l'espèce, les impositions appliquées par la Chine ne sont pas fondées sur les marchandises telles qu'elles sont importées, mais sur l'utilisation des marchandises pour fabriquer un véhicule sur le territoire chinois. Quand une pièce est présentée à la frontière, la Chine exige un cautionnement fiscal fondé sur le taux de droit de 10 pour cent applicable aux pièces, et elle applique l'imposition additionnelle de 15 pour cent uniquement 1) si la pièce importée est effectivement utilisée pour la fabrication d'un véhicule, et 2) si la teneur en produits importés de ce véhicule ne respecte pas les seuils spécifiés dans les mesures chinoises. Les mesures chinoises sont centrées sur la teneur en produits nationaux du véhicule assemblé final – qui importe quoi, où, et comment est sans importance.

4.574 Dans sa deuxième communication, la Chine fait valoir que ses impositions sont identiques à des droits de douane proprement dits parce que: "Le classement du produit importé et la détermination du taux de droit applicable sont fondés sur l'état des pièces et composants automobiles quand ils étaient importés et déclarés à l'Administration générale des douanes". Cette déclaration, toutefois, est en contradiction avec la teneur réelle des mesures chinoises. L'imposition dépend de la façon dont la pièce est effectivement utilisée à l'intérieur du pays, et non de la condition de la pièce à l'importation.

4.575 D'après ce que les États-Unis croient comprendre, la Chine fait valoir dans sa communication à titre de réfutation qu'aucune pièce n'est effectivement "importée" avant que les droits définitifs ne

soient imposés après la fabrication, parce que de façon formelle la Chine (dans la plupart mais pas la totalité des cas) n'aura pas déterminé – avant que la fabrication finale d'un véhicule complet soit achevée – la garantie financière exigée à l'importation. Cet argument n'est pas, et ne peut pas être, valable. Sinon, un Membre pourrait échapper aux disciplines que lui impose l'article III par un simple subterfuge en structurant ses lois douanières de façon qu'aucun produit ne soit effectivement "importé" – comme la Chine propose d'interpréter ce terme – avant que des impositions intérieures discriminatoires et autres mesures discriminatoires n'aient été appliquées. En fait, le seul moyen raisonnable de considérer le terme "importé" dans ce contexte est sous son sens normal, c'est-à-dire le moment où le produit est admis sur le territoire douanier du Membre.

4.576 Les États-Unis souhaitent également faire observer que, si le Groupe spécial admettait en fait l'argument apparent de la Chine selon lequel les pièces ne peuvent être réputées "importées" qu'après la fabrication, alors les mesures équivaudraient à des restrictions à l'importation au sens de l'article XI du GATT de 1994, comme allégué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Ce résultat découlerait du fait que les mesures chinoises sont impératives pour les fabricants de véhicules automobiles qui veulent importer des pièces. Et si ces mesures interdisent l'importation de pièces avant l'achèvement d'une opération de fabrication, les mesures équivaudraient à des restrictions de la possibilité pour les fabricants d'importer des pièces.

3. La RGI 2 a) ne fournirait pas à la Chine un moyen de défense fondé sur l'article II du GATT de 1994

4.577 Les impositions additionnelles dont la Chine frappe les pièces automobiles importées sont des impositions intérieures, soumises aux obligations prévues à l'article III:2 du GATT de 1994, et non pas des "droits de douane proprement dits" au sens de l'article II:1 a) du GATT de 1994. Même si l'on met à part ce fait, la RGI 2 a) du SH ne fournirait pas un moyen de défense à opposer à une violation par la Chine de ses engagements tarifaires.

4.578 Comme les États-Unis l'ont expliqué, l'argument de la Chine concernant le classement tarifaire fondé sur la RGI 2 a) est totalement dénué de fondement. Les États-Unis ont notamment expliqué que l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par la Chine était incompatible avec l'objet et le but de la Convention internationale sur le SH consistant à établir des règles de nomenclature tarifaire uniformes aux fins de comparer les statistiques du commerce (celles des exportations et des importations, et entre différentes parties à la Convention). En fait, selon l'interprétation de la Chine, la comparabilité des statistiques du commerce collectées par différents Membres et celle des statistiques des importations et des statistiques des exportations n'existeraient plus. La Chine n'a jamais réfuté cette explication montrant pourquoi l'interprétation qu'elle donnait était incompatible avec l'objet et le but de la Convention internationale sur le SH.

4.579 L'argument de la Chine selon lequel son interprétation permettrait au "fond" de prévaloir sur la "forme" n'a pas de sens, et méconnaît complètement les réalités de la fabrication automobile moderne. Les fabricants importent des envois de pièces en vrac parce que c'est le procédé usuel et le plus efficace pour fabriquer des véhicules automobiles à grande échelle, et non pas parce que les fabricants tentent d'échapper aux droits exigibles à l'importation de kits démontés.

4.580 Les États-Unis ont encore trois remarques supplémentaires à faire sur l'argument de la Chine relatif aux consolidations tarifaires reposant sur la RGI 2 a). Premièrement, dans sa communication, la Chine allègue à plusieurs reprises que la RGI 2 a) couvre la question des "pièces ou articles complets". Cette présentation de la RGI 2 a) est incorrecte. En réalité, le SH couvre les "pièces ou articles complets" dans le cadre de la nomenclature tarifaire du SH: c'est-à-dire que les articles complets et les pièces (et ensembles) d'articles relèvent de positions distinctes. Par conséquent, la

question générale des "pièces ou articles complets" est régie par la RGI 1, qui dispose que les articles doivent être classés d'après les positions y relatives. La RGI 2 a), en revanche, couvre uniquement la question limitée du classement des articles présentés à l'état démonté ou non monté, et elle ne couvre pas celle du classement des envois de pièces en vrac.

4.581 Deuxièmement, les États-Unis reconnaissent que le Secrétariat de l'OMD n'a pas pour rôle formel, dans le cadre de la Convention, de fournir des interprétations définitives du SH ni de fournir des avis définitifs à d'autres organismes. Les États-Unis font remarquer, toutefois, que dans sa réponse aux questions du Groupe spécial le Secrétariat de l'OMD admet les observations faites par les États-Unis concernant la formule "éléments … originaires et/ou en provenance de pays différents", telle qu'utilisée dans la décision du Comité du SH citée par la Chine. En particulier, l'examen par le Comité des "éléments" en provenance de pays différents se situait dans le contexte de l'examen de l'application des règles d'origine, et il n'en ressort en aucune façon que le Comité a considéré une mesure (comme celle de la Chine) qui combinerait artificiellement des envois de pièces en vrac en provenance de pays différents afin de créer un ensemble fictif de pièces qui seraient utilisées pour assembler un véhicule complet.

4.582 Troisièmement, l'unique pertinence de la Convention sur le SH en l'espèce est d'aider à déterminer l'intention commune des Membres de l'OMC en ce qui concerne les engagements tarifaires de la Chine pour des pièces automobiles données, comme les radiateurs et les freins. Indépendamment de toutes questions soulevées par la Chine s'agissant de la signification précise des notes interprétatives du SH et des discussions dans le cadre de l'OMD sur les notes interprétatives, rien dans la Convention sur le SH ne pouvait étayer une interprétation des engagements tarifaires de la Chine dans le cadre de l'OMC selon laquelle les envois de freins et de radiateurs en vrac devraient faire l'objet du même traitement tarifaire que les véhicules automobiles complets.

4. Moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine

4.583 Il appartient à la Chine, en tant que partie au différend établissant par voie d'affirmation un moyen de défense fondé sur l'article XX d) du GATT de 1994, d'étayer chaque élément de ce moyen de défense. La Chine ne s'est pas acquittée de cette obligation.

4.584 L'argument fondamental de la Chine fondé sur l'article XX d) consiste à dire que ses mesures sont "nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements" requis pour recouvrer le droit de 25 pour cent que la Chine est autorisée conformément à ses consolidations tarifaires à recouvrer à l'importation de véhicules complets. La Chine utilise ces termes pour désigner deux choses très différentes – qui ni l'une ni l'autre n'étayent un moyen de défense fondé sur l'article XX d).

4.585 Premièrement, la Chine utilise ces termes pour dire que, conformément à son tarif douanier national, la Chine frappe du droit applicable aux véhicules complets toute pièce importée, si cette pièce est utilisée pour la fabrication en Chine d'un véhicule avec une teneur en produits étrangers qui dépasse les seuils spécifiés dans les mesures chinoises. Comme les États-Unis l'ont expliqué, il n'y a aucune interprétation possible des obligations de la Chine en matière de traitement national en vertu de l'article III, ni de la Liste établie par la Chine dans le cadre de l'OMC, qui autoriserait la Chine à frapper d'un droit de 25 pour cent les envois en vrac de pièces importées pour la fabrication. Par conséquent, le prétendu moyen de défense fondé sur l'article XX d) invoqué par la Chine ne fait pas apparaître de "lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Accord", comme exigé par l'article XX d).

4.586 Deuxièmement, la Chine utilise les mêmes termes – sur la nécessité pour elle de pouvoir recouvrer le droit de 25 pour cent applicable aux véhicules complets – pour dire quelque chose

d'entièrement différent: à savoir que la Chine doit pouvoir tenir compte de quelques rares cas, au demeurant encore hypothétiques, d'"évasion" (selon les dires de la Chine), par exemple le cas d'un kit CKD fractionné en deux envois, ou celui d'un véhicule complet importé sans les pneus. Pour être absolument clairs, les États-Unis ne considèrent pas que, comme allégué par la Chine, une mesure hypothétique visant à tenir compte d'envois de kits fractionnés serait compatible avec les obligations contractées par la Chine dans le cadre de l'OMC. En réalité, la Chine n'a pas adopté en fait de mesures de cette nature en l'occurrence, et il est vain pour les États-Unis (et pour le Groupe spécial) de s'engager dans une analyse de mesures hypothétiques et vaguement définies qui n'ont pas été effectivement adoptées par la Chine.

4.587 Pour deux raisons, la justification avancée par la Chine ne satisfait pas au critère de la nécessité établi à l'article XX d). Premièrement, la Chine n'a pas encore indiqué un seul exemple de cas où un importateur se serait livré aux pratiques spécifiques évoquées par la Chine. De fait, la conduite de la Chine a montré qu'elle n'était aucunement préoccupée par l'évitement des droits de douane. En réalité, les autorités chinoises ont contrôlé le processus tarifaire en obligeant les fabricants d'automobiles à négocier les taux qui seraient applicables à tous les types de kits et de pièces, les facteurs clés dans l'issue de cette négociation étant représentés par l'engagement du fabricant d'investir en Chine et d'utiliser des produits locaux pour l'assemblage des véhicules.

4.588 Deuxièmement, la justification avancée par la Chine au titre du "contournement" ne correspond pas à la portée des mesures chinoises. Les mesures chinoises couvrent de manière large toutes les importations de pièces en vrac pour la fabrication, et pas seulement les exemples de ce que la Chine appelle l'"évitement des droits de douane". Compte tenu de la portée beaucoup plus vaste des mesures que la Chine a adoptées effectivement, celles-ci ne peuvent pas être réputées "nécessaires" au sens de l'article XX d) afin de prendre en compte la préoccupation de politique générale invoquée par la Chine quant à une "évasion".

O. DÉCLARATION ORALE DU CANADA À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.589 Le Canada a expliqué pourquoi les mesures sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994: avec l'article III:2, parce qu'elles frappent les pièces automobiles importées d'impositions supérieures à celles qui frappent les pièces automobiles nationales; avec l'article III:4, parce qu'elles soumettent à un traitement moins favorable les pièces importées en ce qui concerne les prescriptions affectant la vente, l'achat, la distribution et l'utilisation sur le marché intérieur; et avec l'article III:5, parce qu'elles exigent que des quantités ou des proportions déterminées de pièces pour la fabrication de véhicules en Chine proviennent de sources nationales. Cette prescription relative à la teneur en produits nationaux conduit à son tour à une violation de l'article 2 de l'Accord sur les MIC. La Chine n'a pas répondu à ces arguments. Sa position centrale demeure son moyen de défense fondé sur l'article XX du GATT de 1994 présenté en tant qu'argument au titre de l'article II.

4.590 La présentation dénaturée que donne la Chine des arguments des plaignants ne répond pas aux allégations dont le Groupe spécial est saisi. Les arguments des plaignants soulèvent la question fondamentale qui consiste à savoir comment une pièce automobile peut devenir un véhicule automobile en raison de son utilisation sur le marché intérieur, alors qu'une autre pièce identique ne le devient pas. La Chine ne traite pas cela. Elle allègue que les plaignants lui nieraient le droit d'appliquer son tarif douanier pour les véhicules automobiles parce qu'ils ont demandé à la Chine de respecter ses engagements tarifaires pour les pièces automobiles. La Chine dit au Groupe spécial que tout le monde fait ce qu'elle fait. Il n'y a aucun élément de preuve étayant cette affirmation et, même s'il y en avait un, celle-ci est juridiquement infondée.

4.591 La Chine allègue aussi que les plaignants ont fait sélectivement abstraction des RGI et de ses efforts pour replacer les allégations des plaignants dans le cadre de l'article II du GATT de 1994. Les RGI, que les plaignants ont examinées de manière complète *et* dans le contexte, ne sont pas pertinentes en l'espèce, parce que le différend ne porte pas sur les droits de douane applicables ou sur l'article II, mais sur la discrimination à l'égard des pièces automobiles importées.

4.592 Le Canada a déjà démontré la nature de la violation par la Chine de l'article III du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC, et il traitera plus en détail quatre problèmes persistants soulevés par le moyen de défense invoqué par la Chine: 1) les graves conséquences systémiques de l'allégation de la Chine au titre de l'article II; 2) les incohérences fondamentales de l'argument de la Chine; 3) l'incompatibilité du moyen de défense invoqué par la Chine avec les pratiques douanières reconnues; et 4) l'absence de tout moyen de défense fondé sur l'article XX qui soit opposable aux mesures.

4.593 L'argument de la Chine concernant la marge de manœuvre que la RGI 2 a) devrait ménager à un Membre pour interpréter sa liste, s'il était accepté, autoriserait les Membres à justifier en toute impunité le contournement de l'obligation d'accorder le traitement national établie dans l'article III. Selon la Chine, chaque fois que les engagements tarifaires d'un Membre pour des pièces sont inférieurs à ceux pour des produits complets, ce Membre peut présumer que la différence conduira au contournement des droits de douane et par conséquent à un manque à gagner économique. Cela légitimerait l'application de seuils relatifs à la teneur en produits nationaux aux fins de l'imposition du taux de droit pour le produit complet aux pièces utilisées pour fabriquer ce produit.

4.594 Selon la logique de la Chine, les pièces automobiles importées ne peuvent bénéficier d'un droit de douane applicable aux pièces que dans deux circonstances seulement. Premièrement, si ces pièces ne sont jamais utilisées pour fabriquer un produit complet (comme dans le cas des pièces de rechange). Deuxièmement, si la teneur en produits nationaux incorporés dans le véhicule complet est suffisante pour que les pièces importées ne présentent plus après ouvraison complémentaire les "caractéristiques essentielles" du produit complet.

4.595 La Chine n'a présenté aucun élément de preuve faisant apparaître un problème de concurrence et, même s'il y avait un problème, celui-ci pouvait être réglé comme il convenait par le biais de moyens spécifiques pour lesquels il existait des disciplines spécifiques, tels que sauvegardes et droits antidumping, et non en recourant à des droits illégaux additionnels.

4.596 Dans sa communication à titre de réfutation, la Chine allègue à tort que les plaignants lui dénieraient la possibilité d'appliquer son taux de droit pour les véhicules automobiles. Le Canada se félicite que la Chine applique son taux de droit pour les véhicules automobiles aux véhicules automobiles *effectifs* au sens du SH, et non pas aux alternateurs ou aux volants de direction. L'argument de la Chine repose sur la RGI 2 a), tout en faisant abstraction du libellé exprès de l'article II du GATT de 1994 et du contexte pour l'application des RGI comme démontré par les plaignants.

4.597 L'Organe d'appel a dit clairement que l'objectif fondamental de l'article III était d'éviter le protectionnisme dans l'application des mesures de taxation et de réglementation intérieures. Pour atteindre cet objectif, nous appliquons les critères établis, par exemple, dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II* pour déterminer si une marchandise importée est similaire à une marchandise nationale concurrente qui peut être soumise à un traitement plus favorable sur le marché intérieur. Toutefois, dès lors qu'un Membre peut étendre sa prise en considération des caractéristiques d'une marchandise importée jusqu'à un point indéfini après l'importation effective, afin d'évaluer comment ou par qui la marchandise est utilisée, tout critère en relation avec l'article III devient un exercice de relativité.

4.598 Selon l'approche de la Chine, une marchandise importée peut être identique à la fois à une autre marchandise importée et à un équivalent national. Pourtant, un Membre peut accorder un traitement différent à la première marchandise importée parce qu'elle a été achetée par la société X et non par la société Y, ou parce qu'elle était utilisée dans un processus qui impliquait plus de 60 pour cent de pièces importées, alors que l'autre marchandise importée était utilisée essentiellement avec des pièces d'origine nationale. Si nous examinons les marchandises importées et les marchandises nationales au regard, par exemple, de l'article III:4, le classement tarifaire et les caractéristiques physiques de la marchandise ne sont plus liés entre eux. Selon les mesures, deux marchandises importées par ailleurs identiques sont assujetties à deux droits différents uniquement d'après leur utilisation finale.

4.599 La Chine tente d'embrouiller ce fait en faisant valoir que, si le classement d'un véhicule automobile donné à la frontière n'est pas évident, les plaignants voudraient que la Chine ne puisse assimiler ce véhicule automobile qu'à un ensemble de pièces. En réalité la Chine va plus loin, en donnant à entendre que selon les plaignants si quelque chose d'aussi simple qu'un bras d'essuie-glace est enlevé le véhicule doit être assimilé à un ensemble de pièces. La Chine a le droit de classer les pièces qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule terminé présentées sous forme d'envoi unique à la frontière parmi les véhicules terminés; mais la Chine n'a *pas* le droit de réserver une décision concernant les caractéristiques essentielles jusqu'à ce qu'elle le juge bon.

4.600 L'argument de la Chine consiste à dire que le champ d'application de l'article II devrait être élargi, et celui de l'article III restreint. La Chine tente de justifier cela en présentant son moyen de défense fondé sur l'article II sous le couvert d'une interprétation erronée des obligations dans le cadre de l'OMD, et non pas de l'OMC. Et ce moyen de défense peut être ramené à deux notions fallacieuses: premièrement, la notion selon laquelle un Membre peut définir et étendre artificiellement le stade de l'"importation" pour faire en sorte qu'une mesure relève de l'article II; et deuxièmement, la notion selon laquelle une obligation fiscale peut être liée à n'importe quel point dans le temps durant ce stade de l'"importation" artificiel.

4.601 Le Canada a montré dans ses communications écrites que ces deux notions étaient incorrectes en droit. Si l'on admettait autre chose, on laisserait un Membre compromettre ses engagements tarifaires en conférant une protection à la production nationale par le biais d'une extension du champ d'application de l'article II à tout point postérieur à l'importation effective qui sert les intérêts du Membre importateur. Le moyen de défense invoqué par la Chine ne répond pas aux arguments centraux présentés par les plaignants, et il n'explique pas pourquoi cette logique appliquée à l'industrie automobile chinoise ne devrait pas être valable aussi pour d'autres types d'opérations commerciales qui utilisent des pièces passibles d'un taux de droit inférieur à celui des produits finis.

4.602 La Chine soutient que sa liste sert à la protéger d'une violation claire de l'article III du GATT de 1994, et par extension de l'article 2 de l'Accord sur les MIC, en invoquant un argument anticontournement qui n'apparaît nulle part dans l'Accord sur l'OMC. L'Organe d'appel a réaffirmé dans l'affaire *CE – Subventions à l'exportation de sucre* qu'un Membre ne pouvait pas justifier par le biais de sa liste une violation d'une autre disposition d'un accord visé.

4.603 Les mesures rendant effectivement nulles et non avenues les disciplines de l'OMC concernant les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Prenons la discipline établie dans l'article III:5 du GATT de 1994 concernant l'application de réglementations quantitatives intérieures, quelque chose dont la Chine fait purement et simplement abstraction. Si un Membre applique un seuil concernant la teneur en produits nationaux, il reste assujetti à la discipline imposée par l'article III:5. Comme la Chine ne peut pas concilier la restriction de l'imposition de ces mesures sur le marché

intérieur avec l'argument selon lequel le seuil est nécessaire pour permettre l'application des lignes tarifaires, elle élude la question entièrement.

4.604 En outre, le large champ d'application de l'article II:1 b) du GATT de 1994 inventé par la Chine ne peut pas exister dans le même univers juridique que, par exemple, la restriction clairement faite dans l'article III:4 de la discrimination en matière de vente, de mise en vente, d'achat ou de distribution d'un produit importé sur le marché intérieur. Le Canada a établi, et la Chine n'a pas nié, que les mesures comportent une discrimination à chacun de ces titres en matière de vente, d'achat et de distribution des pièces automobiles étrangères. La Chine a maintenu que les articles II et III sont binaires. Cela fait abstraction du fait que l'article III peut, dans certains cas, être applicable à la frontière, comme l'article III:4 par exemple. Rien dans le texte de l'article II n'autorise l'application des mesures eu égard à la prohibition faite à l'article III:4, et la Chine n'aborde pas cette question.

4.605 La Chine fait valoir que les mesures sont justifiées parce qu'elles sont compatibles avec la pratique générale des Membres, qu'elle peut classer les marchandises d'après leur utilisation finale, et qu'elle peut établir différents points dans le temps où l'importation peut avoir lieu. Elle donne à entendre que la documentation qu'elle exige peut justifier cela. Et elle fait valoir, au sujet de l'expression "en l'état", qu'elle peut relier les concepts juridiques distincts de l'article II en un ensemble indissociable. Il n'y a aucune pratique ni aucune justification juridique dans le texte de l'article II ni dans les déclarations des plaignants qui étayent ces allégations.

4.606 Toutes les parties, ainsi que l'OMD, conviennent qu'il doit être procédé au classement d'après l'état d'une marchandise quand elle est présentée à la frontière. Or la Chine "classe" les pièces d'après leur état une fois qu'elles ont été assemblées par un fabricant de véhicules automobiles pour constituer un véhicule terminé. Il n'y a rien dans le texte de l'article II qui justifie cette lecture de l'Accord sur l'OMC.

4.607 Le Canada a fait valoir qu'il y avait une distinction entre le processus général d'importation au sens de l'article II et le point unique où les droits de douane proprement dits sont imposés. Cela ressort à l'évidence de la distinction entre l'expression "imposer en fonction de" qui, selon ce que donne à entendre la Chine, figure implicitement dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, et l'expression "à leur importation" qui y figure effectivement. La Chine fait valoir, à tort, que le fait qu'une marchandise peut être mise à la disposition de l'importateur avant le paiement des droits justifie la conclusion selon laquelle tout droit imposé ultérieurement peut être en rapport avec l'utilisation de la marchandise après qu'elle a été mise à disposition. Selon la Chine, "la qualification d'une imposition donnée … dépendra de la *raison ou* de l'*événement* qui a donné lieu à cette imposition".

4.608 La raison de l'application d'une imposition est juridiquement non pertinente, comme le rapport *CEE – Pièces détachées et composants* le montre clairement. Et il ne peut y avoir qu'un seul "événement" au sens de la première phrase de l'article II:1 b), à savoir la détermination du produit dans un envoi donné d'après ses caractéristiques objectives à la frontière. La raison ou l'événement ne change pas pour les droits de douane proprement dits, en dépit de la tentative de la Chine pour faire l'amalgame entre la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b).

4.609 La Chine fait valoir que la marge de manœuvre pour appliquer d'autres impositions conformément à l'article II vaut pour les droits de douane proprement dits, et tente de lier ses mesures à d'autres impositions appliquées à l'importation, y compris les droits antidumping, les droits compensateurs et autres droits ou impositions. Mais le cas d'espèce concerne le droit de douane proprement dit de 10 pour cent que la Chine est autorisée à percevoir sur les pièces automobiles importées, et rien de plus.

4.610 Le Canada a démontré que les éléments de preuve documentaires dans le contexte ne sont qu'un aspect de cette détermination. Pourtant, la Chine continue à soutenir que la documentation exigée conformément aux mesures est une justification de ses pratiques en matière de classement, alléguant qu'"une déclaration en douane ou autre élément de preuve documentaire" suffit pour classer les pièces automobiles importées parmi les pièces automobiles assimilées aux véhicules complets. C'est ne pas tenir compte du fait que les importateurs sont tenus de présenter cette documentation pour pouvoir obtenir une licence d'importation. Et aux termes des mesures les pièces sont réputées être des véhicules complets même dans la grande majorité des cas prévus dans le classement selon le SH où elles devraient être considérées comme des pièces.

4.611 Étant donné que le classement correct est fonction de l'état des marchandises sous forme d'envoi unique à la frontière, la Chine extrapole une décision unique de l'OMD pour en faire une thèse générale voulant que les Membres puissent classer les envois fractionnés comme s'ils arrivaient ensemble.

4.612 Compte tenu à la fois des réalités du marché automobile et de la nature du moyen de défense fondé sur l'article XX du GATT invoqué par la Chine tel qu'appliqué à l'ensemble des mesures, la seule conclusion raisonnable est que l'article XX n'offre pas un moyen de défense à la Chine. Les mesures sont conçues de façon à appuyer et promouvoir la branche de production nationale de la Chine d'une manière incompatible avec les prescriptions de l'article XX d). Elles sont arbitraires dans leur application et expressément conçues de manière à restreindre le commerce.

4.613 Le Canada a montré que l'argument de la Chine au titre de l'article II était un moyen de défense fondé sur l'article XX d) du GATT de 1994 sous un autre nom. Même si l'on admet que les mesures peuvent être considérées au regard de l'article II, les mesures sont appliquées de telle sorte que certains produits identiques sont soumis à un régime tarifaire différent d'une manière qui est incompatible avec la Liste de la Chine. En ce qui concerne les marchandises présentées à la frontière, cela aboutirait à une violation de l'article II; comme la Liste proprement dite (ou son incorporation dans la législation chinoise) semble être à l'origine du recours de la Chine à l'article XX d), sa mauvaise application peut dès lors difficilement être la raison de se tourner vers l'article XX d) initialement.

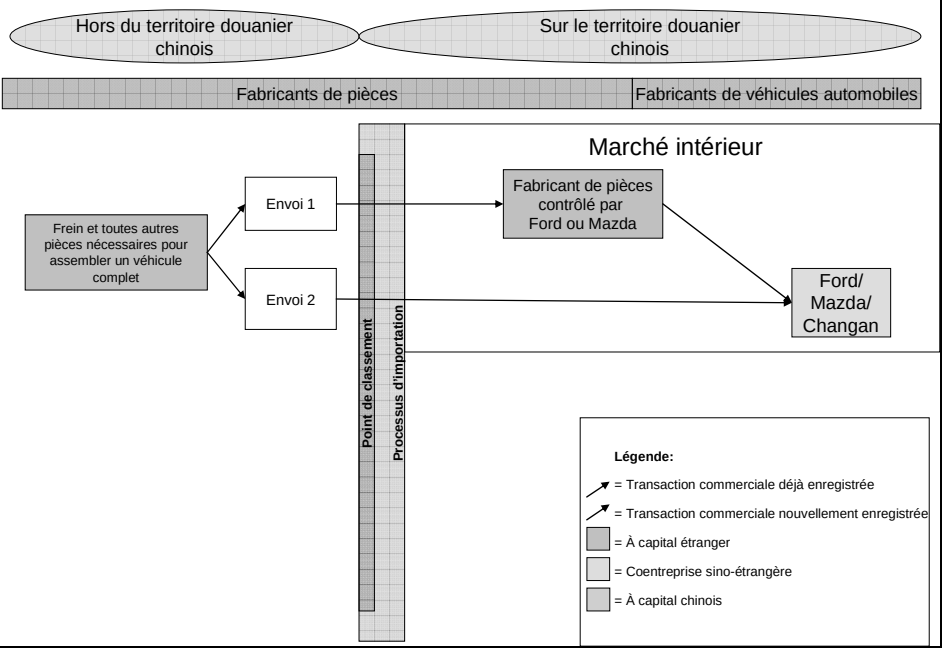
4.614 En faisant valoir qu'il y a une tentative des fabricants de véhicules automobiles pour éviter les taux de droits qu'elle a négociés, la Chine *crée* un problème juridique qui n'existe pas, celui du "contournement" des droits de douane. Elle établit des seuils arbitraires pour définir un véhicule automobile, ce qui lui permet de présumer qu'il y a "contournement" si les seuils artificiels ne sont pas respectés.

4.615 Selon la Chine, il devrait y avoir des règles spéciales qui s'appliquent aux fabricants d'automobiles pour des positions tarifaires par ailleurs claires, simplement parce qu'une société se sera procuré une grande quantité de pièces hors de Chine. Selon la Chine, la raison était que les fabricants pouvaient échapper aux droits exigibles pour les véhicules automobiles complets en s'organisant pour importer des pièces et composants par l'intermédiaire de fournisseurs.

4.616 Cette position est indéfendable. Le Canada le démontre avec une série de transparents sur l'approvisionnement en pièces essentielles pour un dispositif de freinage qui, selon les mesures, constitue un frein réputé importé. La chaîne d'approvisionnement normale est complexe, avec des fabricants de pièces, des coentreprises, des relations commerciales et une intégration temporaire ou permanente des opérations à l'intérieur et au-delà des frontières, avec souvent une société unique qui joue des rôles multiples.

4.617 Le transparent 1 décrit ce qui se passe selon la Chine: toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule sont réunies quelque part à l'étranger. Au lieu d'être expédié globalement, l'envoi est fractionné en deux. Ces pièces sont reçues ensuite par une coentreprise de fabrication de véhicules automobiles, qui utilise les pièces pour assembler un véhicule complet. La Chine n'a pas présenté d'éléments de preuve indiquant que cela se soit jamais passé ainsi.

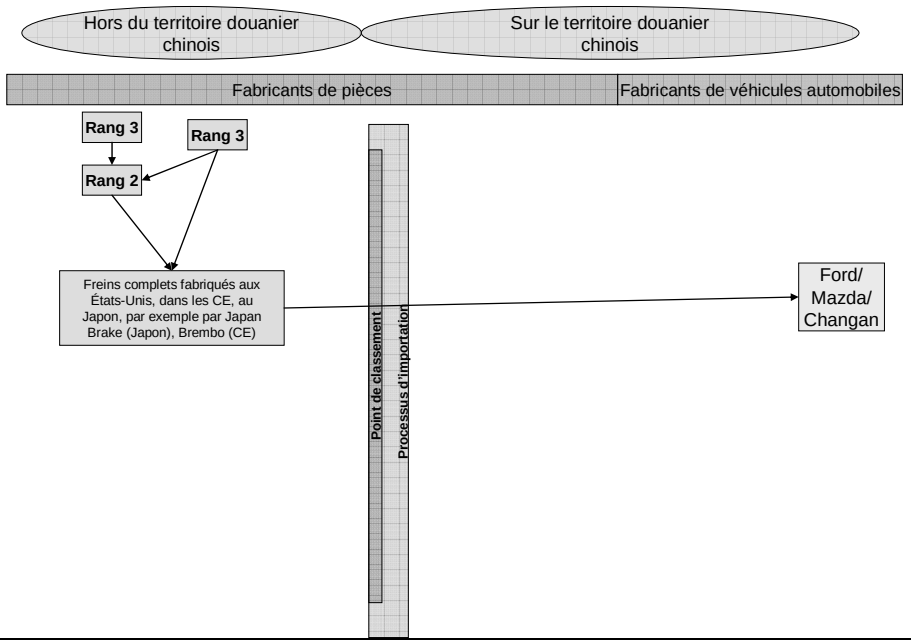
Transparent 1: Frein réputé importé - Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario chinois du "contournement")



4.618 Regardons maintenant, dans le monde commercial réel, comment l'approvisionnement en pièces fonctionne *effectivement* dans l'industrie automobile. Dans tous les scénarios, selon les mesures le frein en résultant fabriqué par un fabricant de véhicules automobiles est réputé être importé, avec pour conséquence l'application du droit visant les véhicules automobiles.

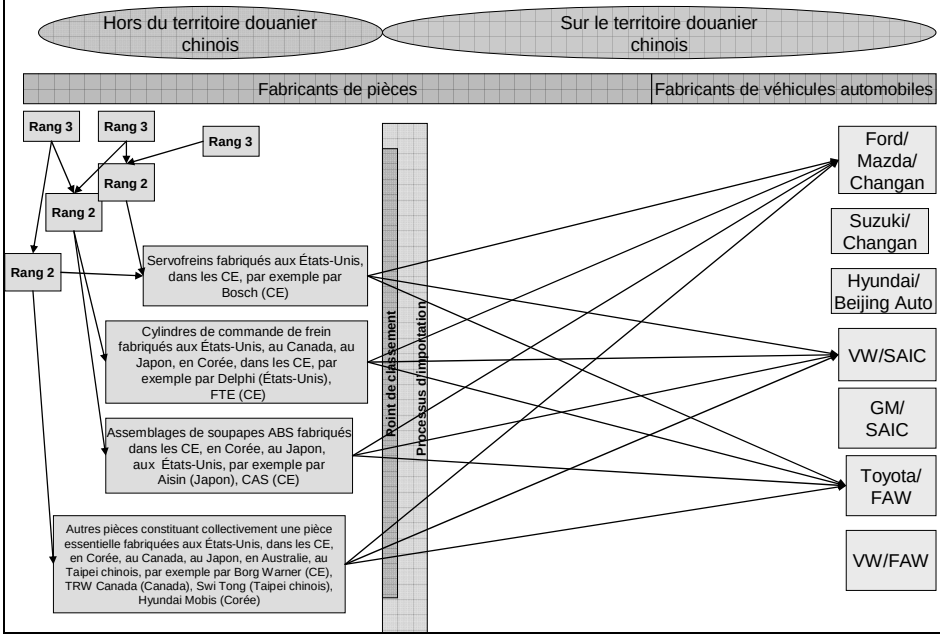
4.619 Le transparent 2 montre un fabricant de pièces spécialisé à l'étranger qui envoie un frein complet directement à un fabricant de véhicules automobiles en Chine. Le fabricant de véhicules automobiles doit se procurer séparément toutes les autres pièces du véhicule.

Transparent 2: Frein réputé importé – Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel 1)



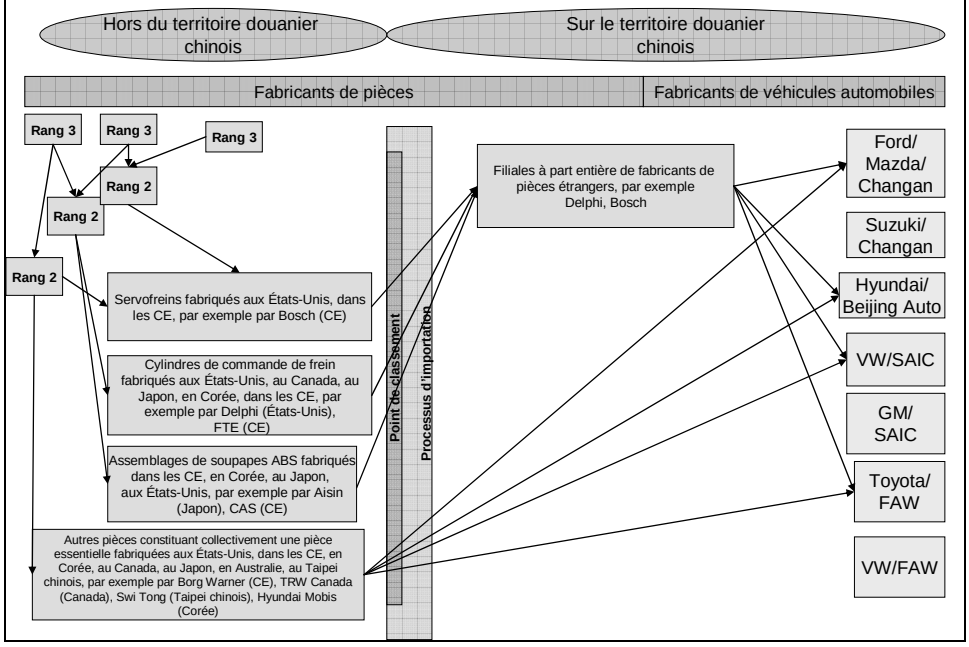
4.620 Le transparent 3 montre des envois fractionnés en provenance de différents fabricants de pièces spécialisés souvent dans différents pays, tous envoyés directement de l'étranger à des coentreprises de fabrication de véhicules automobiles en Chine.

Transparent 3: Frein réputé importé – Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel 2)



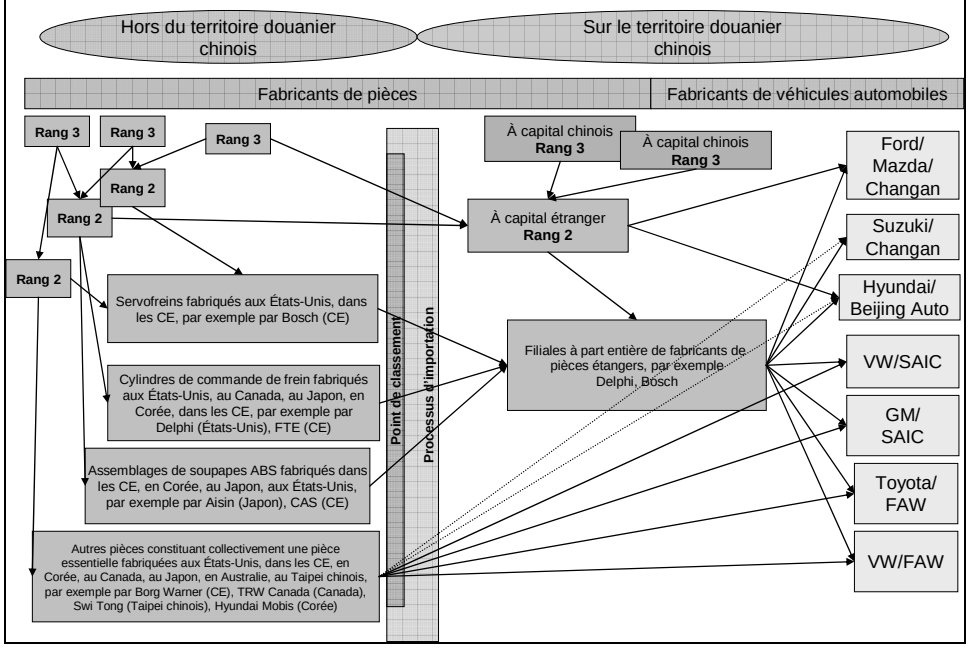
4.621 Le transparent 4 montre un scénario dans lequel trois pièces essentielles sont envoyées à des fabricants de pièces à capital étranger en Chine, pour être incorporées avec des pièces produites en Chine par ces sociétés puis envoyées à des fabricants de véhicules automobiles, qui combinent ces pièces avec d'autres pièces de frein qui leur sont envoyées directement de l'étranger.

Transparent 4: Frein réputé importé – Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel 3)



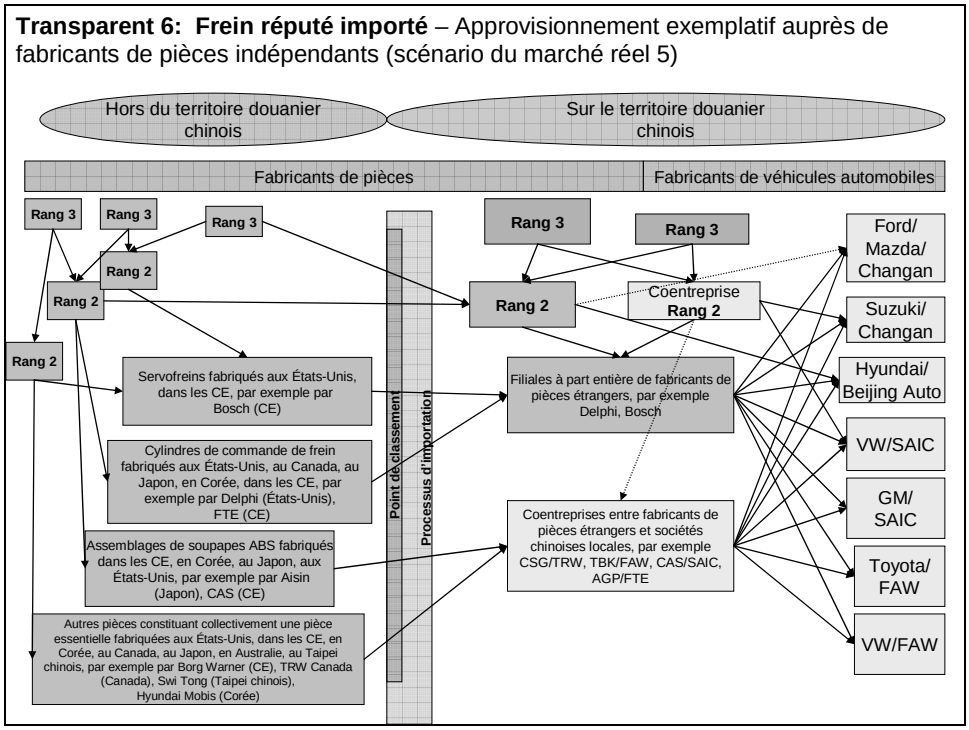
4.622 Le transparent 5 prend en compte en outre les fournisseurs à capital étranger en Chine qui produisent aussi des pièces pour le dispositif de freinage, avec des matières et des pièces obtenues à la fois en Chine et à l'étranger. La pièce pour le dispositif de freinage est ensuite expédiée soit à un fabricant de pièces à capital étranger soit directement à un fabricant de véhicules automobiles, et est incorporée dans le frein d'un véhicule.

Transparent 5: Frein réputé importé – Approvionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel 4)



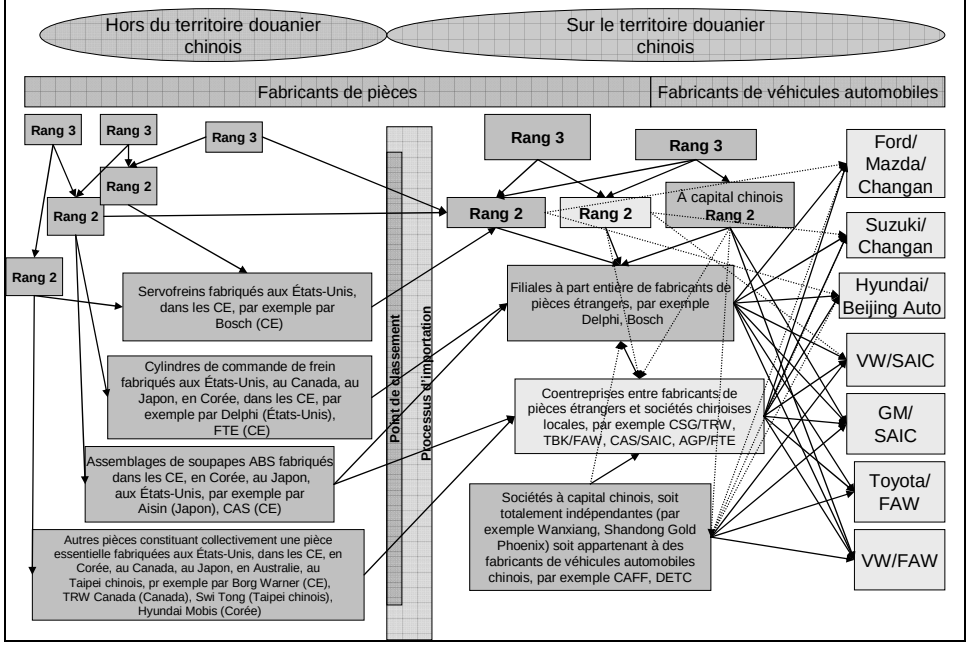
4.623 Le transparent 6 prend en compte en outre les coentreprises dans la branche de production de pièces, qui importent certaines pièces essentielles, s'approvisionnent pour d'autres pièces en Chine, et expédient soit à des fabricants de pièces étrangers soit directement à des fabricants de véhicules automobiles.

Transparent 6: Frein réputé importé – Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel 5)



4.624 Le transparent 7 prend en compte en outre les fabricants de pièces à capital entièrement chinois. L'ensemble comporte encore suffisamment de pièces essentielles importées pour être réputé importé.

Transparent 7: Frein réputé importé – Approvisionnement exemplatif auprès de fabricants de pièces indépendants (scénario du marché réel le plus probable)



4.625 Le dernier diagramme montre combien tout l'argument du contournement invoqué par la Chine est artificiel en réalité. La Chine fait valoir qu'elle peut cumuler la teneur en produits importés de toutes les pièces de freins en Chine, alors que ces pièces passent par de multiples acteurs indépendants sur le marché intérieur et sont combinées avec des pièces d'origine nationale. La Chine soutient que toute pièce importée doit être liée par un fabricant de véhicules automobiles à un modèle de production donné, alors que dans le même temps elle fait l'objet d'un cumul dans le cadre de ce que la Chine considère comme une tentative de vaste envergure pour contourner le taux de droit applicable aux véhicules automobiles. Il est impossible de concilier cela avec l'argument de la Chine fondé sur l'article XX d). La réalité commerciale est très éloignée de l'environnement dans lequel la Chine laisse entendre que le contournement est une éventualité sérieuse, bien qu'injustifiée. Il est tout simplement inutile de justifier les mesures, et le moyen de défense invoqué par la Chine est tout à fait vain.

P. DÉCLARATION ORALE DE LA CHINE À LA DEUXIÈME RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

4.626 La question centrale en l'espèce est celle de savoir si les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles ont un véritable effet. L'argument des plaignants conduit à la conclusion que la Chine ne peut pas, en pratique, appliquer son droit de douane applicable aux véhicules automobiles parce que les importateurs peuvent manipuler à leur gré la ligne de démarcation entre un véhicule automobile et les pièces d'un véhicule automobile pour obtenir le taux de droit le plus bas. Le Groupe spécial doit rejeter cet argument et sa conclusion.

4.627 Les dispositions tarifaires de la Chine visant les véhicules automobiles doivent être interprétées comme ayant un véritable effet au sens de l'article II du GATT de 1994. Cela implique

nécessairement d'établir une distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et entre la forme et le fond de ce qui est importé afin de refléter la réalité commerciale de la transaction.

4.628 La question dont le Groupe spécial est saisi est celle de savoir si les plaignants ont démontré que la façon dont la Chine a établi ces deux distinctions est incompatible avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC. Les plaignants ne se sont pas acquittés de cette charge, eu égard en particulier à leurs propres pratiques et à la lumière des réponses de l'OMD aux questions du Groupe spécial.

1. La distinction entre les véhicules automobiles complets et les pièces de véhicules automobiles

4.629 Selon le SH, la distinction entre les pièces et les articles complets est exprimée conformément au critère des "caractéristiques essentielles" énoncé dans la RGI 2 a). Les plaignants n'ont pas démontré que les mesures en cause sont incompatibles avec l'application du critère des "caractéristiques essentielles".

4.630 Les réponses de l'OMD aux questions du Groupe spécial confirment résolument cette conclusion. L'OMD a expliqué que le chapitre 87 du SH "pose des problèmes de classement tout à fait particuliers" en raison de sa disposition traitant simultanément des véhicules automobiles et de pièces et ensembles divers pour véhicules automobiles. L'OMD a expliqué que "les frontières entre ces positions" n'avaient pas été examinées par le Comité du SH.

4.631 La réponse de l'OMD indiquait clairement qu'il y avait un difficile problème de classement dès lors qu'il s'agissait d'établir la distinction entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et que l'application de la RGI 1 ne réglait pas, à elle seule, ce problème de classement. L'OMD a confirmé aussi que l'application du critère des caractéristiques essentielles reflété dans la RGI 2 a) à un ensemble de faits particulier était "de la compétence des administrations douanières nationales".

4.632 Les plaignants ont choisi de ne pas soulever de controverse concernant l'application du Décret n° 125 à des combinaisons particulières de pièces et composants automobiles. Ils n'ont pas non plus exprimé une position claire sur les facteurs qui sont pertinents pour appliquer le critère des caractéristiques essentielles. Les plaignants n'ont donc pas démontré que les mesures contestées aboutissent nécessairement à une application abusive du critère des caractéristiques essentielles aux pièces et composants automobiles.

2. La distinction entre la forme et le fond

4.633 Aux termes de la RGI 2 a), la condition des marchandises "en l'état" à la frontière définit les paramètres selon lesquels les autorités douanières peuvent évaluer les marchandises en question. L'interprétation de l'expression "en l'état" définit dans quelle mesure la Chine peut classer un envoi de pièces et composants automobiles d'après les éléments de preuve indiquant qu'il fait partie d'une série d'envois qui, pris ensemble, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et peuvent être assemblés pour constituer un véhicule automobile dans le cadre des paramètres des opérations de montage établis dans la RGI 2 a).

4.634 Selon l'OMD, le SH "ne dit rien" sur le sens de l'expression "en l'état". La Chine considère que la question centrale portée devant le Groupe spécial, à ce stade, est celle de savoir comment il devrait procéder pour régler le cas d'espèce compte tenu de l'absence d'une interprétation reconnue de

cette expression par l'OMD et de l'impossibilité pour les plaignants d'établir une interprétation de cette expression qui découle directement de l'application des principes coutumiers du droit international.

4.635 La question de savoir si les mesures contestées aboutissent à un classement approprié des véhicules automobiles conformément à la RGI 2 a) est au cœur du règlement du présent différend. Les deux parties au différend ont donné une importante place à leurs interprétations respectives de l'expression "en l'état". La thèse fondamentale des plaignants est que les mesures contestées n'aboutissent pas au recouvrement d'un droit de douane ordinaire parce que les impositions ne sont pas fonction de la condition des pièces et composants automobiles "en l'état" où ils sont présentés à la frontière. Par conséquent, selon eux, les mesures contestées instituent des impositions "intérieures" tombant sous le coup des disciplines de l'article III et de l'Accord sur les MIC. La Chine, en revanche, considère que les mesures reposent sur une juste interprétation de l'expression "en l'état", parce que le classement est fondé sur la déclaration de l'importateur selon laquelle une importation de pièces et composants est liée à d'autres importations de pièces et composants parce qu'assemblés ils constituent un article complet. La Chine considère par conséquent que les mesures contestées permettent de recouvrer des droits de douane proprement dits frappant les pièces et composants automobiles à leur importation sur son territoire douanier, et que le recouvrement de ces droits est compatible avec ses droits et obligations conformément à l'article II.

a) Les plaignants n'ont pas présenté une interprétation de l'expression "en l'état"

4.636 Les plaignants n'ont proposé que des définitions circulaires de l'expression "en l'état". Leurs définitions font référence aux marchandises "en l'état" où elles sont présentées à la douane, ou à l'"état d'un produit à son arrivée à la frontière". Ces définitions soulèvent la question de savoir ce que l'expression "en l'état" signifie. Elles ne précisent pas si l'expression recouvre uniquement les caractéristiques physiques d'un conteneur unique ou le contenu de conteneurs multiples, ou si elle peut englober la prise en considération des éléments de preuve documentaires accompagnant l'envoi.

4.637 Il appartient aux plaignants, en tant que parties plaignantes en l'espèce, d'établir que les mesures contestées sont incompatibles avec les obligations de la Chine au regard des dispositions pertinentes des accords visés. En l'absence de toute interprétation de l'expression "en l'état", et en l'absence de toute justification de cette expression conformément aux principes coutumiers du droit international, il n'y a rien qui permet aux plaignants d'affirmer que le Décret n° 125 est incompatible avec le SH ou avec la pratique douanière internationale.

b) L'interprétation implicite de la RGI 2 a) faite par les plaignants est dénuée de fondement

4.638 Les plaignants proposent implicitement une interprétation de la RGI 2 a) exigeant un classement douanier d'après la forme sous laquelle l'importateur "présente" un ensemble de pièces et composants. Selon cette interprétation, les importateurs peuvent "présenter" les pièces et composants d'un article sous la forme qu'ils souhaitent, et les autorités douanières doivent accepter le classement proposé sans tenir compte d'autres éléments de preuve qui montrent que l'importateur importe des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.

4.639 Les plaignants n'ont présenté aucun élément étayant l'idée que la RGI 2 a) empêche les autorités douanières d'examiner si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un article complet. Les plaignants se sont contentés d'avancer cette interprétation de la RGI 2 a). C'est une interprétation qui ne reconnaît pas le rôle que la RGI 2 a) joue dans le cadre du SH puisqu'elle laisse la relation entre les articles complets et les parties de ces articles entièrement à la discrétion de l'importateur. C'est, en outre, une

interprétation qui est contredite par les arguments et les pratiques douanières des plaignants eux-mêmes.

3. Trois voies pour trancher le différend

4.640 Les plaignants ont allégué que les mesures contestées violent l'article III et l'Accord sur les MIC, ainsi que l'article II. Pour établir le bien-fondé de ces allégations, les plaignants doivent démontrer que les mesures contestées ne permettent pas de recouvrer des droits de douane proprement dits que la Chine est autorisée à recouvrer conformément à sa Liste de concessions. Les plaignants ne se sont pas acquittés de cette obligation. La Chine, en revanche, a démontré qu'il était compatible avec le contexte de la RGI 2 a) d'interpréter l'expression "en l'état" d'une manière qui autorise les autorités douanières à établir une distinction entre le fond de ce qu'un importateur introduit sur le territoire douanier et la forme sous laquelle il y procède.

4.641 L'OMD a fait savoir au Groupe spécial qu'il n'y avait pas d'interprétation reconnue de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a). Cela laisse penser qu'il y a une ambiguïté connue et non réglée dans la RGI 2 a) concernant la distinction entre la forme et le fond dans le classement des pièces et composants. Cette ambiguïté dans la RGI 2 a) est suggérée non seulement par l'absence d'une interprétation faisant autorité de l'expression "en l'état" dans le cadre de l'OMD, mais aussi par l'incapacité des plaignants d'énoncer et d'étayer le sens de cette expression selon les normes internationales établies, ou au regard d'autres principes d'interprétation conformément à la *Convention de Vienne*. La Chine ne considère pas qu'il est compatible avec l'article 3:2 du Mémorandum d'accord de trancher les questions de politique de ce type dans le contexte du règlement d'un différend.

4.642 Il y a trois voies qui s'offrent au Groupe spécial pour résoudre cette affaire. Premièrement, le Groupe spécial pourrait constater que les plaignants ne se sont pas acquittés de leur obligation de démontrer l'incompatibilité des mesures en cause avec les obligations de la Chine dans le cadre de l'OMC.

4.643 Deuxièmement, le Groupe spécial pourrait admettre que la Chine, contrairement aux plaignants, a présenté une interprétation de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a), et a démontré que cette interprétation était étayée par les principes d'interprétation de la *Convention de Vienne*. Cette interprétation étaye la position de la Chine selon laquelle les mesures contestées sont compatibles avec ses droits et obligations au titre de l'article II.

4.644 Troisièmement, le Groupe spécial pourrait constater que le règlement du présent différend dépend de l'interprétation d'une expression qui, pour le moment, reste ambiguë. C'est précisément dans cette circonstance que la doctrine *in dubio mitius* est applicable. Dans le présent contexte, l'application de cette doctrine étaye une interprétation de l'expression "véhicules automobiles" dans la Liste de concessions de la Chine, et une interprétation de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a), qui préservent le droit souverain de la Chine de définir et faire respecter les lignes de démarcation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles, et de s'assurer que toutes ses dispositions tarifaires sont appliquées. Selon le même principe, l'interprétation implicite de cette expression faite par les plaignants, qui priverait les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles de tout véritable effet, doit être rejetée comme étant incompatible avec la doctrine *in dubio mitius*. Cette ambiguïté pourrait être réglée soit dans le cadre de l'OMD (comme celle-ci l'a suggéré), soit par le Conseil général conformément à l'article IX:2 de l'Accord sur l'OMC. Une fois que cette question aura été clairement tranchée, il sera possible pour un groupe spécial de l'OMC chargé du règlement d'un différend d'évaluer le Décret n° 125 par rapport aux critères adoptés.

V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

5.1 Les arguments présentés par l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Japon et le Mexique dans leurs communications écrites et leurs déclarations orales figurent dans les résumés ci-dessous.[63]

A. COMMUNICATION DE L'ARGENTINE EN TANT QUE TIERCE PARTIE

1. Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994

5.2 L'un des principaux points en litige est de savoir si les mesures[64] en cause constituent des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994, ou plutôt des taxes intérieures gouvernées par l'article III:2 du GATT de 1994 et des réglementations intérieures visées à l'article III:4 du GATT de 1994.

5.3 Pour être considérée comme une mesure à la frontière au titre de l'article II:l b), une telle mesure devrait être un droit ou des droits imposés "à l'importation sur le territoire" ou "à l'occasion de l'importation".[65] En application des mesures en litige, un droit est imposé sur les véhicules complets à l'assemblage des pièces importées. Le fait que le droit est perçu après vérification par les autorités et une fois le véhicule fabriqué est un élément qui indique que la condition d'application du droit est l'assemblage et la fabrication du véhicule, et non pas l'importation des pièces.

5.4 La Chine laisse entendre que ses mesures sont fonction de l'importation parce que les pièces automobiles ne sont pas en libre pratique tant que les pièces et composants n'ont pas été frappés du taux de droit applicable aux véhicules automobiles si le fabricant utilise les pièces et composants importés dans le cadre d'un ensemble plus important de pièces importées présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[66] Le Groupe spécial *CEE – Pièces et composants* a considéré que le traitement des marchandises importées comme n'étant pas "en libre pratique" ne pouvait pas étayer la conclusion selon laquelle les droits étaient perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:l b).[67]

5.5 En outre, la Chine cherche à démontrer que les impositions perçues après l'importation sont des mesures à la frontière parce que la perception est administrée par la douane. L'Argentine considère qu'il faudrait évaluer ce point soigneusement puisqu'un Membre pourrait contourner les obligations contractées par lui au titre de l'article III du GATT de 1994 simplement en désignant le bureau de douane comme étant l'organisme percepteur d'une imposition intérieure.

5.6 La manière dont les mesures en cause dans le présent différend fonctionnent donne à penser que ce sont des taxes intérieures et des réglementations intérieures applicables seulement aux pièces importées. Ces mesures relèvent par conséquent des dispositions de l'article III:2 et l'article III:4 du GATT de 1994. Si le Groupe spécial constatait une incompatibilité des mesures avec les dispositions

---

[63] Les résumés des arguments des tierces parties sont établis sur la base des résumés analytiques communiqués par les tierces parties au Groupe spécial dans le cas de l'Argentine et du Japon; et sur la base des déclarations orales présentées par l'Australie, le Brésil et le Mexique. Les notes de bas de page de la présente section sont celles des tierces parties.

[64] Les mesures contestées sont: l'"Ordonnance de 1994 relative à l'industrie automobile" (pièce JE-18); le "Décret n° 125" (pièce JE-27); l'"Avis n° 4" (pièce JE-28).

[65] Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.8.

[66] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.

[67] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

susmentionnées en ce qui concerne le traitement national, une constatation de compatibilité des mesures de la Chine avec le paragraphe 7.2 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine serait également nécessaire.

2. Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs

5.7 L'Argentine estime qu'il n'est pas approprié d'établir un parallélisme entre les droits de douane proprement dits et les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs. La Chine établit un tel parallélisme afin de justifier ses mesures comme étant des mesures anticontournement.

5.8 En application des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs, les droits sont imposés à la frontière au moment de l'importation, et non par la suite ni en fonction de leur incorporation à des pièces entières. La différence entre les mesures de la Chine et les mesures anticontournement des droits antidumping/droits compensateurs donne à penser que les mesures de la Chine ne sont pas des mesures anticontournement et que, par conséquent, on ne discerne pas une pratique commune ni d'une certaine constance.[68]

5.9 Admettre que les mesures de la Chine sont imposées pour empêcher le contournement des droits de douane proprement dits[69] conduirait à inclure dans l'article II du GATT de 1994 des mesures qui font intervenir, avant et après l'importation, des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux fabricants de pièces importées, ainsi que des droits qui sont imposés en fonction des pièces importées que le fabricant décide d'intégrer dans le produit final et de la manière dont il décide de le faire. Cela permettrait d'appliquer des restrictions aux importations de marchandises d'autres Membres qui n'avaient pas été inscrites dans leurs listes de concession, sous le prétexte de protéger une soi-disant mesure anticontournement.[70]

3. Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).

5.10 La Chine indique que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 comme étant des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de la loi douanière de la Chine.[71] Pour qu'une mesure soit considérée comme "nécessaire" au titre de l'article XX d), l'un des éléments qui interviennent dans le "soupesage et la mise en balance" est l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international.[72]

5.11 La différence de traitement accordée aux pièces importées se traduit par une restriction à l'entrée des pièces importées sur le marché chinois de l'automobile. L'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a constaté qu'"*[u]ne mesure qui a[vait] une incidence relativement faible sur les produits importés pourra[it] plus facilement être considérée comme "nécessaire" qu'une mesure qui a[vait] des effets restrictifs profonds ou plus larges.*"[73] Les effets que les mesures contestées ont sur les pièces importées entraînent une restriction au commerce. Par conséquent, le critère de la "nécessité" n'est pas rempli, ce qui empêche la Chine de justifier les mesures au titre de l'article XX d).

---

[68] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 192.
[69] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 112.
[70] Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 35.
[71] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 201.
[72] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 208.
[73] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 163.

5.12 Enfin, si le Groupe spécial analysait la justification des mesures au titre du texte introductif de l'article XX, l'Argentine estime que les décisions de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* et l'affaire *États-Unis – Essence* s'agissant de prévenir l'"abus des exceptions énumérées à l'article XX" sont pertinentes.[74]

B. COMMUNICATION DU JAPON EN TANT QUE TIERCE PARTIE

1. L'article III du GATT de 1994 s'applique aux mesures

5.13 Les droits imposés en application des mesures de la Chine sont classés de façon appropriée en tant qu'impositions intérieures au titre de l'article III:2 du GATT de 1994, et les mesures en tant que réglementations intérieures au titre de l'article III:4. En application de la jurisprudence du GATT et de l'OMC, ce n'est pas la dénomination attribuée par les Membres à leurs mesures commerciales qui détermine si elles constituent des mesures intérieures ou des mesures à la frontière, mais leur fonctionnement réel.

a) Jurisprudence pertinente du GATT et de l'OMC

5.14 Dans l'affaire *CE – Bananes III*, les CE ont fait valoir que leur régime de licences d'importation était une mesure à la frontière ne relevant pas de l'article III. L'Organe d'appel a toutefois confirmé la conclusion du Groupe spécial selon laquelle les procédures allaient "bien au-delà" des "simples prescriptions" nécessaires pour administrer le contingent tarifaire et relevaient par conséquent de l'article III du GATT de 1994.[75]

5.15 Plusieurs groupes spéciaux du GATT confirment également cette approche. Ce qui était en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était un règlement des CE visant à empêcher le contournement de droits antidumping. En application du règlement des CE, des droits étaient perçus sur les ensembles produits dans les CE qui contenaient une proportion notable de pièces importées lorsque le produit fini importé aurait été soumis à des droits antidumping. Selon le Groupe spécial du GATT, ces "droits anticontournement" n'étaient pas imposés en fonction de l'importation ni au moment de l'importation du produit.[76]

5.16 De la même façon, dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, le Groupe spécial a jugé que la constitution d'une caution pour l'importation de protéines végétales devrait être examinée au titre de l'article III, et non pas de l'article II.[77] Le Groupe spécial a fondé sa conclusion, dans sa partie pertinente, sur son évaluation de la question de savoir si les impositions en cause étaient "perçues au moment de l'entrée des marchandises dans le pays importateur et constitu[aient] une condition mise à l'entrée de ces marchandises".[78]

5.17 Enfin, dans l'affaire *Belgique – Allocations familiales*, le Groupe spécial a constaté que la perception contestée était une imposition intérieure relevant de l'article III, et non un droit de douane relevant de l'article II. Il a noté que la perception avait "lieu non pas au moment de l'importation, mais lorsque le prix d'achat [était] acquitté", et que la perception n'était imposée "que sur des produits

[74] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

[75] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 211.

[76] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5.

[77] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux.*

[78] *Idem*, paragraphe 4.16 b) (citant les rapports de la sous-commission de la Conférence de La Havane aux pages 62 et 63).

achetés par les pouvoirs publics, pour leur propre usage, et non pas sur des importations en tant que telles".[79]

b) Les mesures de la Chine entraînent des violations de l'article III du GATT de 1994

5.18 Les droits imposés en application des mesures sont des impositions intérieures et non des droits de douanes car ils sont imposés non pas en fonction simplement de l'importation des pièces, mais plutôt en fonction de la manière dont l'automobile finie est assemblée ou produite en Chine et donc de la manière dont les pièces importées sont utilisées. Plusieurs caractéristiques des mesures le démontrent.

5.19 Premièrement, les mesures exigent la perception d'impositions seulement après que les pièces automobiles ont été importées et assemblées en un véhicule complet, et non pas à leur présentation à la frontière. En application du Décret n° 125, le droit frappant une pièce est fixé après l'assemblage et la production, plutôt que directement à l'importation (voir les articles 7, 11, 27 à 35). Le niveau du droit frappant les pièces importées dépend donc de leur assemblage final en un véhicule complété en Chine. Si les pièces importées doivent être incorporées dans une voiture qui, conformément au Décret n° 125, n'a pas une teneur suffisante en produits nationaux, elles seront soumises aux droits de douane qui doivent normalement être acquittés sur la voiture importée complètement montée (voir le Décret n° 125, articles 21 et 22); le droit final sur les pièces est fixé seulement après leur assemblage en automobiles entières (voir l'article 28); la question de savoir si une pièce présente les caractéristiques d'un véhicule complet est déterminée une fois les pièces assemblées (voir l'article 5).

5.20 Deuxièmement, les impositions s'appliquent surtout aux fabricants d'automobiles, plutôt qu'aux importateurs de pièces automobiles spécifiques. Les fabricants sont tenus d'acquitter les droits même si les pièces ont été achetées sur le marché intérieur à des fournisseurs qui les avaient importées auparavant (voir le Décret n° 125, articles 27 à 35).

5.21 Troisièmement, la vérification par les autorités douanières dans les locaux du fabricant (voir le Décret n° 125, articles 17 à 20) a lieu après l'assemblage et la production. Considéré conjointement avec les autres éléments énumérés ici, ce point confirme certainement le caractère intérieur des mesures.

5.22 Enfin, les droits sont perçus suivant la manière dont les pièces automobiles importées sont incorporées dans la production nationale (voir le Décret n° 125, articles 21 à 24). De fait, le taux de "droit" de la pièce peut changer durant la production du véhicule si la gamme de pièces importées utilisée dans l'assemblage change (voir le Décret n° 125, article 20). En conséquence, les droits exigibles en application du Décret n° 125, bien qu'ils soient dénommés "droits de douane", sont en fait des impositions intérieures relevant de l'article III:2 du GATT de 1994, plutôt que des droits de douane relevant de l'article II.

c) La première communication écrite de la Chine ne réfute pas les éléments de preuve montrant que les mesures contestées sont des impositions intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994

5.23 Dans sa première communication écrite, la Chine fait valoir que trois facteurs donnent à penser que les mesures en litige imposent des droits de douane, non des impositions intérieures. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 44) Le Japon présente quelques

[79] Rapport du Groupe spécial du GATT *Belgique – Allocations familiales*, paragraphe 2.

observations indiquant les raisons pour lesquelles les affirmations de la Chine ne sont pas convaincantes.

5.24 Premièrement, la Chine affirme que l'importateur "déclare habituellement au moment de l'importation si une importation de pièces et composants automobiles sera utilisée pour assembler un véhicule importé complet".[80] Le fait qu'une mesure exige une certaine action au moment de l'importation ne signifie pas que la mesure soit pour cette raison une mesure à la frontière. De fait, dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, un groupe spécial du GATT a constaté que *la constitution d'une caution pour l'importation d'une marchandise* devrait être examinée au titre de l'article III. En outre, il est important de noter que les mesures contestées exigent une déclaration concernant la teneur du véhicule automobile complété après sa fabrication en Chine, et non pas le contenu d'un envoi particulier au moment de l'importation. Ainsi, même si un envoi ne contient que des moteurs, l'importateur doit déclarer qu'il s'agit de "véhicules réputés complets" selon les autres pièces auxquelles les moteurs seront associés dans le cadre du processus de fabrication.

5.25 Deuxièmement, la Chine fait valoir qu'en application des mesures, les pièces automobiles entrant en Chine restent sous douane et ne sont pas en libre pratique sur son territoire douanier. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 46) Cependant, cette affirmation n'est pas pertinente pour l'examen du Groupe spécial. Le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* a conclu que "[l]e fait que la CEE traite les pièces et matériaux importés soumis à des droits antiéchappatoires comme n'étant pas "en libre pratique" ne [pouvait] pas … étayer la conclusion selon laquelle les droits antiéchappatoires [étaient] perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b) [du GATT]".[81] Il a indiqué que statuer autrement signifierait que les objectifs fondamentaux qui sous-tendent l'article II et l'article III ne pourraient plus être atteints.

5.26 Enfin, la Chine affirme que les "mesures contestées sont administrées par l'Administration générale des douanes de la Chine" et que "les droits perçus en application du Décret n° 125 sont classés avec les droits de douane proprement dits. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 47) Cette affirmation n'est pas non plus pertinente. Le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* s'est montré précisément préoccupé par le fait que si la description ou la qualification d'une imposition dans la législation nationale était pertinente pour la question de savoir si l'imposition est couverte par l'article III du GATT de 1994, les Membres "pourraient en particulier frapper d'impositions des produits après leur importation simplement en chargeant leur administration douanière de percevoir ces impositions et d'en affecter les recettes à leurs recettes douanières".[82] Il a donc rejeté l'idée que l'imposition contestée était couverte par l'article II.

2. À titre subsidiaire, l'article II du GATT de 1994 s'applique aux mesures

5.27 Si le Groupe spécial qualifiait les impositions en cause de droits de douane, le Japon soutiendrait le point de vue des plaignants selon lequel les mesures de la Chine sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994.

---

[80] Voir *idem* paragraphe 45.

[81] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7. (non souligné dans l'original)

[82] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.

a) Les mesures de la Chine entraînent une violation *prima facie* de ses engagements tarifaires

5.28 La Liste de concessions de la Chine concernant les automobiles et les pièces automobiles est établie sur la base de la nomenclature prescrite au chapitre 87 du Code SH intitulé "voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires". Le sens ordinaire de ces positions dans leur contexte est clair: lorsqu'une marchandise constitue l'une des pièces décrites aux positions 8706 à 8708, elle doit être classée sous ces positions. Étant donné que des carrosseries de véhicule sans moteur et certains autres composants ne peuvent pas être considérés comme des "voitures de tourisme et autres véhicules automobiles" au sens ordinaire de ces termes, mais seulement comme une pièce ou des pièces d'une telle voiture ou d'un tel véhicule, ils ne peuvent pas être classés en tant que véhicules complets mais seulement en tant que pièces constitutives de ces véhicules.

5.29 Comme la Chine le reconnaît, la règle des "caractéristiques essentielles" formulée dans le SH et ses notes explicatives constituent le contexte pertinent pour interpréter sa liste tarifaire. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 84) En application de cette règle, ce n'est que si les pièces importées possèdent les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini qu'elles seront considérées comme constituant l'article complet ou fini. Toute application des mesures ayant pour effet de frapper de droits applicables aux véhicules complets des pièces qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles du véhicule complet viole l'article II.

b) La Chine combine de manière inappropriée des marchandises qui ont été importées séparément

5.30 Conformément à sa théorie de l'"anticontournement, la Chine affirme que la question d'interprétation fondamentale dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si les mesures contestées sont établies sur la base d'une interprétation valable de l'expression "véhicules automobiles". Elle fonde son moyen de défense sur l'idée selon laquelle elle ne fait qu'évaluer la nature des produits importés en se basant non sur la forme sous laquelle ils sont importés mais sur la mesure dans laquelle ils sont combinés à d'autres importations dans le produit final. Elle laisse entendre que cela serait compatible avec l'article II du GATT de 1994 et avec les pratiques douanières d'autres Membres.

5.31 En réalité, il n'y a rien dans le sens ordinaire des positions du classement tarifaire de la Chine visant les véhicules ou les pièces automobiles pour étayer une distinction des taux de droits qui serait établie en fonction de l'utilisation finale des pièces de voitures importées. De fait, en interprétant la liste tarifaire de la Chine, le Groupe spécial doit donner un sens non seulement à l'engagement que la Chine a pris en ce qui concerne les "véhicules automobiles" mais également aux engagements qu'elle a pris en ce qui concerne les "pièces" de véhicule automobile.

5.32 À titre de contexte, la règle des "caractéristiques essentielles" au regard du SH qui est incorporée dans la Liste de la Chine précise que, si des pièces importées "en l'état" possèdent les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini, elles seront considérées comme étant l'article complet ou fini. Donc, lorsqu'un envoi est constitué de pièces automobiles importées qui possèdent, en l'état de leur présentation en douane, les caractéristiques essentielles d'une voiture de tourisme ou d'un autre véhicule automobile, ces pièces peuvent être considérées comme étant couvertes par les positions 8702 à 8704. Cependant, si les pièces importées constituent "en l'état" des "châssis de véhicules automobiles équipés de leur moteur et des carrosseries" couverts par les positions 8706 à 8708 ou des "pièce[s] automobile[s]" couvertes par les positions 8407 à 8408, elles ne peuvent pas être considérées comme étant couvertes par les positions 8702 à 8704.

5.33 La pratique ultérieure des Membres montre aussi que des marchandises présentées sous forme d'envois multiples ne peuvent pas être considérées ensemble comme constituant un seul article. En règle générale, les autorités douanières du Japon, par exemple, fondent leurs décisions en matière de classement sur les produits importés au moment du dédouanement; et des marchandises importées sous forme d'envois différents ne sont classées conjointement que dans des cas exceptionnels. Le Japon croit comprendre qu'il en va de même dans les CE.[83]

5.34 Lorsque la Chine fait référence aux règles des États-Unis et des CE relatives aux envois échelonnés, elle ne précise pas que ces dispositions sont exceptionnelles. Celles-ci sont appliquées à la demande et au profit d'un importateur voulant, par exemple, éviter les charges administratives consistant à présenter des déclarations en douane distinctes pour un envoi unique divisé en plusieurs envois. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 157 à 159) De telles règles s'appliquent dans des cas limités et n'ont pas pour but d'empêcher le contournement mais sont appliquées, au choix de l'importateur, pour assurer l'importateur enregistré qu'il ne sera pas pénalisé par une décision du transporteur consistant à échelonner les envois.

5.35 En conséquence, même si les droits imposés en application des mesures sont considérés comme des droits de douane, toute application des mesures dans les cas où une ou plusieurs pièces importées en Chine (sous forme d'envoi unique) ne possèdent pas les caractéristiques essentielles du véhicule complet aboutit à une violation de la Liste de la Chine et de l'article II du GATT de 1994.

3. Classement tarifaire des kits CKD et des kits SKD

5.36 Outre les violations générales susmentionnées, le traitement général appliqué par les mesures aux kits CKD/SKD comme étant des "véhicules complets" indépendamment de leur teneur précise et de leur condition conduit aussi à une violation spécifique de l'article II et du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

a) Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD en application des mesures contestées viole l'article II du GATT de 1994

5.37 La gamme des kits CKD et les kits SKD va des kits qui incluent certaines pièces d'un véhicule automobile mais pas leur quasi-totalité et qui doivent encore faire l'objet d'importantes opérations d'assemblage et de production, aux kits qui sont essentiellement des véhicules automobiles entiers ayant simplement été démontés pour faciliter le transport. Par conséquent, les kits CKD/SKD peuvent dans certaines circonstances constituer des "véhicules complets" mais dans beaucoup d'autres circonstances, ce ne sera pas le cas.

5.38 Les mesures imposent toutefois une règle générale selon laquelle les kits CKD et les kits SKD font partie des combinaisons de pièces et composants qui sont réputées constituer un véhicule complet. Le traitement général appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD comme étant des "véhicules complets" entraînera donc nécessairement des violations de l'article II du GATT de 1994. Le moyen de défense invoqué par la Chine est contradictoire. D'un côté, elle fait valoir que les mesures ne s'appliquent pas aux kits CKD et aux kits SKD. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 37) D'un autre côté, les termes mêmes de l'article 21 du Décret n° 125

[83] La Cour européenne de Justice, dans l'affaire C-35/93, *Develop Dr. Eisbein GmbH & Co*, 16 juin 1994 JCR [1994], page I-02655, paragraphe 19, a affirmé ce qui suit: "il y a lieu de considérer comme un article présenté à l'état démonté ou non monté, l'article dont les éléments constitutifs, c'est-à-dire ceux qui peuvent être identifiés comme les éléments destinés à constituer le produit fini, sont tous présentés en même temps au dédouanement (…)."

incluent très clairement ces kits dans les combinaisons de pièces qui sont des pièces d'automobile assimilées à des véhicules complets.

b) Le régime tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD viole le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail

5.39 De plus, le traitement appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD entraîne aussi une violation de l'engagement qu'elle a pris au titre du rapport du Groupe de travail. Le Japon soutient le point de vue exprimé par certains des plaignants à cet égard. Les mesures ont effectivement créé pour les kits CKD et les kits SKD une nouvelle ligne tarifaire assortie d'un droit de 25 pour cent, étant donné que tous les kits sont maintenant soumis à ce droit. (voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 122) Cela constitue une violation des engagements découlant pour la Chine du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. La Chine n'avait pas l'obligation d'instituer une nouvelle ligne tarifaire pour les kits; en revanche, si elle formulait un droit d'application générale, elle était tenue d'imposer un droit de 10 pour cent.

5.40 Ce n'est pas en disant qu'elle n'a pas formellement ouvert une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD puisqu'elle n'a pas modifié sa liste tarifaire que la Chine pourrait se défendre. En fait, les mesures ont créé un nouveau droit pour ces kits. La Chine est tenue de mettre en œuvre, de bonne foi, ses obligations dans le cadre de l'OMC, y compris les engagements qui découlent du rapport du Groupe de travail.

4. L'article XX du GATT de 1994 ne justifie pas les mesures

5.41 La Chine fait valoir que les mesures étaient destinées à assurer le respect de ses lois et règlements douaniers. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 et 204) Les mesures, toutefois, ne mentionnent nulle part un tel objectif qui consisterait à empêcher le contournement des règles douanières de la Chine. De fait, la Chine fait simplement référence aux termes généraux de son Ordonnance n° 8 indiquant que "les droits à l'importation seront perçus en stricte conformité avec les taux de droits applicables aux véhicules complets et aux pièces, de manière à empêcher une évasion fiscale". (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 24) On voit mal en quoi cela serait pertinent, encore moins en quoi cela fournirait une quelconque justification des mesures. De plus, la Chine se réfère spécifiquement à la fois "aux véhicules complets et aux pièces" et ne fait pas du tout référence aux kits CKD ou SKD ni à un risque particulier de contournement concernant ces kits.

5.42 La Chine n'a pas fourni d'éléments de preuve indiquant que les fabricants d'automobile établis en Chine, qui bénéficiaient légitimement depuis maintes années des droits moins élevés de la Chine sur les pièces automobiles au moyen d'opérations de montage à l'intérieur du pays, se soient récemment tournés vers la fraude douanière en important des véhicules complets comme étant des pièces automobiles. La Chine aurait plutôt montré que les principaux fabricants de voiture ont respecté les règles douanières chinoises, que celles-ci soient ou non compatibles avec les règles de l'OMC. Ainsi, elle a noté que les principaux fabricants de voiture avaient importé des kits CKD et des kits SKD sur son territoire dans le cadre de classements tarifaires compatibles avec ses règles douanières. (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 39)

5.43 De plus, les mesures ont sur le commerce une grave incidence. Elles sont formulées d'une manière très large qui couvre des envois multiples en provenance de diverses sources et destinés à différentes régions à l'intérieur de la Chine. Elles imposent une règle générale qui veut que si des importations sont utilisées dans certaines proportions avec d'autres importations, elles seront toujours traitées comme des "véhicules complets" et donc frappées de droits de douane plus élevés. De fait, la

Chine traitera des combinaisons de pièces importées qui proviennent de différents fournisseurs, voire de différentes origines, comme un seul et même "véhicule complet" à ces fins. Les mesures ne font pas non plus de distinction entre les pièces importées en Chine par le fabricant du véhicule et les pièces importées en Chine par des tiers, tels les fournisseurs de pièces. Ce point particulier mérite un examen plus attentif.

C. COMMUNICATION DU MEXIQUE EN TANT QUE TIERCE PARTIE

1. Introduction

5.44 Le gouvernement des États-Unis du Mexique (le "Mexique") se félicite de l'occasion qui lui est offerte d'exposer ses vues dans le présent différend. Le Mexique participe en qualité de tierce partie en raison de son intérêt commercial dans cette affaire. Il est préoccupé de constater que la Chine ne s'est pas conformée à ses obligations dans le cadre de l'OMC, eu égard en particulier au fait que l'industrie mexicaine des pièces automobiles représente une part importante du secteur manufacturier dans son produit intérieur brut.

5.45 Le Mexique souscrit aux arguments présentés par les États-Unis, les Communautés européennes et le Canada selon lesquels l'imposition de mesures qui favorisent les pièces automobiles nationales par rapport aux pièces importées équivalent à une violation des principes fondamentaux de non discrimination de l'OMC. Au moyen de trois instruments spécifiques qui sont aujourd'hui contestés dans le présent différend (les mesures), la Chine frappe les pièces automobiles importées d'impositions et de formalités administratives additionnelles dont ne sont pas frappées les pièces automobiles produites sur le territoire chinois. Cela modifie inévitablement les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits importés, ce qui incite à son tour les producteurs d'automobiles à utiliser les pièces automobiles nationales plutôt que les pièces automobiles importées.

5.46 En particulier, les mesures imposées par la Chine violent le GATT de 1994, l'Accord sur les MIC, l'Accord SMC, et certaines dispositions de son Protocole d'accession.

2. Le GATT de 1994

5.47 De l'avis du Mexique, les mesures adoptées par la Chine sont des "mesures intérieures" qui sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 en ce sens qu'elles accordent un traitement moins favorable aux pièces automobiles importées qu'aux pièces automobiles nationales. Contrairement à ce que la Chine soutient dans sa première communication[84], les mesures en cause sont non pas des "mesures à la frontière", mais des "mesures intérieures". Eu égard au fait qu'elles sont appliquées une fois le produit importé et non pas au moment de son importation, le présent Groupe spécial devrait en conclure que, par leur nature, ce sont des mesures appliquées à l'intérieur du pays.

5.48 Plus spécifiquement, les mesures de la Chine relatives aux pièces automobiles sont incompatibles avec les paragraphes suivants de l'article III:

a) Le paragraphe 2, en ce sens qu'elles se traduisent par des impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux;

[84] Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 41 à 70.

b) le paragraphe 4, en ce sens que ce sont des mesures qui affectent la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation de ces produits sur le marché intérieur[85];

c) le paragraphe 5, en ce sens que ce sont des réglementations quantitatives qui exigent qu'une quantité ou une proportion déterminée d'un produit visé provienne de sources nationales de production.

5.49 Les paragraphes 2, 4 et 5 de l'article III du GATT de 1994 énoncent les différentes manières de s'acquitter de l'obligation d'accorder le traitement national. Par conséquent, les mesures imposées par la Chine sont incompatibles avec ces trois scénarios du principe du traitement national.

3. L'Accord sur les MIC

5.50 Les mesures adoptées par la Chine violent aussi les disciplines de l'OMC du point de vue des mesures concernant les investissements et liées au commerce (MIC).

5.51 De l'avis du Mexique, les mesures contestées sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC, dans l'ordre d'analyse appliqué par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*.[86] Le Groupe spécial a considéré dans ce différend que l'incompatibilité des mesures devrait être analysée en deux étapes: premièrement, en déterminant si les mesures en cause étaient des MIC, ce qui supposait de déterminer si c'étaient i) des "mesures concernant les investissements" et ii) des mesures "liées au commerce"; et deuxièmement, en examinant si les MIC violaient l'article III du GATT de 1994.

5.52 S'agissant de la première étape, le Mexique considère que les mesures adoptées par la Chine sont effectivement des mesures concernant les investissements et liées au commerce. Ainsi qu'il a été indiqué dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, une mesure qui "vis[e] à encourager la mise en place d'une capacité de production de véhicules automobiles finis et de parties et pièces de véhicules automobiles" est une "mesure concernant les investissements".[87] Ce même Groupe spécial a affirmé que les mesures qui étaient des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux "seraient nécessairement "liées au commerce"".[88] Par voie de conséquence, dans l'affaire en cause, les deux conditions d'une MIC sont remplies.

5.53 S'agissant de la deuxième étape, eu égard aux considérations susindiquées, le Mexique est d'avis que les mesures imposées par la Chine violent l'article III du GATT, soit les prescriptions énoncées aux paragraphes 2, 4 et 5 dudit article. Par voie de conséquence, les mesures en cause sont incompatibles au regard de l'analyse indiquée par le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*.

5.54 En outre, l'article 2 de l'Accord sur les MIC dispose qu'aucun Membre n'appliquera de MIC qui soient incompatibles avec les dispositions de l'article III du GATT de 1994 (traitement national). L'article 2:2 clarifie ce point en renvoyant à la "Liste exemplative" de MIC jugées incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national.

---

[85] En ce qui concerne le terme "affectant" figurant à l'article III:4 du GATT de 1994, le Mexique considère que le point de vue du Groupe spécial *Inde – Automobiles* (DS175) (paragraphe 7.197) s'applique en l'espèce. Dans ce différend, le Groupe spécial a interprété "affectant" comme pouvant se produire lorsqu'il y a incitation à acheter des produits locaux ou que les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés sont altérées.

[86] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.72.

[87] *Ibid.*, paragraphe 14.80.

[88] *Ibid.*, paragraphe 14.82.

5.55 Les mesures en cause relèvent directement du paragraphe 1 a) de la Liste exemplative, qui concerne les MIC comportant des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. En particulier, le paragraphe 1 a) fait référence, comme exemple de MIC qui sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994, à celles auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:

> qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale. (non souligné dans l'original)

5.56 Dans ce contexte, il est clair que les mesures contestées répondent à la description figurant au paragraphe 1 a) de la Liste exemplative puisque: i) elles sont nécessaires pour obtenir un avantage, et ii) elles prescrivent comme condition l'utilisation de produits d'origine nationale.

4. Le Protocole d'accession de la Chine

5.57 L'engagement pris par la Chine de se conformer à l'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC est clairement établi dans son Protocole d'accession. S'agissant de l'obligation de se conformer à l'article III du GATT de 1994, le paragraphe 7.2 du Protocole d'accession dispose ce qui suit:

> Pour mettre en œuvre les dispositions des articles III et XI du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'agriculture, la Chine éliminera et n'introduira, ne rétablira ni n'appliquera de mesures non tarifaires qui ne peuvent pas être justifiées au regard des dispositions de l'Accord sur l'OMC. (...) (non souligné dans l'original)

5.58 En ce qui concerne l'Accord sur les MIC, le paragraphe 7.3 du Protocole d'accession dispose ce qui suit:

> Dès son accession, la Chine se conformera à l'Accord sur les MIC, sans recourir aux dispositions de l'article 5 dudit accord. Elle éliminera et cessera d'appliquer les prescriptions relatives à l'équilibrage des échanges et des opérations en devises, les prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine nationale et les prescriptions relatives aux exportations ou les prescriptions de résultat auxquelles donnent effet des lois, règlements ou autres mesures. (non souligné dans l'original)

5.59 Conformément aux dispositions citées, au moment de son accession à l'OMC, la Chine a assumé l'obligation de mettre ses mesures en conformité avec les disciplines de l'OMC, y compris l'article III du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC.

5. Conclusion

5.60 Pour les raisons exposées ci-dessus, le Mexique considère que la Chine agit d'une manière incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en maintenant des mesures qui encouragent l'utilisation des pièces automobiles nationales de préférence aux pièces automobiles importées. Ces mesures violent les engagements que la Chine a assumés au moment de son accession à l'OMC et, partant, compromettent les attentes légitimes des autres Membres.

D. DÉCLARATION ORALE DE L'ARGENTINE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

1. Les mesures contestées ne sont pas des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994

5.61 L'un des principaux points en litige est la question de savoir si les mesures[89] en cause constituent des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994, ou plutôt des taxes intérieures régies par l'article III:2 du GATT de 1994 et des réglementations intérieures visées à l'article III:4 du GATT de 1994.

5.62 Pour être considérée comme une mesure à la frontière au titre de l'article II:l b), une telle mesure devrait être un droit ou des droits perçus "à l'importation sur le territoire" ou "à l'occasion de l'importation".[90] En application des mesures en litige, un droit est imposé sur les véhicules complets à l'assemblage des pièces importées. Cela ressort clairement du texte du Décret n° 125 qui prévoit à l'article 28 qu'"[u]ne fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées et fabriquées en véhicules complets, les fabricants d'automobiles déclarent ces articles aux douanes et celles-ci […] procèdent au classement et au recouvrement des droits". Le fait que le droit est perçu après vérification par les autorités et une fois le véhicule fabriqué est un élément qui indique que la condition d'application du droit est la fabrication du véhicule, et non pas l'importation des pièces. En outre, le fait que le droit perçu pourrait être plus élevé si les fabricants décidaient de monter d'autres pièces importées dans le modèle de véhicule enregistré[91], ou qu'une différence de droits soit reconnue si les pièces ont été achetées à un fournisseur national et non pas importées par le fabricant[92] confirme que le fait imposable en ce qui concerne les marchandises a lieu à l'assemblage et non à l'entrée du produit sur le territoire.

5.63 La Chine fait valoir que, comme la mesure anticontournement révisée des CE, les mesures contestées imposent des droits qui sont fonction de l'entrée des marchandises en Chine et sont donc des mesures à la frontière relevant de l'article II du GATT de 1994.[93] Comme cela est indiqué par la Chine, la mesure anticontournement révisée des CE "frappe du taux de droit antidumping les pièces et composants importés comme condition de leur importation". La Chine donne à entendre que ses mesures sont également fonction de l'importation, comme celle des CE, parce que les pièces automobiles ne sont pas en libre pratique tant que les pièces et composants n'ont pas été frappés du taux de droit applicable aux véhicules automobiles si le fabricant utilise les pièces et composants

[89] Par "mesures", l'Argentine entend: la Politique concernant le développement de l'industrie automobile, promulguée le 21 mai 2004, par la Commission nationale pour le développement et la réforme sous le nom d'Ordonnance n° 8 ("Ordonnance de 2004 relative à l'industrie automobile") (pièce JE-18); les "Mesures administratives concernant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", qui ont fait l'objet du Décret n° 125 publié le 28 février 2005 par l'Administration générale des douanes (les "Douanes"), la Commission nationale pour le développement et la réforme, le Ministère des finances et le Ministère du commerce, conformément à l'Ordonnance relative à l'industrie automobile ("le Décret n° 125") (pièce JE-27); les "Règles régissant la vérification de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", qui ont fait l'objet de l'Avis public n° 4 publié par les douanes le 28 mars 2005, conformément au Décret n° 125 ("Avis n° 4") (pièce JE-28).

[90] Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, dans lequel le Groupe spécial a constaté au paragraphe 5.8 que: "les droits antiéchappatoire [n'étaient] pas perçus "**à l'importation ou à l'occasion de l'importation**" au sens de l'article II:1 b) et, par conséquent, ne constitu[aient] pas des droits de douane au sens de cette disposition".

[91] Article 20 du Décret n° 125.

[92] Article 29 du Décret n° 125.

[93] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 61.

importés dans le cadre d'un ensemble plus important de pièces importées présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[94] Le Groupe spécial *CEE – Pièces et composants* a considéré que le traitement des marchandises importées comme n'étant pas "en libre pratique" ne pouvait pas étayer la conclusion selon laquelle les droits étaient perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:l b).[95]

5.64 Les termes du critère tels que "marchandises sous douane"[96] ou "au stade de l'importation"[97] n'impliquent pas nécessairement que les mesures en cause sont en fait des mesures à la frontière. Là encore, comme le Groupe spécial l'a estimé dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composant*, "si la description ou la qualification d'une imposition dans la législation nationale d'une partie contractante devait permettre d'établir qu'il y a perception "à l'occasion d'une importation" comme cela est exigé, les parties contractantes pourraient déterminer elles-mêmes lesquelles de ces dispositions s'appliqueraient à leurs impositions".[98]

5.65 En outre, la Chine cherche à démontrer que les impositions perçues après l'importation sont des mesures à la frontière parce que la perception est administrée par la douane. L'Argentine considère qu'il faudrait évaluer ce point soigneusement, étant donné la possibilité que cela permette à un Membre de contourner les obligations contractées par lui au titre de l'article III du GATT de 1994 simplement en désignant le bureau de douane comme étant l'organisme percepteur d'une imposition qui est en fait une imposition intérieure et non une mesure à la frontière. Le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* a également étayé ce type de raisonnement lorsqu'il a estimé que les Membres "pourraient en particulier frapper d'impositions des produits après leur importation simplement en chargeant leur administration douanière de percevoir ces impositions et d'en affecter les recettes à leurs recettes douanières. Avec une telle interprétation, l'objectif fondamental qui sous-tend les articles II et III, à savoir que la discrimination contre des produits en provenance d'autres parties contractantes devrait uniquement prendre la forme de droits de douane proprement dits perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation et non la forme de taxes intérieures, ne pourrait pas être atteint".[99]

5.66 La manière dont les mesures en cause dans le présent différend fonctionnent donne à penser que ce sont des taxes intérieures et des réglementations intérieures applicables seulement aux pièces importées, plutôt que des mesures à la frontière régies par l'article II du GATT de 1994. Ces mesures relèvent par conséquent des dispositions de l'article III:2 et l'article III:4 du GATT de 1994. Dans la communication écrite de l'Argentine, nous avons déjà effectué l'analyse des mesures au titre des articles III:2 et III:4 du GATT de 1994, et nous ne souhaitons donc pas la répéter ici. Néanmoins, si le Groupe spécial constatait une incompatibilité des mesures avec les dispositions susmentionnées en ce qui concerne le traitement national, une constatation de compatibilité des mesures de la Chine avec le paragraphe 7.2 de la Partie 1 du Protocole d'accession de la Chine serait également nécessaire.

2. Les mesures de la Chine ne sont pas semblables à des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs

5.67 L'Argentine estime qu'il n'est pas approprié d'établir un parallélisme entre les droits de douane proprement dits et les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits

---

[94] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 46.
[95] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.
[96] Article 16 du Décret n° 125.
[97] Article 28 du Décret n° 125.
[98] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.
[99] *Ibid*, 5.7.

compensateurs. La Chine établit un tel parallélisme afin de justifier ses mesures comme étant des mesures anticontournement.

5.68 Les marchandises qui sont importées aux seules fins de leur assemblage pour constituer des produits finals dont l'importation est soumise à des droits antidumping ou des droits compensateurs sont frappées de mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs afin d'empêcher un dommage ou une menace de dommage, ou un retard important dans la création d'une branche de production. En application des mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs, les droits sont perçus à la frontière au moment de l'importation, et non par la suite ni en fonction de leur incorporation à des pièces entières.

5.69 Contrairement à ce que la Chine affirme, les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs sont différentes des droits de douanes ordinaires. Les droits antidumping et droits compensateurs et les droits anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs visent à régler une situation de dommage sur le marché intérieur qui a été causée par l'importation de produits à des prix discriminatoires consécutifs à un subventionnement ou à une pratique de dumping.

5.70 Par conséquent, la différence entre les mesures de la Chine et les mesures anticontournement des droits antidumping/droits compensateurs, ajoutée au fait que ces derniers sont des droits perçus à la frontière et non à l'assemblage des marchandises, donne à penser que les mesures de la Chine ne sont pas des mesures anticontournement et que, par conséquent, on ne discerne pas une pratique commune ni d'une certaine constance.[100]

5.71 Admettre que les mesures de la Chine sont imposées pour empêcher le contournement des droits de douane proprement dits[101] conduirait à inclure dans l'article II du GATT de 1994 des mesures telles que les présentes mesures, qui font intervenir – avant et après l'importation – des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux fabricants de pièces importées, ainsi que des droits qui sont imposés en fonction des pièces importées que le fabricant décide d'intégrer dans le produit final et de la manière dont il décide de le faire. Cette interprétation permettrait aux Membres d'appliquer des restrictions aux importations de marchandises d'autres Membres qui n'avaient pas été inscrites dans leurs listes de concession, sous le prétexte de protéger une soi-disant mesure anticontournement.[102]

3. Les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).

5.72 La Chine indique que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 comme étant des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de la loi douanière de la Chine.[103] Toutefois, l'article premier du Décret n° 125 dispose clairement que les mesures "sont formulées […] en vue de systématiser et de renforcer l'administration de l'importation de pièces automobiles et de promouvoir le développement harmonieux de l'industrie automobile".[104] Le texte de la norme donne à penser qu'il n'y a pas un objectif univoque clair de "respect" dans les normes comme la Chine l'a donné à entendre tout au long de sa présentation écrite.[105] Pour qu'une mesure soit considérée comme "nécessaire" au titre de l'article XX d), l'un des éléments qui

[100] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 192.
[101] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 112.
[102] Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 35.
[103] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 201.
[104] Article premier du Décret n° 125, pièce CHI-2.
[105] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 202, 204, 205, 207, 208 et suivants.

interviennent dans le "soupesage et la mise en balance" est l'incidence restrictive de la mesure sur le commerce international.[106]

5.73 L'Argentine estime que l'incidence que ces mesures pourraient avoir va bien au-delà de ce qui pourrait être considéré comme "faible". Le fait que les mesures entraînent des taux de droits plus élevés pour les pièces qui sont finalement assemblées en véhicules complets, que l'importation ait été réalisée par le fabricant ou par un fournisseur local dont le seul but était d'importer des pièces, a pour résultat de décourager les acheteurs et les fabricants du pays de l'achat des pièces importées. En outre, la charge administrative imposée aux importateurs et aux fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées contribue à fausser le choix des fabricants qui doivent trancher entre acheter des pièces importées ou des pièces d'origine nationale. La différence de traitement entre les pièces nationales et les pièces importées affecte manifestement les conditions de concurrence du produit importé sur le marché chinois et, plus spécifiquement, affecte les conditions de la mise en vente ou de l'achat de ces produits sur le marché intérieur. Globalement, cela se traduit par une restriction à l'entrée des pièces importées sur le marché chinois de l'automobile. L'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* a constaté qu'"*[u]ne mesure qui [avait] une incidence relativement faible sur les produits importés [pourrait] plus facilement être considérée comme "nécessaire" qu'une mesure qui [avait] des effets restrictifs profonds ou plus larges*".[107] Les effets que les mesures contestées ont sur les pièces importées entraînent une restriction au commerce. Par conséquent, le critère de la "nécessité" n'est pas rempli, ce qui empêche la Chine de justifier les mesures au titre de l'article XX d).

5.74 Enfin, si le Groupe spécial analysait la justification des mesures au titre du texte introductif de l'article XX, l'Argentine estime que les décisions de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Crevettes* et l'affaire *États-Unis – Essence* s'agissant de prévenir l'"abus des exceptions énumérées à l'article XX" constituent des indications pertinentes pour cette tâche.[108]

4. Conclusion

5.75 En conclusion, l'Argentine souhaite formuler les observations ci-après:

- Tout d'abord, l'Argentine n'est pas convaincue par l'argument de la Chine portant sur le fait que les mesures sont des mesures à la frontière plutôt que des taxes intérieures. Par conséquent, l'Argentine pense que les mesures relèvent des dispositions de l'article III:2 et de l'article III:4 du GATT de 1994.

- Deuxièmement, l'Argentine considère qu'il n'y a pas de similitude entre les mesures anticontournement des droits antidumping ou des droits compensateurs et les mesures de la Chine parce qu'elles traitent de sujets différents, qu'elles ont des fins différentes et, chose plus importante, que les premières consistent en droits imposés à l'importation tandis que les dernières sont un droit imposé au moment de la vérification de la teneur des pièces importées qui ont été assemblées pour constituer le véhicule fabriqué à l'intérieur du pays. Considérer les mesures de la Chine comme des mesures anticontournement des droits permettra aux Membres d'appeler droits de douane proprement dits des taxes et des impositions qui sont subordonnées à la fabrication et à la vérification de marchandises contenant des pièces importées, et

[106] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 208.

[107] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 163.

[108] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 25.

d'appeler droits de douane proprement dits des mesures qui entraînent des procédures administratives contraignantes applicables uniquement aux utilisateurs de marchandises importées. De telles mesures pourraient entraîner une sorte de restriction aux importations et supposeraient d'élargir le champ d'interprétation de l'article II, en ne laissant à l'article III qu'un champ d'application peu important ou nul.

- Enfin, l'Argentine n'est pas convaincue par l'argument de la Chine selon lequel les mesures relèvent de l'exception prévue à l'article XX d), parce que les effets restrictifs des mesures sur le commerce international mettent la Chine dans l'incapacité de satisfaire au critère de la "nécessité" pour justifier l'application des mesures au titre de l'article XX d).

E. DÉCLARATION ORALE L'AUSTRALIE À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

1. Introduction

5.76 L'essence des allégations des plaignants dans le présent différend est que la Chine a réintroduit des impositions intérieures et des exigences administratives discriminatoires concernant les pièces automobiles importées. La déclaration orale de l'Australie est axée sur trois questions-clés. Premièrement, la qualification correcte des mesures contestées. Deuxièmement, l'interprétation de la liste tarifaire de la Chine. Troisièmement, l'exception générale prévue à l'article XX d) du GATT de 1994.

2. Les mesures contestées sont-elles des mesures à la frontière ou des mesures intérieures?

5.77 La principale question controversée dont est saisi le Groupe spécial est de savoir si les mesures contestées sont des mesures à la frontière relevant de l'article II ou des mesures intérieures relevant de l'article III du GATT de 1994. Il ressort de la première communication écrite de la Chine[109] que le seul moyen de défense que celle-ci oppose aux allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT de 1994, de l'article 2 de l'Accord sur les MIC et de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine est que les mesures contestées sont des mesures à la frontière.

5.78 Les trois plaignants au présent différend ont présenté une section commune en ce qui concerne le contexte factuel. D'après les faits présentés, les mesures contestées frappent les pièces automobiles importées d'impositions et de conditions administratives reposant sur l'utilisation de ces pièces importées dans la fabrication du véhicule, laquelle intervient après l'importation, plutôt que sur l'état du produit au moment où il est présenté à la frontière. L'Australie croit comprendre que ces pièces importées sont entrées dans le commerce et sont en libre pratique en Chine une fois qu'elles ont franchi la frontière.

5.79 L'engagement concernant les listes tarifaires contraignantes prévu à l'article II, et l'obligation d'accorder le traitement national figurant à l'article III sont deux dispositions clés du GATT de 1994. La démarcation entre ces deux dispositions a été examinée dans un certain nombre d'affaires antérieures portées devant le GATT et l'OMC. De l'avis de l'Australie, les indications contenues dans les affaires antérieures, lorsqu'elles sont appliquées aux faits de l'espèce, amènent à conclure que les mesures de la Chine sont des mesures intérieures et non des mesures à la frontière. Ces affaires antérieures donnent également à penser que des considérations relatives au fait que le fond prime sur la forme devraient aussi rentrer très largement en ligne de compte dans l'analyse que fera le Groupe spécial dans le présent différend.

[109] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 169 à 174.

5.80 L'objet de l'article III est d'assurer que les mesures intérieures ne sont pas "appliqué[e]s aux produits importés ou nationaux de manière à protéger la production nationale". D'après l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'intention visée à l'article III est que "les produits importés, une fois dédouanés, soient traités de la même façon que les produits similaires d'origine nationale; s'il en était autrement, une protection indirecte pourrait être accordée".[110]

5.81 Dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, affaire qui présente bien des similitudes de fait avec le présent différend, un Groupe spécial du GATT était aux prises avec la question de savoir si une imposition particulière était une mesure à la frontière ou une mesure intérieure.[111] La mesure attaquée dans cette affaire frappait de droits des produits finis assemblés ou produits dans la CEE plutôt que des pièces ou matériaux importés. En concluant qu'il s'agissait d'une mesure intérieure, le Groupe spécial du GATT a établi deux points clés.

5.82 Premièrement, le Groupe spécial du GATT a estimé que l'objectif général de la mesure, à savoir éliminer le contournement des droits, n'était pas à prendre en compte pour déterminer s'il s'agissait d'une mesure à la frontière ou d'une mesure intérieure. Toutefois, ce qui rentrait en ligne de compte était la question de savoir si l'imposition était exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle était perçue dans le pays.

5.83 Deuxièmement, le Groupe spécial du GATT a estimé que la désignation de la mesure dans la législation nationale comme étant un droit de douane, ainsi que son traitement analogue à un droit de douane, n'étaient pas déterminants pour qualifier ladite mesure de mesure à la frontière. S'il en était autrement, les parties contractantes pourraient aisément aller à l'encontre de l'objectif des articles II et III voulant que la discrimination contre des produits en provenance d'autres parties contractantes ne soit admissible que sous la forme de droits de douane proprement dits perçus à l'importation, et non sous la forme de taxes intérieures.

5.84 Un Groupe spécial du GATT a constaté dans une autre affaire, *Belgique – Allocations familiales*, que l'imposition en cause était une mesure intérieure. Le fait que l'imposition dépendait de l'utilisation du produit sur le marché intérieur et n'était pas perçue au moment de l'importation a influencé le résultat.[112] Dans l'affaire *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, un Groupe spécial du GATT a étayé à nouveau l'idée que, pour constituer une mesure à la frontière, une imposition devait être perçue au moment de l'entrée des marchandises dans le pays importateur et constitu[er] une condition mise à l'entrée de ces marchandises.[113]

5.85 Eu égard à ces affaires antérieures, l'Australie soutient pour l'essentiel les arguments du Canada concernant la distinction entre les mesures à la frontière et les mesures intérieures.[114] D'une manière générale, les mesures intérieures régissent le commerce intérieur, alors que les mesures à la frontière régissent le processus d'importation. Les impositions intérieures frappent les activités menées sur le territoire d'un Membre en liaison avec le commerce intérieur normal d'un produit, alors que les impositions à la frontière sont perçues au moment ou au lieu de l'importation. Un Membre ne peut pas, à sa discrétion, prévoir que des produits importés "sont réputés" ne pas être entrés dans le commerce intérieur de son pays et échapper ainsi à l'obligation qui lui incombe d'accorder le

---

[110] Rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 11, que l'Organe d'appel cite en l'entérinant dans son rapport *Japon – Boissons alcooliques II* à la page 16.

[111] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.4 à 5.8.

[112] Rapport du Groupe spécial du GATT *Belgique – Allocations familiales*, paragraphe 2.

[113] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Protéines pour l'alimentation des animaux*, paragraphes 4.13 à 4.18.

[114] Première communication écrite du Canada, paragraphes 78 à 86.

traitement national, comme la Chine semble l'avoir fait en l'espèce en utilisant un "cautionnement" sur les importations au lieu de l'importation.

5.86 La Chine a fait valoir dans le présent différend que les mesures contestées étaient destinées à faire appliquer sa liste tarifaire et à empêcher le contournement de ses consolidations tarifaires relatives aux véhicules automobiles.[115] Toutefois, elle n'a pas présenté d'éléments de preuve indiquant un passage significatif à la fraude douanière dans l'industrie automobile.[116] En outre, de l'avis de l'Australie, elle n'a pas établi une distinction effective entre les mesures de la Chine contestées et les droits anticontournement en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.[117] En particulier, elle affirme qu'il est admissible de fixer des impositions à la frontière après l'importation ou au-delà du point d'importation, du moment que l'imposition permet d'acquitter une obligation fiscale qui constitue une condition à laquelle est soumise l'importation.[118] Dans le but probable d'établir un lien avec l'importation, les mesures en cause comportent une déclaration faite au moment de l'importation. Toutefois, cette déclaration semble porter entièrement sur la manière dont les pièces importées seront utilisées à l'intérieur de la Chine, plutôt que sur le contenu d'un envoi au moment de l'importation. De plus, l'imposition est appliquée effectivement au-delà du point de fabrication, une fois qu'il peut être établi qu'un véhicule fabriqué contient un certain pourcentage de pièces importées. En conséquence, selon l'Australie, l'obligation fiscale naît sur le marché intérieur, une fois que le véhicule a été fabriqué.

5.87 L'Australie s'associe pleinement à la préoccupation systémique exprimée par les Communautés européennes selon laquelle, s'il était généralement accepté que la transformation et la fabrication des produits après l'importation sur le territoire d'un Membre constituaient une étape intermédiaire préalable au classement tarifaire, le système de classement tarifaire dans son entier serait vidé de son sens.[119] De plus, l'Australie partage la préoccupation systémique du Japon selon laquelle l'acceptation de la position de la Chine réduirait la portée des obligations en matière de traitement national énoncées à l'article III.[120] Selon l'Australie, pareille interprétation serait incompatible avec l'objet et le but tant de l'Accord sur l'OMC que du GATT de 1994.

5.88 En résumé, l'Australie estime que les mesures en cause de la Chine sont qualifiées à juste titre de mesures intérieures et sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994.

3. Quelle est l'interprétation correcte de la liste tarifaire de la Chine?

5.89 Cependant, si le Groupe spécial déterminait que les mesures contestées constituent des mesures à la frontière, l'Australie soutient l'argument subsidiaire des plaignants selon lequel les mesures de la Chine violent l'article II du GATT de 1994.[121]

5.90 Les plaignants dans le présent différend allèguent que les mesures en cause de la Chine classent les pièces automobiles importées avec les pièces automobiles qualifiées de véhicules complets après l'importation, ce qui entraîne l'application d'un droit de 25 pour cent. Ils font valoir

---

[115] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 3 et 43.
[116] Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 2.
[117] Voir aussi la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 19.
[118] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 49 à 70.
[119] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 140.
[120] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 22.
[121] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 207 à 281; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 116 à 122; première communication écrite du Canada, paragraphes 131à 150.

que cela viole l'engagement que la Chine a pris d'appliquer un droit de 10 pour cent aux pièces automobiles importées au titre de l'article II.[122] Dans le moyen de défense qu'elle oppose à cette allégation, la Chine fait valoir qu'elle a été obligée de frapper du droit de 25 pour cent les pièces automobiles qualifiées de véhicules complets afin d'empêcher les pays de tenter de contourner le droit plus élevé en important des voitures non montées sous la forme d'envois multiples.

5.91 L'essence de l'argument avancé par la Chine est que les autorités douanières devraient classer en tant qu'article complet tout ensemble de pièces qui présente les caractéristiques essentielles de cet article, indépendamment de leur état de montage ou de démontage. La Chine fait valoir qu'il en est ainsi, que l'ensemble de pièces entre sur le territoire douanier sous la forme d'un envoi unique ou sous la forme d'envois multiples.[123] Elle affirme que cette position est étayée par la règle des "caractéristiques essentielles" qui est énoncée dans la RGI 2 a).[124]

5.92 L'Australie ne partage pas l'interprétation de la Chine en ce qui concerne la règle des "caractéristiques essentielles" pour les raisons suivantes.

5.93 Premièrement, le point de vue de la Chine fait abstraction du principe fondamental selon lequel le classement des marchandises dans le Système harmonisé se fait toujours d'après les caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, à savoir, tel qu'il est importé et présenté à la douane, envoi par envoi. Les intentions de l'importateur et les différences entre les taux de droits ne sont pas pertinentes.

5.94 Deuxièmement, le point de vue de la Chine fait abstraction de la signification de l'expression cruciale "en l'état" figurant dans la règle des "caractéristiques essentielles". En fait, cette expression n'apparaît qu'une fois dans la communication de 83 pages de la Chine[125] lorsque celle-ci cite la règle des "caractéristiques essentielles" *in extenso*.

5.95 Troisièmement, l'Australie note que dans sa communication, la Chine se réfère à la pratique suivie par l'Australie.[126] Pour l'information du Groupe spécial, la pratique douanière australienne relative à la règle des "caractéristiques essentielles" met en évidence le fait que la valeur des pièces par rapport à celle du produit complet est sans pertinence. Ce qui est plutôt exigé est un examen de la fonction, de la finalité et de la construction du produit terminé visant à en déterminer les caractéristiques essentielles, et ensuite une évaluation du point de savoir si les pièces, une fois assemblées, présentent également ces caractéristiques essentielles. Par exemple, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pourraient bien être décrites comme le transport de personnes et de marchandises qui utilise un moteur. Pour être classé en tant que véhicule automobile, un ensemble de pièces contenues dans un envoi, une fois assemblé, doit présenter aussi ces caractéristiques essentielles. Si un envoi incluait toutes les pièces nécessaires pour former un véhicule automobile

[122] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 280; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 119; première communication écrite du Canada, paragraphe 44.

[123] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 2.

[124] Reproduit en annexe de la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, 1983.

[125] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 84.

[126] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 65.

autres que le moteur lui-même, les pièces n'auraient pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et elles ne pourraient pas être classées en tant que telles.[127]

5.96 Quatrièmement, le point de vue de la Chine affaiblit le sens ordinaire des termes de sa liste tarifaire qui prévoient une séparation claire entre les véhicules automobiles complets et les pièces qui le constituent. Selon l'Australie, cela est contraire au principe de l'interprétation des traités dit de l'effet utile.[128]

5.97 En conséquence, de l'avis de l'Australie, si l'on interprète correctement la liste tarifaire de la Chine, les mesures contestées sont incompatibles avec l'article II du GATT de 1994.

4. Champ de l'exception générale prévue à l'article XX d) du GATT de 1994?

5.98 La Chine affirme aussi que les mesures contestées sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect de sa législation douanière.[129]

5.99 L'Australie, comme le Japon[130] et l'Argentine[131], estime que les arguments de la Chine au titre de l'article XX d) ne sont pas convaincants. L'affirmation de la Chine selon laquelle les "mesures contestées ont peu ou n'ont pas d'incidence restrictive sur le commerce international"[132] s'accorde difficilement avec les renseignements contenus dans la section commune des plaignants relative au contexte factuel. D'après ces renseignements, les mesures contestées ont une influence sur le commerce des plaignants. Elles ont en outre un effet défavorable sur l'activité de l'industrie australienne des pièces et composants automobiles.

5.100 L'Australie note que la Chine n'a pas traité des prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX. Cela est important car d'après l'Organe d'appel, l'objet du texte introductif de l'article XX est de prévenir "l'abus des exceptions énumérées à l'article XX".[133] En outre, en qualité de défendeur cherchant à invoquer une exception, la Chine assume la charge de la preuve au titre de l'article XX.[134]

5.101 En conséquence, l'Australie estime qu'il ne faudrait pas protéger les mesures de la Chine au titre de l'article XX d) du GATT de 1994.

F. DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA PREMIÈRE RÉUNION DE FOND DU GROUPE SPÉCIAL

5.102 Le présent différend soulève plusieurs questions d'intérêt pour tous les Membres de l'OMC. Dans la présente déclaration orale, le Brésil propose quelques réflexions sur ce qu'il considère comme une question d'interprétation clé dont est saisi le Groupe spécial, à savoir: comment le Groupe spécial devrait-il qualifier l'Ordonnance n° 8 de la Chine, le Décret n° 125, et l'Avis n° 4 en droit de l'OMC? En d'autres termes, les mesures en cause sont-elles des "mesures à la frontière", à examiner au titre de

[127] *Minister for Industry and Commerce v Zyfe*rt et *Collector of Customs for NSW v Putale Pty Ltd* dans la Cour fédérale d'Australie en chambres réunies.
[128] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 23.
[129] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 201 à 214.
[130] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 49 à 56.
[131] Communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphes 28 à 36.
[132] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 213.
[133] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 116.
[134] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 14.

l'article II du GATT de 1994, ou des "mesures intérieures", à examiner au titre de l'article III du GATT de 1994?

5.103 Le Brésil note que les parties au présent différend donnent des réponses différentes à cette question. À ce stade, il n'exprime aucun point de vue sur la qualification qui convient pour les mesures en cause. Toutefois, gardant à l'esprit la distinction importante entre les disciplines de l'article II et celles de l'article III du GATT de 1994, il met en lumière certaines considérations clés concernant les différences entre ces articles.

5.104 L'article II empêche les Membres d'accorder aux marchandises importées un traitement qui est moins favorable que le traitement indiqué dans leur liste de concessions. Comme l'Organe d'appel l'a confirmé, "[u]ne liste devient partie intégrante du GATT de 1994 en vertu de l'article II:7 du GATT de 1994. En conséquence, les concessions reprises dans cette liste font partie des termes du traité".[135] En outre, ces listes "représentent […] un accord commun entre tous les Membres".[136] Étant donné que les listes reflètent l'équilibre des concessions négociées par les Membres, comme le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*[137] l'a indiqué, elles ne devraient pas faire l'objet d'une modification unilatérale sans une compensation appropriée. Les Membres ne peuvent donc pas accorder aux autres Membres, en matière commerciale, un traitement qui est moins favorable que celui qui est prévu dans la liste correspondante. En revanche, l'article III du GATT de 1994 formule l'obligation de ne pas établir de discrimination entre les marchandises nationales et les marchandises importées, une fois ces dernières "dédouanées".[138] En vertu de l'article III, les Membres bénéficient du pouvoir discrétionnaire de modifier leurs réglementations intérieures à condition de respecter les obligations qu'ils ont contractées en matière de non discrimination.

5.105 Pour évaluer si les mesures relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994, un Groupe spécial doit donner un sens aux champs d'application de ces articles qui sont différents. Pour ce faire, le Brésil soutient que le Groupe spécial devrait prendre en compte la condition à laquelle est soumise l'imposition des mesures. En ce sens, il est très probable que la qualification d'une mesure comme étant une mesure "à la frontière" ou une mesure "intérieure" dépendra de l'événement qui déclenchera son fonctionnement. Pour abréger, le Brésil désignera généralement cet événement sous le nom d'"événement imposable".

5.106 La première phrase de l'article II:1 b), qui s'applique aux "droits de douane proprement dits," mentionne "les produits ... *à leur importation*".[139] La deuxième phrase de l'article II:1 b) s'applique à "d'autres droits ou impositions de toute nature *perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation*".[140] Ce libellé traduit l'idée selon laquelle l'événement imposable qui donne naissance à l'imposition d'un "droit de douane proprement dit" est l'*importation* d'un produit. De même, la référence à "d'autres droits ou impositions de toute nature", dans la deuxième phrase de l'article II:1 b), établit un lien entre l'événement imposable et l'action d'importer.

5.107 Contrairement à un droit de douane ou une autre imposition relevant de l'article II du GATT de 1994, une taxe ou autre imposition intérieure au sens de l'article III:2 s'applique aux produits qui

---

[135] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84.

[136] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 109.

[137] Rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.320.

[138] Rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 11, que l'Organe d'appel cite en l'entérinant dans son rapport *Japon – Boissons alcooliques II* à la page 16.

[139] Article II:1 b) du GATT de 1994.

[140] *Idem*.

ont été *"importés* sur le territoire de toute autre partie contractante".[141] L'événement imposable dans l'article III:2 n'est donc pas l'action d'importer. Cela est aussi vrai pour l'événement déclenchant dans le cas des mesures affectant le commerce intérieur qui relèvent de l'article III:4.

5.108 Par voie de conséquence, étant donné que l'événement imposable est le critère décisif pour déterminer si les mesures en cause relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994, le Groupe spécial doit déterminer si la condition d'application des mesures est l'importation des produits ou plutôt l'utilisation de ces produits à l'intérieur de la Chine. Selon le Brésil, la qualification de l'événement imposable dans la législation interne est pertinente, mais ne détermine pas de façon décisive sa qualification en droit de l'OMC.

5.109 Pour évaluer l'événement imposable aux fins du droit de l'OMC, certains éléments des mesures mis en lumière par les parties et les tierces parties pourraient aider le Groupe spécial. Selon le Brésil, ces éléments incluent, entre autres choses: i) l'identité de la personne assujettie au paiement de l'imposition fixée par les mesures (c'est-à-dire l'importateur ou le fabricant); ii) le statut "sous douane" ou "en libre pratique" des produits à l'intérieur de la Chine; iii) le moment où a lieu la perception des droits; iv) l'organisme ou les autorités chargés de l'administration des mesures; et v) l'intitulé ou la définition juridique des mesures telles qu'elles sont qualifiées dans la législation chinoise. Lorsqu'il examinera ces points et d'autres éléments pertinents, le Groupe spécial devrait les considérer dans leur contexte approprié, eu égard à la législation chinoise et aux dispositions tarifaires du GATT pertinentes.

5.110 En résumé, le Brésil considère qu'à titre préliminaire, le Groupe spécial doit décider si les mesures contestées doivent être examinées au titre de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994. Après avoir réglé cette question, le Groupe spécial examinerait les arguments de fond et les éléments de preuve communiqués par les parties et les tierces parties en ce qui concerne les dispositions de l'OMC qu'il juge pertinentes.

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

1. Argument

a) Arguments relatifs au rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*

5.111 Premièrement, nous aimerions traiter certains points concernant l'argument de la Chine portant sur l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, en développant les arguments avancés dans notre communication écrite.

5.112 Comme cela est examiné dans notre communication écrite, ce qui était en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était un règlement des CE visant à empêcher le contournement de droits antidumping. La Chine déclare qu'il y a deux raisons pour lesquelles l'invocation de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* est dénuée de fondement.[142] Tout d'abord, la mesure en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* était différente des mesures de la Chine qui sont considérées.[143] Ensuite, dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* a interprété l'article II du GATT de 1994 comme incluant les impositions fixées "en fonction" de l'importation, mais il n'a pas jugé que les impositions

[141] Article III:2 du GATT de 1994.
[142] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 51.
[143] *Idem*, paragraphe 52.

perçues après l'importation étaient nécessairement exclues. La Chine dit en outre que les impositions sont considérées comme étant fixées "en fonction" de l'importation dès l'instant qu'elles "ont une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable".[144] Le Japon voudrait commenter ces déclarations de la Chine.

5.113 Premièrement, la Chine fait valoir que l'administration des mesures considérées est différente de la procédure identifiée par le Groupe spécial dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Elle fait valoir qu'en application des mesures, la Chine procède tout d'abord à une enquête préalable et qu'ensuite, après l'enquête préalable, l'importateur est tenu de déclarer si les pièces importées seront utilisées pour assembler un modèle de véhicule. Puisque la déclaration de l'importateur est effectuée au moment de l'importation et que cette importation est garantie par la constitution d'une caution, la Chine considère que les droits sont imposés en fonction de l'entrée des marchandises en Chine.[145]

5.114 Comme cela est indiqué dans notre communication, le fait qu'une mesure exige une certaine action au moment de l'importation ne signifie pas que la mesure soit pour cette raison une mesure à la frontière.[146] La déclaration effectuée par les importateurs en application des mesures considérées porte sur ce qui se passe après le moment de l'importation. Autrement dit, la déclaration est établie sur la base de la teneur du véhicule automobile complété après sa fabrication et son assemblage en Chine, et non pas sur la base du contenu d'un envoi particulier au moment de l'importation.

5.115 Par ailleurs, le fait que les pièces automobiles considérées restent sous douane n'étaye pas l'argument de la Chine. Le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* a indiqué clairement que "le fait que la CEE trait[ait] les pièces et matériaux importés soumis à des droits antiéchappatoire comme n'étant pas "en libre pratique" ne [pouvait] … pas … étayer la conclusion selon laquelle les droits antiéchappatoire [étaient] perçus "à l'occasion de l'importation" au sens de l'article II:1 b)".[147] Par conséquent, l'explication donnée par la Chine en ce qui concerne les mesures en litige ne permet pas de distinguer de façon pertinente ces mesures des mesures en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* et n'étaye pas l'allégation de la Chine selon laquelle les mesures relèvent de l'article II du GATT de 1994.

5.116 Deuxièmement, la Chine indique que, puisque l'imposition fixée en application de la mesure considérée a "une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable," "les mesures contestées sont des mesures à la frontière qui relèvent de l'article II".[148]

5.117 Il semble que ce soit simplement une tentative pour faire valoir que lorsque quelque chose est classé à l'intérieur du pays comme une règle douanière, la perception d'impositions en application de la règle devrait être considérée comme étant couverte par l'article II. Toutefois, le fait qu'un Membre de l'OMC traite certaines mesures comme des "pratiques douanières" à des fins de réglementation intérieure ou à des fins administratives n'a pas d'incidence sur la question de savoir si les mesures relèvent de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994. De fait, l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* démontre que toutes les mesures prises par les "autorités douanières" ne sont pas nécessairement des mesures à la frontière aux fins de l'analyse au titre du GATT de 1994.

5.118 Cela est vrai aussi de l'affirmation de la Chine voulant qu'il y ait des pratiques courantes des Membres de l'OMC à l'appui de son argument. Le Japon note que les pratiques intérieures des

[144] *Idem*, paragraphe 67.
[145] *Idem*, paragraphe 60.
[146] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 16.
[147] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.
[148] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 67 et 68.

Membres ne sont pas déterminantes pour la question de savoir si des impositions instituées en application d'une mesure sont couvertes par l'article II ou l'article III du GATT de 1994. De fait, nombre de ces pratiques peuvent constituer des réglementations intérieures et non pas des mesures à la frontière, exactement comme la mesure en cause dans l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*. Le critère de l'article II et l'article III est un critère autonome dont le résultat n'est pas déterminé par le choix que font les Membres de traiter les mesures comme des "mesures douanières" ou des "réglementations intérieures" à des fins d'administration ou de réglementation intérieures.

5.119 En outre, les mesures de la Chine ne sont pas comparables aux autres mesures auxquelles la Chine fait référence. Les mesures de la Chine vont très loin en effet. Par exemple, les fabricants étrangers en Chine sont tenus d'acquitter des "droits de douane" même s'ils achètent des pièces sur le marché intérieur chinois à des fournisseurs qui les ont importées auparavant.

5.120 Pour les raisons indiquées plus haut et dans notre communication écrite, le Japon a l'honneur de demander au Groupe spécial de constater que les mesures en litige fonctionnent comme des mesures intérieures et fixent des impositions relevant de l'article III:2 du GATT de 1994.

b) La mesure contestée viole l'Accord sur les MIC

5.121 Le Japon souscrit à l'argument des CE selon lequel les mesures considérées sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC.

5.122 La Chine allègue que les plaignants ne démontrent pas que les mesures sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC parce que ces mesures ne sont pas des mesures intérieures.[149] À cet égard, le Japon est d'avis que les mesures devraient être examinées au regard de l'*Accord sur les MIC*.

5.123 Dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, le Groupe spécial a indiqué que l'Accord sur les MIC exigeait la présence de deux éléments pour montrer l'existence d'une violation de ses dispositions; premièrement, il doit y avoir une mesure concernant les investissements (MIC) et deuxièmement, cette MIC doit être incompatible avec l'article III ou l'article XI du GATT de 1994. En particulier, s'agissant du deuxième élément, le texte introductif de la Liste exemplative de l'Accord sur les MIC dispose ce qui suit:

> "Les MIC qui sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994 incluent celles qui sont obligatoires ou qui ont force exécutoire en vertu de la législation nationale ou de décisions administratives, ou auxquelles il est nécessaire de se conformer pour obtenir un avantage, et qui prescrivent:
>
> a) qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale ou provenant de toute source nationale, qu'il soit spécifié qu'il s'agit de produits déterminés, d'un volume ou d'une valeur de produits, ou d'une proportion du volume ou de la valeur de sa production locale;"

5.124 Il est important de noter que la Liste exemplative prévoit que les MIC "*sont incompatibles avec l'obligation d'accorder le traitement national prévue au paragraphe 4 de l'article III du GATT de 1994*" i) s'il est nécessaire de se conformer aux MIC en cause pour obtenir un avantage et ii) que les MIC incluent les prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux. Le Japon considère que les mesures remplissent toutes ces conditions et, donc, violent l'Accord sur les MIC.

[149] Voir *idem* paragraphe 172.

5.125 Premièrement, comme cela est signalé dans notre communication, plusieurs dispositions de l'Ordonnance n° 8 montrent que l'objectif des mesures est d'assister et de protéger l'industrie automobile chinoise naissante et d'inciter les fabricants étrangers à implanter une proportion croissante de leur base de fabrication et d'approvisionnement en Chine.[150] L'Ordonnance n° 8 et les mesures qui ont permis de la mettre en œuvre, en conséquence, constituent une MIC au titre de l'article premier de l'Accord sur les MIC.

5.126 Deuxièmement, s'agissant d'un avantage, le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté que "[l]es taux de droits réduits constitu[aient] manifestement des "avantages" au sens du texte introductif de la Liste exemplative annexée à l'Accord sur les MIC"; par conséquent, il a constaté que les mesures indonésiennes relev[aient] de l'Accord sur les MIC.[151] Les mesures de la Chine prévoient aussi des taux de droits moins élevés, à savoir 10 pour cent, sur les pièces automobiles qui remplissent les critères, au lieu de 25 pour cent pour les autres pièces qui ne remplissent pas les critères. Il est clair que les mesures de la Chine relèvent de l'Accord sur les MIC.

5.127 Enfin, les mesures exigent que "le prix total des composants importés représente 60 pour cent ou moins" afin d'obtenir l'avantage.[152] Cette prescription relève clairement des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux énoncées au paragraphe 1 a) de la *Liste exemplative*, qui prévoit "qu'une entreprise achète ou utilise des produits d'origine nationale, … [s'agissant d']une proportion … de la valeur de sa production locale".

2. Conclusion

5.128 Pour les raisons indiquées plus haut et dans notre communication écrite, le moyen de défense invoqué par la Chine en ce qui concerne ses mesures doit échouer. Les mesures "anticontournement" sans précédent et lourdes de conséquences de la Chine, si elles sont confirmées, auront un effet de refroidissement sur le commerce international. En particulier, le commerce de produits plus sophistiqués comportant des pièces multiples risque de se trouver compromis. En conséquence, le Japon a l'honneur de demander au Groupe spécial de reconnaître le bien-fondé des allégations des plaignants.

VI. RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE

6.1 Le 13 février 2008, le Groupe spécial a remis ses rapports intérimaires aux parties. Le 27 février 2008, les Communautés européennes, les États-Unis, le Canada et la Chine ont demandé par écrit le réexamen des rapports intérimaires.[153] Aucune des parties n'a demandé la tenue d'une réunion consacrée au réexamen intérimaire. Le 5 mars 2008, les États-Unis, le Canada et la Chine ont présenté des observations par écrit sur les demandes de réexamen intérimaire des autres parties. Le même jour, les Communautés européennes ont informé le Groupe spécial qu'elles souscrivaient pleinement aux observations des États-Unis et du Canada sur les observations formulées par la Chine le 27 février 2008 au sujet du paragraphe 7.753 des rapports intérimaires.

6.2 Conformément à l'article 15:3 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, la réponse du Groupe spécial aux arguments avancés durant la phase de réexamen intérimaire est exposée dans la présente section des rapports du Groupe spécial, dans la mesure où une explication est nécessaire. Le Groupe spécial a modifié certains aspects de ses rapports à la lumière des observations

[150] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 51.
[151] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.89
[152] Article 21 du Décret n° 125.
[153] Lettre des parties du 27 février 2008.

des parties lorsqu'il l'a jugé approprié, comme cela est expliqué ci-après. Il a également apporté certaines corrections et révisions d'ordre technique et éditorial aux rapports intérimaires à des fins de clarté et d'exactitude. Les sections, numéros de paragraphes et notes de bas de page auxquels il est fait référence dans la présente section VI sont ceux des rapports intérimaires.

A. SECTION VII.F DES RAPPORTS INTÉRIMAIRES CONCERNANT LES KITS CKD ET LES KITS SKD

1. Article II:1 b) du GATT de 1994

a) Paragraphes 7.708 et 7.734 – Observations du Canada

6.3 Le **Canada** a soutenu qu'il avait fourni des éléments de preuve documentaires pour étayer son point de vue selon lequel la Chine avait "traité les kits CKD et les kits SKD comme des pièces" en leur appliquant des taux de droits inférieurs à ceux qui frappaient les véhicules automobiles complets. Le Canada fait référence aux paragraphes 67 et 68 de sa deuxième communication écrite, en particulier aux pièces JE-25, CDA-28 et CDA-32 et aux éléments de preuve documentaires fournis dans sa réponse à la question n° 61 b) du Groupe spécial. Il a demandé que, si la communication des plaignants concernant le *traitement* tarifaire des kits CKD et des kits SKD était mentionnée dans ce paragraphe, l'indication selon laquelle il n'avait pas fourni d'éléments de preuve documentaires soit supprimée et qu'un commentaire faisant état de l'existence d'éléments de preuve apportés par le Canada soit incorporé soit au paragraphe 7.708 soit dans une note de bas de page.

6.4 Dans un contexte similaire à celui de la demande qu'il a formulée ci-dessus au sujet du paragraphe 7.708, le Canada a dit qu'il n'était pas d'accord avec la constatation du Groupe spécial figurant au paragraphe 7.734 selon laquelle il n'avait pas fourni d'éléments de preuve spécifiques montrant que "la Chine "traitait" les importations de kits CKD et de kits SKD en leur appliquant des taux de droits nettement inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux véhicules automobiles complets à partir de 1996 et avant l'accession de la Chine". Outre la pièce JE-25, qui est évoquée dans la note de bas de page 1077 des rapports intérimaires, le Canada a attiré l'attention sur les éléments de preuve documentaires mentionnés dans sa réponse à la question n° 61 b) du Groupe spécial, et les éléments de preuve statistiques étayés par des documents indiqués au paragraphe 68 de sa deuxième communication écrite, et il a demandé que la mention selon laquelle il n'avait pas fourni d'éléments de preuve spécifiques soit supprimée et qu'un commentaire faisant état de l'existence de ces éléments de preuve soit incorporé soit dans le paragraphe en question soit dans une note de bas de page.

6.5 La **Chine** s'est opposée à ce que la révision proposée par le Canada soit apportée à ces paragraphes. D'après la Chine, le seul élément de preuve documentaire fourni par le Canada est évoqué dans la note de bas de page 1077 des rapports intérimaires. En outre, la réponse du Canada à la question n° 61 du Groupe spécial ne contient aucun élément de preuve documentaire.

6.6 Premièrement, s'agissant des éléments de preuve fournis dans les paragraphes 67 et 68 de la deuxième communication écrite du Canada, le **Groupe spécial** note que la pièce CDA-28 contient les renseignements sur lesquels le Canada se fonde pour faire valoir que les kits CKD et les kits SKD ne sont pas assujettis au même taux de droit que les véhicules automobiles, mais seront assujettis à un taux de droit établi en fonction de la teneur en produits nationaux du kit CKD ou SKD, qui sera inférieur au taux applicable aux véhicules automobiles. Toutefois, comme nous l'avons noté dans la note de bas de page 1077 des rapports intérimaires, cet élément de preuve utilise plutôt les termes "kits CKD ou SKD" d'une manière générale, sans en limiter l'extension à un ensemble particulier de pièces automobiles qui pourrait être considéré comme relevant de la définition du kit CKD ou SKD qui a été donnée par le Groupe spécial dans les rapports intérimaires. En particulier, nous rappelons la constatation que nous avons formulée au paragraphe 7.644 des rapports intérimaires selon laquelle,

s'agissant de la proportion des pièces et composants automobiles devant être contenus dans un kit pour constituer un kit CKD ou SKD, les parties conviennent généralement que, dans l'industrie automobile, ces termes s'entendent comme visant "tous ou presque tous les composants et pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet". L'extension des termes "kits CKD et kits SKD" utilisés dans les pièces CDA-28 et JE-25 étant ambiguë, nous n'estimons pas que ces pièces prouvent que la Chine "traitait" les kits CKD et les kits SKD comme des pièces en leur appliquant des taux de droits inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux véhicules automobiles à partir de 1996 et avant l'accession de la Chine à l'OMC.

6.7 Deuxièmement, s'appuyant sur la pièce CDA-32, le Canada fait valoir que la valeur des importations de véhicules automobiles (positions 87.02 à 87.05 du SH) en provenance du Canada n'était que de 279 000 dollars EU en 1999, alors que les importations de pièces automobiles en provenance du Canada atteignaient 75 millions de dollars EU. Étant donné que 23 000 kits CKD ont été importés par la Chine en 1999, le Canada fait valoir que ces kits CKD n'ont pas pu être classés comme véhicules automobiles, sauf à être évalués à 12 dollars EU chacun. Cependant, contrairement à ce que le Canada fait observer, la pièce CDA-32 montre que la valeur des véhicules automobiles importés relevant des positions 87.02 à 87.05 du SH s'élève à plus de 5 millions de dollars EU. En raison de l'inexactitude des données fournies par le Canada, nous ne pouvons tirer aucune conclusion de cet élément de preuve spécifique quant à la manière dont la Chine a classé les kits CKD en 1999.

6.8 Enfin, comme la Chine l'a fait valoir, le Canada n'a pas fourni d'éléments de preuve documentaires dans sa réponse à la question n° 61 b) du Groupe spécial. Dans cette réponse, le Canada traite de la création d'un engagement tarifaire mais ne fournit aucun élément de preuve documentaire concernant le traitement appliqué aux kits CKD et aux kits SKD par la Chine après son accession.

6.9 Le **Groupe spécial** a révisé la note de bas de page 1077 pour clarifier son raisonnement en réponse aux observations faites par le Canada. Un renvoi à la note de bas de page 1077 a aussi été inséré dans la note de bas de page 1049.

b) Paragraphes 7.731, 7.733, 7.734 et 7.735 – Observations des États-Unis

6.10 Les **États-Unis** ont dit que les paragraphes 7.731, 7.733, 7.734 et 7.735, qui étaient fondés sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, ne reflétaient pas les renseignements additionnels que la Chine avait ultérieurement donnés dans ses observations sur les réponses des plaignants à la même question. En conséquence, les États-Unis ont indiqué qu'il serait plus exact d'indiquer dans les rapports que la Chine reconnaissait qu'elle avait appliqué des taux de droits réduits à l'importation de certains kits CKD et kits SKD. Les États-Unis ont également dit que leur position serait rendue plus fidèlement si les rapports la clarifiaient en indiquant que "normalement" [par opposition à toujours] un taux de droit inférieur était appliqué aux kits CKD et aux kits SKD.[154]

6.11 Le **Canada** a indiqué qu'il souscrivait pleinement aux observations des États-Unis.

6.12 La **Chine** a dit qu'elle estimait que le Groupe spécial avait décrit avec exactitude les éléments de preuve pertinents concernant les pratiques suivies par la Chine avant son accession en ce qui concerne le classement des kits CKD et des kits SKD et la fixation des droits qui leur étaient applicables, et elle s'est donc opposée à la proposition des États-Unis visant à faire ressortir dans les rapports les éléments de preuve pertinents concernant les pratiques suivies par la Chine avant son accession. La Chine a dit que si le Groupe spécial considérait qu'il était justifié de répondre à

[154] Lettre des États-Unis du 27 février 2008, paragraphe 6 et note de bas de page 2.

l'observation faite par les États-Unis sur le paragraphe 7.731, une réponse appropriée consisterait à développer la note de bas de page indiquée actuellement à la fin de ce paragraphe (note de bas de page 1075). La Chine n'a fait aucune observation sur le deuxième point soulevé par les États-Unis.

6.13 Le **Groupe spécial** a ajouté, par souci de clarification, les renseignements additionnels communiqués ultérieurement par la Chine dans le cadre des observations qu'elle a formulées sur les réponses des plaignants à la question n° 254 du Groupe spécial dans les notes de bas de page relatives au paragraphes 7.731, 7.733 et 7.734, et il a aussi modifié le paragraphe 7.735 dont il a supprimé la dernière phrase. Le Groupe spécial a aussi clarifié la position des États-Unis en insérant le mot "normalement" dans les paragraphes 7.733 et 7.734.

2. Paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine

a) Admission de la pièce CDA-48

6.14 La **Chine** s'est opposée à la communication de la pièce CDA-48 par le Canada au motif que le Groupe spécial avait accepté cet élément de preuve en violation du paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial et elle a demandé au Groupe spécial de rayer la pièce CDA-48 du dossier et de supprimer toute référence à ce document dans les rapports finals du Groupe spécial. La Chine a donné trois raisons pour expliquer que, de son point de vue, l'acceptation de la pièce CDA-48 violait le paragraphe 13 des Procédures de travail: i) selon la Chine, le Canada était tenu de présenter des éléments de preuve montrant que la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD au plus tard à la première réunion de fond. Le Canada n'ayant communiqué la pièce CDA-48 qu'en présentant ses observations sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, il était tenu d'expliquer pourquoi il n'avait pas pu auparavant identifier et communiquer ces éléments de preuve et de démontrer qu'il avait des raisons valables de communiquer la pièce CDA-48 après la première réunion de fond; ii) en outre, la Chine a estimé que la communication de la pièce CDA-48 par le Canada ne correspondait pas à des "éléments de preuve factuels nécessaires aux fins des observations sur les réponses données par d'autres", comme il est prescrit au paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial, parce que la question factuelle consistant à savoir si la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD était essentielle dans l'allégation du Canada concernant le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail et le Canada aurait dû l'identifier comme faisant partie de son argumentation affirmative et développer son argument indiquant pourquoi les annotations statistiques à dix chiffres étaient pertinentes pour déterminer si la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD/SKD; et iii) le Groupe spécial aurait dû accorder un délai aux autres parties pour qu'elles puissent présenter des observations sur cet élément de preuve déposé tardivement. En particulier, la Chine n'aurait pas dû être tenue de faire une intervention non demandée, ni de formuler des observations sur cet élément de preuve dans une communication ultérieure dans laquelle ce sujet n'aurait pas été pertinent.

6.15 Le **Canada** a fait valoir que l'article 11 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends obligeait les groupes spéciaux à procéder à une évaluation objective des faits de la cause. Citant la déclaration faite par le Groupe spécial dans l'affaire *CE – Certaines questions douanières* selon laquelle un groupe spécial ne s'acquitterait pas de son devoir en vertu de l'article 11 s'il faisait abstraction d'éléments de preuve qui peuvent avoir une incidence sur ses constatations dans un différend, le Canada a relevé la constatation formulée par le Groupe spécial dans cette affaire selon laquelle il n'était pas nécessaire qu'un groupe spécial détermine si des éléments de preuve particuliers étaient, comme la Chine l'allègue, de "nouveaux éléments de preuve" ou s'il s'agissait d'"éléments de

preuve présentés à titre de réfutation".[155] Le Canada a estimé que ce qui était pertinent c'était que l'article 12:1 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et le paragraphe 13 des Procédures de travail donnaient au Groupe spécial le pouvoir d'admettre la pièce CDA-48. En conséquence, le Canada était d'avis que le Groupe spécial avait à juste titre examiné cet élément de preuve dans le cadre du pouvoir qui lui était conféré au titre de l'article 12:1 du Mémorandum d'accord et du paragraphe 13 des Procédures de travail. Le Canada a expliqué que la pièce CDA-48 était communiquée à titre d'"observation" sur la réponse donnée par la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, et qu'elle était nécessaire pour mettre en évidence la pertinence des éléments de preuve que la Chine avait fournis dans sa réponse à cette question. Le Canada a fait valoir que la pièce CDA-48 satisfaisait donc à cette prescription au titre du paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial et que l'article 11 du Mémorandum d'accord n'autorisait pas le Groupe spécial à faire abstraction des éléments de preuve qui avaient une incidence sur les faits dans le présent différend et encore moins à les rayer du dossier comme la Chine le demandait. La Chine avait eu la possibilité de contester cet élément de preuve pour des raisons de procédure, mais ne l'avait pas fait.

6.16 Le Canada a par ailleurs fait valoir que la pièce CDA-48 était le propre tarif douanier de la Chine et rendait compte du fait que la Chine classait les kits CKD et les kits SKD sous des positions distinctes de celles des véhicules montés; or la Chine avait admis ce fait pour la première fois dans ses observations sur les rapports intérimaires, mais n'avait pas expliqué pourquoi elle ne l'avait pas admis plus tôt.[156] Le Canada a affirmé que le fait que la Chine n'avait pas présenté cet élément de preuve était une raison supplémentaire pour que le Groupe spécial examine la pièce CDA-48.

6.17 Enfin, le Canada a dit que même s'il convenait d'exclure la pièce CDA-48 en tant qu'élément de preuve, étant donné les pièces CHI-47 et CHI-48 et les éléments admis par la Chine, le Groupe spécial disposait encore d'éléments de preuve suffisants pour constater que la Chine avait créé des lignes tarifaires au sens du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine.

6.18 Les **États-Unis** ont fait valoir que les observations formulées par la Chine au sujet de la pièce CDA-48 faisaient abstraction du fait que c'étaient les propres éléments de preuve apportés par la Chine dans les pièces CHI-47 et CHI-48 qui montraient que la Chine classait les envois de kits CKD sous des lignes tarifaires distinctes et que la pièce CDA-48 du Canada ne faisait que confirmer l'existence de ces lignes tarifaires dans le tarif douanier de la Chine pour 2005. Les États-Unis ont dit que contrairement à ce que la Chine affirmait, les éléments de preuve qui figuraient dans les pièces CHI-47 et CHI-48 et étaient confirmés par la pièce CDA-48 du Canada, étaient pertinents pour évaluer si la Chine s'acquittait de ses obligations au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine.

6.19 Premièrement, en ce qui concerne le premier point développé par la Chine, à savoir que le Canada était tenu de présenter des éléments de preuve montrant que la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD au plus tard à la première réunion de fond, le

[155] Lettre du Canada du 5 mars 2008, paragraphe 4, dans lequel est cité le rapport *CE – Certaines questions douanières*, paragraphes 7.69 et 7.70.

[156] Lettre du Canada du 5 mars 2008, paragraphe 8, note de bas de page 8, dans laquelle sont citées les observations de la Chine sur les rapports intérimaires, paragraphe 14. Le Groupe spécial note la déclaration ci-après faite par la Chine dans sa lettre du 27 février 2008: "Dans ses commentaires sur la réponse de la Chine à la question n° 254 [du Groupe spécial], et lorsqu'il a communiqué la pièce CDA-48, le Canada n'a pas expliqué pourquoi il n'avait pas pu auparavant identifier et communiquer le *tarif douanier à l'importation et à l'exportation de la République populaire de Chine*, source d'éléments de preuve qui semble assez évidente si l'on a la charge d'établir la création de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD" (page 10, paragraphe 18).

Groupe spécial note que le paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial autorise la communication d'éléments de preuve factuels après la première réunion de fond si cela est nécessaire aux fins, entre autres choses, des observations sur les réponses aux questions du Groupe spécial données par d'autres. À titre d'exception à cette procédure, la communication d'éléments de preuve factuels dans d'autres cas que ceux qui sont énumérés au paragraphe 13 sera autorisée sur exposé de raisons valables. Comme la Chine l'a indiqué, le Canada a communiqué la pièce CDA-48 pour la première fois en présentant ses observations sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial. Comme la communication d'éléments de preuve factuels dans les observations formulées par une partie sur les réponses d'autres parties à une question du Groupe spécial ne constitue pas une exception selon le paragraphe 13 des Procédures de travail, nous n'estimons pas que le Canada était tenu d'expliquer pourquoi il n'avait pas pu auparavant identifier et communiquer la pièce CDA-48 et de démontrer qu'il avait des raisons valables de présenter cet élément de preuve, comme la Chine le fait valoir.

6.20 S'agissant du deuxième point soulevé par la Chine, à savoir que la communication de la pièce CDA-48 par le Canada ne constituait pas des "éléments de preuve factuels nécessaires aux fins des observations sur les réponses données par d'autres", comme il est prévu au paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial, nous notons que la question factuelle consistant à savoir si la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes était essentielle dans l'allégation du Canada et donc qu'une communication antérieure des éléments de preuve aurait sans doute été préférable à une communication à un stade ultérieur de la procédure de Groupe spécial. Toutefois, aucune disposition du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends ou des Procédures de travail du Groupe spécial n'empêche absolument le Groupe spécial d'accepter des éléments de preuve communiqués par une partie après la première réunion de fond. L'article 11 du Mémorandum d'accord prescrit au Groupe spécial de procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits de la cause. Dans un tel contexte, dans l'affaire *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, l'Argentine a fait valoir que le Groupe spécial avait agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémorandum d'accord en acceptant certains éléments de preuve présentés par les États-Unis deux jours avant la deuxième réunion de fond du Groupe spécial avec les parties. Toutefois, l'Organe d'appel a déclaré que "l'article 11 du Mémorandum d'accord ne fix[ait] pas de délais pour la présentation des éléments de preuve à un groupe spécial".[157] Par ailleurs, l'Organe d'appel a noté que "les Procédures de travail sous leur forme actuelle n'impos[aient] pas aux groupes spéciaux de règles strictes en ce qui concerne les délais pour la présentation des éléments de preuve".[158] En outre, l'Organe d'appel a souligné le large pouvoir discrétionnaire dont disposait le Groupe spécial pour admettre de nouveaux éléments de preuve lorsqu'il a déclaré ce qui suit: "même si un autre groupe spécial avait pu exercer de manière différente son pouvoir discrétionnaire, nous estimons que le Groupe spécial n'a pas ici fait un usage abusif de son pouvoir, ce qui l'aurait amené à ne pas procéder à l'évaluation objective de la question prescrite par l'article 11 du Mémorandum d'accord".[159] Compte tenu de ce qui précède, et bien qu'il soit de manière générale préférable de recevoir des éléments de preuve au début de la procédure du Groupe spécial, nous confirmons notre point de vue selon lequel accepter les éléments de preuve que le Canada a fournis en présentant ses observations sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial était conforme au paragraphe 13 des Procédures de travail et ne pas les admettre serait contraire à notre devoir au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord.

6.21 Par ailleurs, contrairement à ce que la Chine fait valoir, les éléments de preuve fournis par le Canada dans la pièce CDA-48 devraient être considérés comme "nécessaires aux fins des observations

[157] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 79.
[158] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 80.
[159] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 81.

sur les réponses" suivant le paragraphe 13 des Procédures de travail. Dans ce contexte, nous rappelons le raisonnement suivi par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*, dans laquelle le Canada a demandé au Groupe spécial d'accepter comme élément de preuve une lettre qu'il avait communiquée après la première réunion de fond. Le Groupe spécial a accepté cet élément de preuve en notant que les renseignements contenus dans cette lettre étaient pertinents en l'espèce car ils avaient trait à une question qu'il lui avait été demandé d'examiner.[160] Dans la présente affaire, la Chine a fourni la documentation relative à deux importations particulières de CKD (pièces CHI-47 et CHI-48) dans sa réponse à la question n° 254 du Groupe spécial pour illustrer la pratique suivie en matière de classement respectivement avant et après son accession à l'OMC. En particulier, le Canada a répondu aux arguments de la Chine concernant la pratique suivie en matière de classement des kits CKD et SKD après l'accession de la Chine, arguments étayés par la pièce CHI-48, en présentant son propre élément de preuve (pièce CDA-48). Nous sommes donc d'avis que la communication par le Canada d'éléments de preuve factuels additionnels devrait être considérée comme nécessaire aux fins de ses observations sur les réponses de la Chine car elle a trait aux arguments présentés par la Chine et est pertinente en l'espèce. Comme nous l'avons noté plus haut, bien qu'une communication antérieure des éléments de preuve aurait été préférable, nous considérons qu'au titre de l'article 3:10 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, tous les Membres sont censés engager des procédures de groupe spécial de bonne foi dans un effort visant à régler le différend. En conséquence, sauf preuve du contraire, le Groupe spécial a exercé son pouvoir discrétionnaire, comme l'a indiqué l'Organe d'appel dans l'affaire *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*[161], lorsqu'il a accepté les éléments de preuve fournis par le Canada en partant du principe que le Canada avait agi de bonne foi et n'avait pas l'intention de dissimuler délibérément les éléments de preuve jusqu'à un stade ultérieur de la procédure.

6.22 Enfin, le Groupe spécial ne voit rien dans le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends ni dans les procédures de travail du Groupe spécial qui étaye l'argument de la Chine selon lequel le Groupe spécial aurait dû, d'office, accorder un délai aux autres parties pour leur permettre de formuler des observations sur la pièce CDA-48 déposée par le Canada. En fait, c'est au Groupe spécial qu'il appartient de décider s'il ménagera, sur demande, un délai aux parties pour qu'elles répondent à la communication d'une autre partie. Par exemple, dans l'affaire *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, le Groupe spécial a accepté certains éléments de preuve présentés par les États-Unis deux jours avant la deuxième réunion de fond et, parallèlement, a accordé à l'Argentine deux semaines pour y répondre après que l'Argentine a appelé son attention sur les difficultés qu'elle aurait à retrouver et à vérifier les documents communiqués. Le Groupe spécial a noté ce qui suit: "[l]e Groupe spécial aurait fort bien pu accorder à l'Argentine plus de deux semaines pour réagir à la présentation des éléments de preuve additionnels. Néanmoins, il n'y a dans le dossier du Groupe spécial aucun élément indiquant que l'Argentine ait demandé expressément au Groupe spécial, à ce moment-là ou ultérieurement, un délai plus long pour réagir à la présentation, par les États-Unis, d'autres éléments de preuve écrits".[162] Dans le présent différend, c'est la Chine, et non le Groupe spécial, qui aurait dû prendre l'initiative de demander la possibilité de communiquer des observations sur la pièce CDA-48. Comme il est indiqué dans la note de bas de page 1094 des rapports intérimaires, la Chine aurait pu invoquer le paragraphe 13 des Procédures de travail pour s'opposer à la communication de la pièce CDA-48 et/ou communiquer ses observations sur la teneur de cette pièce. Or la Chine a choisi de ne pas demander au Groupe spécial de délai pour répondre aux éléments de preuve présentés par le Canada après les avoir reçus le 9 août 2007.

---

[160] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*, paragraphe 7.2.

[161] Voir le paragraphe 6.20 et la note de bas de page 159.

[162] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 80.

6.23 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** conclut qu'il a accepté à juste titre la pièce CDA-48, à la lumière de l'obligation qui lui incombe au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et conformément au paragraphe 13 de ses Procédures de travail.

b) Analyse du Groupe spécial de la pièce CDA-48 figurant aux paragraphes 7.749 à 7.753 des rapports intérimaires

6.24 La **Chine** a demandé que le Groupe spécial revoit son analyse de manière à supprimer tout recours à la pièce CDA-48 ou à l'existence de codes à dix chiffres pour les kits CKD et les kits SKD dans le système chinois d'administration douanière. La Chine a donné deux raisons pour expliquer sa demande: i) la pièce invoquée par le Groupe spécial (pièce CDA-48) n'est pas pertinente pour la question de savoir si la Chine a créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD parce que les positions tarifaires à dix chiffres (par exemple 8703.2334.90) qui sont indiquées dans la pièce CDA-48 ne sont pas des "lignes tarifaires". Selon la Chine, les "codes douaniers à dix chiffres" ne sont utilisés qu'à des fins statistiques ou à d'autres fins d'administration douanière et n'ont pas d'incidence sur le taux de droit auquel les marchandises sont assujetties; et ii) la pratique suivie par les plaignants à cet égard corrobore la position de la Chine. D'après la Chine, toutes les parties au présent différend ont pour pratique unanime de considérer que les codes à dix chiffres de ce type ne sont pas des "lignes tarifaires". À cet égard, la Chine a fait référence aux tarifs douaniers des plaignants (tarif des douanes du Canada, tarif douanier harmonisé des États-Unis et tarif intégré des Communautés européennes).

6.25 En ce qui concerne l'argument selon lequel les positions tarifaires à dix chiffres ne sont pas des "lignes tarifaires", la Chine s'est aussi référée à la déclaration faite par le Canada dans sa réponse à la question n° 61 a) du Groupe spécial selon laquelle il ne pensait pas que la Chine avait créé, après son accession, une ligne tarifaire distincte à sept ou huit chiffres pour les kits CKD et les kits SKD. La Chine a fait valoir que le Canada pensait donc que la question pertinente était de savoir si la Chine avait créé des lignes tarifaires distinctes à sept ou huit chiffres pour les kits CKD et les kits SKD, car sinon elle ne voyait pas pourquoi le Canada aurait fait référence à des lignes tarifaires distinctes à sept ou huit chiffres. Pour la Chine, cette précision donnée dans la réponse du Canada à la question du Groupe spécial n'aurait pour seul objectif que de faire une distinction entre des lignes tarifaires distinctes à sept ou huit chiffres et l'existence d'annotations statistiques aux niveaux à neuf ou dix chiffres.

6.26 Le **Canada** a fait valoir que l'allégation susmentionnée de la Chine n'était pas pertinente pour faire une détermination sur l'interprétation correcte du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine. Premièrement, se référant au *Manuel sur le classement dans le SH*[163], le Canada a souligné qu'aucune distinction n'était faite dans le SH entre le classement tarifaire au niveau à huit chiffres ou à dix chiffres. Par ailleurs, le Canada a affirmé que le tarif douanier chinois ne faisait, à première vue, aucune distinction entre les éléments qui étaient "statistiques" et ceux qui étaient utilisés pour déterminer un taux de droit; tous les éléments énumérés jusqu'au niveau à dix chiffres étaient désignés ensemble dans la colonne "n° du tarif", et un taux de droit d'importation distinct énuméré dans la pièce CDA-48 leur correspondait. En conséquence, le Canada a estimé que le Groupe spécial avait raison de conclure que la Chine avait créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD au sens du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine.

[163] Le *Manuel sur le classement dans le SH* a été cité dans la note de bas de page 1092 des rapports intérimaires.

6.27 Ensuite, s'agissant de la référence faite par la Chine à la pratique des plaignants, le Canada a dit que les éléments de preuve présentés par la Chine n'étaient d'aucune utilité pour interpréter le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. Le Canada a fait valoir qu'en ce qui concerne l'affirmation générale selon laquelle le classement au niveau à dix chiffres avait exclusivement des fins statistiques, la pratique suivie par trois Membres ne permettait pas d'établir qu'il y avait une pratique commune révélant un accord entre les Membres de l'OMC. Cela est d'autant plus vrai que certains Membres, comme l'Indonésie, comme il est indiqué dans les communications écrites du Canada, font des distinctions en ce qui concerne le traitement tarifaire en fonction des différences de classement au niveau des positions à dix chiffres. De plus, le Canada était d'avis que les plaignants ne classaient pas les kits CKD ou SKD à des fins tarifaires, et leur pratique n'était donc pas pertinente.

6.28 Les **États-Unis** ont dit que la Chine n'avait pas présenté d'éléments qui justifieraient que le Groupe spécial supprime ou modifie l'analyse du paragraphe 93 figurant dans ses rapports intérimaires. Les États-Unis ont fait valoir que la question de savoir si la Chine avait créé des lignes à huit chiffres ou à dix chiffres pour les kits CKD ou SKD n'avait pas d'importance, parce que quel que soit le nombre de chiffres utilisés par la Chine pour les lignes correspondant aux kits CKD ou SKD, ces lignes servaient à établir où les kits CKD et les kits SKD étaient classés dans le cadre du tarif douanier de la Chine. Ces lignes servaient à clarifier que les kits CKD et les kits SKD seraient classés dans les mêmes sous-positions à huit chiffres que des véhicules complets et recevraient donc le même traitement tarifaire que des véhicules complets. Les États-Unis ont par ailleurs dit que dans la mesure où la Chine laissait entendre que les lignes tarifaires à dix chiffres devaient être statistiques, cela n'était pas correct. Dans le cas contraire, rien dans la Convention sur le SH ne prescrit que des distinctions particulières doivent être faites entre les lignes à huit chiffres et à dix chiffres.

6.29 Les **Communautés européennes** ont souscrit aux observations formulées par le Canada et les États-Unis à cet égard.

6.30 Le **Groupe spécial** note que la demande de la Chine au sujet de la constatation formulée par le Groupe spécial au paragraphe 7.753 de ses rapports intérimaires est fondée sur deux points: i) les "codes douaniers à dix chiffres" ne sont utilisés qu'à des fins statistiques ou à d'autres fins d'administration douanière et n'ont aucune incidence sur le taux de droit auquel les marchandises sont assujetties; et ii) toutes les parties au présent différend ont pour pratique unanime de considérer que les codes à dix chiffres de ce type ne sont pas des "lignes tarifaires". Nous examinons ces deux points l'un après l'autre ci-dessous.

i) Code douanier à dix chiffres – Nouvel argument présenté par la Chine

6.31 Comme nous l'avons relevé plus haut, la Chine a fait valoir que les codes douaniers à dix chiffres étaient uniquement utilisés à des fins statistiques et n'avaient aucune incidence sur le taux de droit auquel les marchandises étaient assujetties. Premièrement, la Chine n'a pas soulevé cet argument au cours de la procédure du Groupe spécial. Au sujet des arguments des États-Unis et du Canada concernant l'engagement qu'elle a pris au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, la Chine a soutenu que la condition attachée à l'engagement pris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail n'était pas remplie parce que la Chine n'avait pas créé de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, que ce soit par l'intermédiaire des mesures contestées ou autrement.[164] Par ailleurs, dans sa réponse à la question n° 254 du Groupe spécial, la Chine a communiqué une déclaration d'importation par Shanghai GM, dans laquelle une importation de kits CKD était classée et frappée de taux de droits de la même manière que des véhicules automobiles

[164] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 192; deuxième communication écrite, paragraphes 141 et 142.

relevant d'une ligne tarifaire à dix chiffres (8703.2334.90), laquelle fait partie de la position à huit chiffres correspondant aux véhicules à moteur.[165] Lorsqu'elle a invoqué la ligne tarifaire à dix chiffres indiquée dans ce formulaire de déclaration d'importation comme étant l'élément de preuve qui montrait qu'elle classait les kits CKD comme des véhicules automobiles, la Chine n'a pas distingué les lignes tarifaires à dix chiffres des lignes tarifaires à huit chiffres ni fait valoir que les lignes tarifaires à dix chiffres ne pouvaient pas être considérées comme des "lignes tarifaires". À notre avis, un tel argument aurait dû être soulevé plus tôt dans la procédure lorsque la Chine a exposé sa position sur la création des lignes tarifaires.

6.32 À cet égard, le Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916 (CE)* a constaté que les parties étaient tenues de ne pas omettre jusqu'à la phase de réexamen intérimaire de présenter des arguments dont on aurait pu légitimement attendre qu'elles les avancent à une phase bien antérieure des travaux, tout en notant que le rôle limité du réexamen intérimaire était confirmé par l'existence d'une procédure d'appel. Toutefois, dans cette affaire, le Groupe spécial a estimé qu'il pouvait être justifié d'examiner les nouveaux arguments présentés par l'une des parties au différend à la lumière de l'article 15:3 du Mémorandum d'accord et de la nécessité qui en résulte d'examiner les arguments des parties ainsi que la possibilité d'appel. En conséquence, bien que nous pensions que les arguments concernant les codes douaniers à dix chiffres présentés par la Chine dans sa demande de réexamen intérimaire auraient dû et auraient pu être présentés dans la phase antérieure de la procédure, nous suivrons l'approche du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916 (CE)* et examinerons quand même si notre analyse de la création par la Chine de lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD devrait être modifiée compte tenu des nouveaux arguments avancés par la Chine.

6.33 Nous passons à présent à la question de fond de l'argument de la Chine. Premièrement, comme le Canada le relève, la Chine confirme dans sa demande de réexamen intérimaire que les "jeux complets d'ensembles" désignent des kits CKD et des kits SKD et qu'elle classe les kits CKD et les kits SKD séparément au niveau à dix chiffres comme une sous-position des véhicules automobiles.[166] La Chine a affirmé que les codes douaniers à dix chiffres étaient indiqués uniquement à des fins statistiques et ne pouvaient pas constituer une ligne tarifaire. Les États-Unis et le Canada ont signalé qu'aucune distinction n'était faite ou que rien ne prescrivait de faire des distinctions dans le SH entre le classement tarifaire au niveau à huit chiffres ou à dix chiffres. À cet égard, dans le *Manuel sur le classement dans le SH*, il est simplement indiqué que les marchandises ou catégories de marchandises mentionnées dans le tarif national ne coïncident pas souvent avec celles du Système harmonisé et, par conséquent, qu'il faut à l'échelon national subdiviser davantage la nomenclature du Système harmonisé. Il n'est pas indiqué que seules les subdivisions à huit chiffres constitueront des lignes tarifaires. Par ailleurs, le tarif douanier de la Chine lui-même ne fait pas de distinction entre les éléments qui sont d'ordre statistique et ceux qui servent à déterminer un taux de droit. Nous notons aussi que la Chine mentionne la déclaration faite par le Canada en réponse à une question du Groupe spécial dans laquelle le Canada disait qu'il ne pensait pas qu'après son accession, la Chine avait créé une ligne tarifaire distincte à sept ou huit chiffres pour les kits CKD ou SKD. De l'avis de la Chine, cette précision donnée par le Canada dans sa réponse à la question du Groupe spécial n'aurait pour seul objectif que de faire une distinction entre les lignes tarifaires distinctes aux niveaux à sept ou huit chiffres et l'existence d'annotations statistiques aux niveaux à neuf ou dix chiffres. Nous ne pensons toutefois pas que la mention par le Canada des lignes tarifaires à sept ou huit chiffres implique nécessairement, comme la Chine le fait valoir, que le Canada établissait une distinction entre les

[165] Cet argument de la Chine est mentionné au paragraphe 7.714 des rapports intérimaires.

[166] Lettre du 5 mars 2008 du Canada, dans laquelle il est fait référence aux observations de la Chine sur les rapports intérimaires, paragraphe 14, où la Chine indique ce qui suit: "[La Chine] a mis des annotations statistiques pour les kits CKD/SKD dans le cadre de ses dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles."

lignes tarifaires à des niveaux différents. En particulier, dans sa réponse, le Canada comparait le tarif douanier chinois de 1995 dans lequel la Chine avait maintenu une ligne tarifaire à huit chiffres distincte pour les kits CKD et les kits SKD et le tarif douanier appliqué par la Chine à partir de 1996 dans lequel la mention des kits CKD et des kits SKD avait été supprimée.

6.34 Comme les États-Unis l'ont relevé, quel que soit le nombre de chiffres utilisés par la Chine pour les lignes correspondant aux kits CKD ou SKD, ces lignes servent à établir si les kits CKD et les kits SKD relèvent du tarif douanier de la Chine. En d'autres termes, ces lignes à dix chiffres (par exemple 8703.2334.90) clarifient que les kits CKD et les kits SKD seront classés sous les mêmes sous-positions à huit chiffres (par exemple 8703.2334) et seront assujettis au même taux de droit que des véhicules complets. Enfin, aux lignes tarifaires à dix chiffres indiquées dans le tarif douanier de la Chine (pièce CDA-48) correspondent les mêmes taux de droits qu'aux lignes tarifaires à huit chiffres dont relèvent les lignes à dix chiffres. En conséquence, le Groupe spécial décide de maintenir l'analyse qu'il a faite aux paragraphes 7.749 à 7.753 de ses rapports intérimaires dans lesquels il examine les éléments de preuve contenus dans la pièce CDA-48.

ii) Pratique des plaignants – Nouvel élément de preuve présenté par la Chine

6.35 Pour étayer sa position au sujet des codes tarifaires à dix chiffres, la Chine s'appuie aussi sur la pratique des plaignants dans le présent différend. Bien que la Chine ne joigne pas d'éléments de preuve documentaires concrets à sa demande de réexamen intérimaire, elle se réfère au tarif douanier de chaque plaignant en indiquant dans les notes de bas de page les adresses de sites Web pertinentes et des liens Internet directs vers des documents pertinents en format pdf contenant les renseignements qu'elle utilise dans ses commentaires. En particulier, la Chine invoque les éléments de preuve ci-après, qu'elle n'avait pas produits avant de présenter sa demande de réexamen intérimaire:

> - le Tarif des douanes du Canada indique que l'expression "numéro tarifaire" désigne une "dénomination de marchandises, figurant sur la liste des dispositions tarifaires, marquée d'un numéro à *huit chiffres* et les taux figurant sur cette liste", et l'Agence des services frontaliers du Canada précise que les numéros à sept et huit chiffres, aux fins des échanges canadiens, déterminent le taux de droit de douane, tandis que les numéros à neuf et dix chiffres correspondent à des détails additionnels donnés à des fins statistiques;
>
> - le tarif douanier harmonisé des États-Unis prévoit que "les dispositions légales" du Tarif comprennent "des positions et des sous-positions jusqu'au niveau à huit chiffres". La Commission du commerce international des États-Unis explique aussi sur son site Web que la structure du tarif douanier harmonisé est fondée sur le SH; les catégories de produits du SH à quatre et six chiffres sont subdivisées en des lignes tarifaires uniques à huit chiffres et en des catégories à dix chiffres utilisées pour la présentation de données statistiques sans valeur légale;
>
> - la Nomenclature combinée des Communautés européennes (la "NC") indique les taux de droits appliqués dans le cadre du tarif douanier commun au niveau des "sous-positions NC" à huit chiffres. La NC fait partie du Tarif intégré des Communautés européennes ("Taric"), qui comprend les sous-positions NC à huit chiffres et des subdivisions communautaires complémentaires, dénommées les sous-positions Taric (c'est-à-dire les codes du Taric à neuf et dix chiffres), qui sont utilisées pour mettre en œuvre d'autres politiques communautaires, y compris la collecte de renseignements statistiques. Les sous-positions Taric ne modifient jamais

le taux de droit applicable, qui est fixé exclusivement au niveau des sous-positions NC à huit chiffres.

6.36 À cet égard, des groupes spéciaux antérieurs ainsi que l'Organe d'appel ont refusé d'examiner de nouveaux éléments de preuve fournis au stade du réexamen intérimaire parce qu'à leur avis, le stade du réexamen intérimaire n'était pas un moment approprié pour présenter de nouveaux éléments de preuve. Dans l'affaire *CE – Sardines*, l'Organe d'appel a dit que l'article 15 du Mémorandum d'accord, qui régissait le réexamen intérimaire, permettait aux parties, à ce stade de la procédure, de présenter des observations sur le projet de rapport remis par le groupe spécial et de demander que celui-ci réexamine des aspects précis de son rapport intérimaire. Selon l'Organe d'appel, cela ne peut pas dûment inclure une évaluation d'éléments de preuve nouveaux et auxquels les parties n'ont pas répondu.[167] Suivant le même raisonnement, dans l'affaire *CE – Certaines questions douanières*, l'Organe d'appel a estimé que le Groupe spécial chargé d'examiner ce différend avait agi correctement en refusant de prendre en compte les nouveaux éléments de preuve pendant le réexamen intérimaire et n'avait donc pas agi d'une manière incompatible avec l'article 11 du Mémorandum d'accord.[168]

6.37 À notre avis, l'approche indiquée ci-dessus qui a été adoptée par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel, et le principe énoncé à l'article 15 du Mémorandum d'accord nous conduisent à rejeter les nouveaux éléments de preuve présentés par la Chine au stade du réexamen intérimaire du présent différend. Toutefois, même si nous devions examiner ces nouveaux éléments de preuve, en particulier si aucune objection de procédure n'était soulevée par les plaignants, nous ne pensons pas que la pratique suivie par les plaignants, comme la Chine l'avance, constitue une pratique ultérieurement suivie sur la base de laquelle nous devons réviser notre analyse concernant la création par la Chine d'une nouvelle ligne tarifaire au niveau à dix chiffres. Cela tient au fait que la pratique de ces trois plaignants ne permet pas de discerner des actes ou déclarations communs et d'une certaine constance qui supposent l'accord des Membres de l'OMC. Par ailleurs, l'exemple de la pratique suivie par l'Indonésie, qui fait des distinctions en matière de traitement tarifaire en fonction des différences de classement au niveau à dix chiffres, ne corrobore pas l'argument de la Chine fondé sur la pratique suivie par les trois parties plaignantes au présent différend.

c) Clarification de l'expression "ligne tarifaire" dans le contexte du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine

6.38 La **Chine** a demandé au Groupe spécial de préciser la manière dont il interprétait, dans les paragraphes 7.753 à 7.758 des rapports intérimaires, l'expression "lignes tarifaires" employée dans la troisième phrase du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail. En outre, elle a demandé au Groupe spécial de clarifier la note de bas de page 1100 des rapports intérimaires.

6.39 Le **Groupe spécial** note qu'il n'existe aucune définition juridique de l'expression "lignes tarifaires". Toutefois, l'interprétation généralement admise de cette expression semble être qu'une ligne tarifaire est une ligne horizontale dans un tarif douanier qui indique un numéro de position particulier, indépendamment de savoir à combien de chiffres (que ce soit huit ou dix chiffres), et un taux de droit particulier pour le produit désigné dans cette position. Par ailleurs, rien ne nous permet de conclure que seules les positions tarifaires comptant jusqu'à huit chiffres peuvent être considérées comme des lignes tarifaires. Le Groupe spécial a révisé le paragraphe 7.750 pour rendre compte de la manière dont il interprétait l'expression "ligne tarifaire" dans le contexte du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail sur l'accession de la Chine et a aussi modifié la note de bas de page 1100 à des fins de clarification.

[167] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Sardines*, paragraphe 301.
[168] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Certaines questions douanières*, paragraphe 259.

B. AUTRES DEMANDES DE RÉEXAMEN

6.40 Les **Communautés européennes** ont demandé que des modifications soient apportées aux paragraphes 7.30 (première et cinquième lignes); 7.40 à 7.58; 7.294 (dernière ligne); 7.374 (première phrase); 7.646 (troisième phrase); et 7.761, ainsi qu'aux notes de bas de page 175 (troisième phrase); 622 et 981 des rapports intérimaires, et elles ont fait des observations d'ordre matériel. La Chine ne s'est opposée à aucune de ces demandes et observations. Hormis en ce qui concerne les demandes présentées par les Communautés européennes au sujet du paragraphe 7.34 (deuxième ligne) et des notes de bas de page 622 et 981, le Groupe spécial a apporté les modifications correspondantes aux rapports dans la mesure où il le jugeait nécessaire.

6.41 Les **États-Unis** ont aussi demandé que des modifications soient apportées aux paragraphes 7.277; 7.668 et 8.7 des rapports intérimaires et ont fait quelques observations d'ordre matériel. La Chine ne s'est opposée à aucune de ces demandes et observations. Le Groupe spécial a apporté des modifications correspondantes aux rapports dans la mesure où il le jugeait nécessaire.

6.42 Le **Canada** a aussi demandé que des modifications soient apportées aux paragraphes 7.85 (avant-dernière phrase); 7.357 (à partir de la deuxième phrase); 7.543 (première ligne); 7.602 (avant-dernière ligne); 7.654; 7.655; 7.657; 7.721 (huitième ligne et deuxième phrase); et 8.10, ainsi qu'à la note de bas de page 686, des rapports intérimaires et a fait quelques observations d'ordre matériel. La Chine ne s'est opposée à aucune de ces demandes et observations. Le Groupe spécial a apporté les modifications correspondantes aux rapports dans la mesure où il le jugeait nécessaire.

6.43 La **Chine** a aussi demandé que le paragraphe 4.336 et la note de bas de page 606 des rapports intérimaires soient modifiés pour préserver le caractère confidentiel de certains renseignements qui y figuraient. Les plaignants ne se sont pas opposés à cette demande. Le Groupe spécial a apporté les modifications correspondantes aux rapports.

6.44 Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial a tenu compte de toutes les autres observations des parties concernant des erreurs typographiques qui figuraient dans les rapports intérimaires.

VII. CONSTATATIONS

A. QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

1. Mesures en cause

a) Indication des mesures en cause

7.1 Les Communautés européennes, les États-Unis et le Canada ont indiqué que les mesures en cause dans le présent différend étaient l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4.[169] Avant d'examiner les aspects spécifiques de ces mesures qui sont contestés par les plaignants, le Groupe spécial commencera par décrire ces trois mesures.

[169] Comme il est indiqué dans la partie descriptive des présents rapports, lorsqu'il examinera les mesures de la Chine, le Groupe spécial utilisera les termes employés dans les traductions communes des mesures de la Chine figurant à l'annexe E des rapports.

7.2 À cet égard, nous rappelons qu'il nous appartient, entre autres choses, de faire une évaluation objective du sens des dispositions pertinentes des mesures qui entrent dans le cadre de notre mandat. Bien que nous ayons conscience que ces mesures font partie du droit interne de la Chine, nous serons appelés à déterminer le sens de certaines dispositions des mesures si l'interprétation de ces dispositions est contestée par les parties. En pareil cas, notre examen visera uniquement à déterminer si les mesures sont conformes aux obligations pertinentes découlant des Accords visés de l'OMC, conformément à l'approche adoptée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Inde – Brevets (États-Unis)*.[170]

i) Ordonnance n° 8[171]

7.3 L'Ordonnance n° 8, intitulée "Politique concernant le développement de l'industrie automobile", est entrée en vigueur le 21 mai 2004, date à laquelle la "Politique concernant l'industrie automobile de 1994"[172] a cessé de s'appliquer. L'Ordonnance n° 8 a été débattue et adoptée à la réunion de la direction de la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC)[173] et approuvée par le Conseil d'État.

7.4 L'Ordonnance n° 8 comprend un préambule, 13 chapitres et deux annexes. Le préambule énonce notamment l'objectif général de la Chine, qui consiste à promouvoir son industrie automobile afin d'en faire une industrie phare de l'économie nationale d'ici à 2010.[174]

7.5 Les 13 chapitres de l'Ordonnance n° 8 s'intitulent ainsi: (Objectifs (chapitre I); Planification du développement (chapitre II); Politique en matière de technologie (chapitre III); Ajustements

---

[170] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphes 65 à 68. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Marques et indications géographiques (États-Unis)*, paragraphe 7.55.

[171] La Chine fait observer que des instruments juridiques comparables à l'Ordonnance n° 8 existent également pour d'autres secteurs industriels et cite notamment "la Politique concernant le développement de l'industrie sidérurgique (8 juillet 2005)" et "la Politique concernant le développement de l'industrie du ciment (17 octobre 2006)" (réponses de la Chine aux questions n° 11 et 178 du Groupe spécial).

[172] Le préambule de l'ancienne politique de la Chine concernant l'industrie automobile (Ordonnance de 1994) se lit ainsi:

> "La présente politique vise à faire de l'industrie automobile chinoise (y compris du secteur des motocycles) une industrie phare de l'économie nationale en modifiant la situation actuelle caractérisée par des investissements dispersés, une production à petite échelle et des produits dépassés pour favoriser la capacité d'innovation des producteurs et améliorer la qualité et la technologie des produits et le niveau d'équipement en vue de rationaliser la structure industrielle et de réaliser des économies d'échelle dans ce secteur …"

En outre, l'article 3 de cette ordonnance indique que "les pièces et composants essentiels de berlines" font partie des six "produits essentiels à mettre au point". L'article 43 interdisait l'assemblage de véhicules automobiles à partir de kits non assemblés (CKD) ou semi-assemblés (SKD) importés. L'article 44 prévoyait l'application de taux de droits préférentiels aux pièces automobiles importées en fonction de la teneur en éléments d'origine locale des différents produits automobiles (pièce JE-24).

Globalement, les termes de l'Ordonnance de 1994, en particulier ceux relatifs au secteur des pièces automobiles, présentent certaines similitudes avec l'Ordonnance n° 8 en ce qui concerne les objectifs de la politique chinoise.

[173] Selon la Chine, le rôle de la NDRC en ce qui concerne les mesures en cause comprend ce qui suit: i) être membre du Comité directeur (article 6.2 du Décret n° 125); ii) inscrire la mention "assimilées à des véhicules complets" dans le *Bulletin officiel* (article 7.4 du Décret n° 125); et iii) retirer le modèle de véhicule concerné du *Bulletin officiel* si le fabricant d'automobiles contrevient aux règles applicables (article 37 du Décret n° 125) (réponse de la Chine à la question n° 21 du Groupe spécial).

[174] Voir au paragraphe 7.306 le texte intégral du préambule de l'Ordonnance n° 8.

structurels (chapitre IV); Gestion de l'accès (chapitre V); Marques de fabrique ou de commerce (chapitre VI); Mise au point de nouveaux produits (chapitre VII); Industrie des pièces et industries connexes (chapitre VIII); Réseaux de distribution (chapitre IX); Gestion des investissements (chapitre X); Gestion des importations (chapitre XI); Consommation de véhicules (chapitre XII); et Autres dispositions (chapitre XIII)). En outre, l'annexe 1 de l'Ordonnance n° 8 contient des définitions des termes utilisés dans la Politique et l'annexe 2 décrit les "éléments d'information devant figurer au dossier d'un projet d'investissement dans le secteur de l'automobile".

7.6 Le Groupe spécial note que diverses questions allant de la promotion de l'industrie de l'automobile et des pièces automobiles aux marques de fabrique ou de commerce et à la gestion des importations, en passant par la mise au point de nouveaux produits, sont couvertes par ces 13 chapitres de l'Ordonnance n° 8. Nous nous reporterons en tant que de besoin à des dispositions spécifiques de cette ordonnance dans le cadre de notre analyse juridique. Toutefois, il nous semble suffisant à ce stade de mentionner le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, auquel les mesures d'application adoptées ensuite par la CGA – à savoir le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 – se rapportent explicitement.

7.7 À cet égard, nous prenons note de l'argument de la **Chine** selon lequel le chapitre XI – à savoir le chapitre concernant l'application des dispositions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et aux pièces automobiles – est le seul chapitre de l'Ordonnance n° 8 qui intéresse le présent différend, et selon lequel lui seul a conduit aux mesures d'exécution prévues par le Décret n° 125 et l'Avis n° 4.[175] La Chine fait aussi observer que le texte du préambule de l'Ordonnance n° 8 n'est ni utile ni pertinent pour l'évaluation du chapitre XI.

7.8 Les **plaignants** font valoir que le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 donnent effet à l'Ordonnance n° 8 dans son intégralité, et pas seulement au chapitre XI.[176]

7.9 Étant donné que ce sont les mesures dans leur ensemble qui font, en tant que telles, l'objet du différend, et en l'absence de preuve spécifique que d'autres dispositions de l'Ordonnance n° 8 ne sont pas, d'une manière ou d'une autre, liées au Décret n° 125 et à l'Avis n° 4, le **Groupe spécial** n'écartera pas, à ce stade, la possibilité d'examiner d'autres chapitres et dispositions de cette ordonnance lorsqu'il analysera les allégations et arguments des parties concernant le Décret n° 125 et l'Avis n° 4. Cela dit, pour comprendre le fonctionnement des mesures, nous nous intéresserons dans la présente section à l'économie du chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, sans préjudice des arguments spécifiques des parties concernant les objectifs et les fonctions de l'Ordonnance n° 8 dans son ensemble par rapport au Décret n° 125 et à l'Avis n° 4.

7.10 Le chapitre XI, intitulé "Gestion des importations", comprend neuf dispositions (articles 52 à 60). L'article 52 dispose ce qui suit:

[175] Réponses de la Chine aux questions n° 49 et 178 du Groupe spécial.

[176] Observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 178 du Groupe spécial, dans lesquelles il est fait référence à la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 24. En ce qui concerne plus particulièrement le chapitre XI, les Communautés européennes font valoir que les mesures, et en particulier le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, dont la Chine elle-même reconnaît qu'il a conduit à l'adoption du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, font explicitement état de la volonté de favoriser le développement de l'industrie automobile nationale (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 122).

> "L'État soutient les efforts déployés par les fabricants de véhicules pour accroître leur capacité de production nationale, en stimulant le progrès technologique des fabricants de pièces et le développement des constructeurs automobiles."

7.11 Les articles 53 à 59 du chapitre XI traitent des questions relatives à l'importation d'automobiles et de pièces automobiles ainsi que de l'interdiction d'importer des véhicules et des pièces usagés. La disposition finale du chapitre XI, l'article 60[177], comme l'explique la Chine, enjoint à la CGA, de concert avec d'autres organismes compétents, d'arrêter des mesures administratives spécifiques concernant l'importation de véhicules complets et de pièces. La Chine fait observer que le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont les mesures administratives spécifiques qui ont été élaborées par la CGA en application de l'article 60.[178]

7.12 Nous notons que les obligations énoncées dans les dispositions du chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, et en particulier dans les articles 53, 55, 56 et 57, sont spécifiquement mises en œuvre par le Décret n° 125 et l'Avis n° 4. Ainsi, par exemple, l'article 53 prévoit, entre autres choses, que tout fabricant de véhicules qui utilise "des pièces importées assimilées à des véhicules complets" pour produire des véhicules devrait en rendre compte factuellement au Ministère du commerce, à la CGA et à la NDRC. Des prescriptions spécifiques concernant la procédure à suivre pour s'acquitter de cette obligation de rendre compte sont énoncées dans diverses dispositions du Décret n° 125, notamment dans les articles 2, 3, 5, 6, 7 et 10. Ainsi, par exemple, les fabricants/importateurs de véhicules automobiles qui produisent des véhicules avec des pièces automobiles importées sont tenus de procéder à une évaluation autonome pour déterminer s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées dans un modèle de véhicule donné à des véhicules complets et doivent demander à la CGA de le vérifier.[179]

ii) Décret n° 125 et Avis n° 4

7.13 Le Décret n° 125, intitulé "Règles administratives régissant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", a été adopté par la CGA, la NDRC, le Ministère des finances et le Ministère du commerce en application de l'Ordonnance n° 8 et, en particulier, de son article 60, comme il est indiqué plus haut. Le Décret n° 125 est entré en vigueur le 1er avril 2005.

7.14 Le Décret n° 125 comprend sept chapitres (38 articles) et trois annexes et énonce les règles spécifiques relatives à la supervision et à l'administration de l'importation des pièces automobiles et ensembles[180] qui sont utilisés pour produire/assembler[181] des véhicules.[182] Les sept chapitres du Décret n° 125 s'intitulent ainsi: Dispositions générales (chapitre I); Administration de

---

[177] L'article 60 dispose ce qui suit:

> "Des mesures spécifiques de gestion concernant l'importation de véhicules complets et de pièces sont établies par les douanes conjointement avec d'autres départements compétents et mises en œuvre après approbation par le Conseil d'État. Les véhicules d'essai envoyés de l'étranger pour subir des essais et les véhicules d'exposition importés temporairement sont gérés conformément à la réglementation douanière concernant l'importation et l'exportation temporaires de marchandises."

[178] Réponse de la Chine à la question n° 48 du Groupe spécial.

[179] Voir les paragraphes 7.39 à 7.69 pour un exposé plus détaillé des prescriptions administratives prévues par les mesures.

[180] Voir les paragraphes 7.88 et 7.89 ci-après pour la définition du terme "ensembles".

[181] Voir les notes de bas de page 191 et 212.

[182] Voir l'article 2.1 du Décret n° 125.

l'enregistrement (chapitre II); Administration du dédouanement (chapitre III); Critères d'assimilation à des véhicules complets et vérification (chapitre IV); Principes régissant le recouvrement des droits et calcul des droits (chapitre V); Obligations légales (chapitre VI); et Autres dispositions (chapitre VII). Le Décret n° 125 comprend également trois annexes intitulées: Liste des ensembles (éléments) (annexe 1); Gamme des pièces automobiles entrant dans les ensembles (éléments) (annexe 2); et Liste d'achat des pièces automobiles des modèles de véhicule enregistrés (annexe 3).

7.15 L'Avis n° 4, intitulé "Règles régissant la vérification des pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets", a également été adopté par la CGA pour appliquer le Décret n° 125 et est entré en vigueur le 1er avril 2005. Comme l'indique son titre, l'Avis n° 4 énonce des règles spécifiques relatives à la vérification des "pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets". L'Avis n° 4 comprend quatre chapitres intitulés: Dispositions générales (chapitre I); Procédure de vérification (chapitre II); Critères de vérification (chapitre III); et Dispositions additionnelles (chapitre IV). L'Avis n° 4 comprend également huit annexes.[183]

7.16 Un certain nombre de dispositions de l'Avis n° 4 recoupent celles du Décret n° 125, en particulier les dispositions du chapitre IV ("Critères d'assimilation à des véhicules complets et vérification") du Décret n° 125. L'Avis n° 4 donne aussi des précisions supplémentaires concernant certaines procédures applicables aux fabricants d'automobiles et de pièces automobiles qui importent des pièces automobiles pour ce qui est de l'évaluation du processus de vérification requis en ce qui concerne certaines pièces automobiles importées.[184]

7.17 En résumé, l'Ordonnance n° 8 fournit le cadre juridique pour l'adoption du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, qui énoncent les règles spécifiques relatives à l'imposition instituée sur les importations de pièces automobiles et les procédures administratives y relatives. Selon la Chine, il n'existe pas de hiérarchie juridique entre ces mesures - du moins au sens où l'une d'elles primerait sur les autres en cas de conflit entre elles.[185]

7.18 À cet égard, la **Chine** déclare que "les mesures n'instituent pas en elles-mêmes des droits, redevances ou autres impositions, mais définissent simplement les circonstances dans lesquelles la Chine classe les marchandises importées comme relevant de différentes dispositions tarifaires".[186]

7.19 Toutefois, comme nous l'expliquerons plus en détail ci-après[187], le **Groupe spécial** estime que ces mesures instituent bel et bien à la fois une imposition[188] et les procédures administratives s'y

---

[183] Ces huit annexes sont intitulées: Nomenclature illustrée des structures de véhicule (annexe 1); Liste tarifaire des pièces essentielles ou des sous-ensembles de véhicule (annexe 2); Demande d'examen du caractère complet du véhicule (annexe 3); Liste de pièces automobiles pour vérification (examen) du caractère complet du véhicule (annexe 4); Rapport d'examen du caractère complet du véhicule (annexe 5); Formulaire de demande de vérification du caractère complet du véhicule (annexe 6); Liste de documents pour vérification du caractère complet du véhicule (annexe 7); et Rapport de vérification du caractère complet du véhicule (annexe 8).

[184] Voir la partie D.3 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 34). Voir aussi l'article 20 de l'Avis n° 4.

[185] Réponse de la Chine à la question n° 48 du Groupe spécial.

[186] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 44.

[187] Voir les paragraphes 7.20 à 7.69.

[188] Nous notons, par exemple, que la deuxième phrase de l'article 28 du Décret n° 125, qui est citée ci-après au paragraphe 7.28, est rédigée en termes impératifs et qu'elle enjoint aux douanes de prélever l'imposition ("... les douanes ... basent à la fois les droits de douane et la TVA à l'importation sur les taux applicables aux ..."). Voir aussi l'article 13.1 du Décret n° 125 ("… le fabricant d'automobiles … acquitte les droits"); l'article 28.1 ("… les douanes ... procèdent ... au recouvrement des droits."); l'article 31.1 ("Le

rapportant. En fait, la Chine a elle-même expliqué que le Décret n° 125 imposait aux fabricants de pièces automobiles l'obligation légale d'acquitter une imposition sur les importations de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets et qu'il instituait les prescriptions de forme adoptées pour administrer et recouvrer l'imposition.[189] Bien que d'autres lois ou règlements internes en Chine puissent également s'avérer pertinents pour analyser le fonctionnement de cette imposition, l'"obligation légale" d'acquitter l'imposition trouve bien son origine dans les mesures elles-mêmes.[190]

b) Effets des mesures en cause – Imposition et procédures administratives

7.20 L'article 2 du chapitre I ("Dispositions générales") du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "Les présentes règles concernent la supervision et l'administration de l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, qui sont utilisées par les fabricants d'automobiles agréés par les autorités nationales compétentes ou inscrits chez elles pour produire/assembler[191] des véhicules."

7.21 Les plaignants allèguent que les mesures ont un impact sur les importations de pièces automobiles à deux égards: premièrement, les mesures frappent les pièces automobiles importées d'*une imposition* équivalente au taux de droit applicable aux véhicules automobiles si ces pièces automobiles sont assimilées à des véhicules automobiles complets selon les critères énoncés dans les mesures et, deuxièmement, les mesures imposent aux fabricants d'automobiles qui importent des pièces automobiles des *formalités administratives*[192]considérées comme très lourdes, s'agissant aussi bien de déterminer l'applicabilité de l'imposition susmentionnée que d'en régir l'application.

---

fabricant d'automobiles déclare l'acquittement des droits …"); et l'article 34, dans lequel il est question de ("… déclaration d'acquittement des droits ...").

Bien que le terme "droit (de douane)" soit employé dans les mesures de la Chine, le Groupe spécial utilisera quant à lui le terme "imposition" en lieu et place de "droit", étant donné que la nature de l'imposition est l'une des questions juridiques soulevées par les parties qui sera examinée dans les sections suivantes. Par conséquent, l'emploi que fait le Groupe spécial du terme "imposition" ne préjuge pas des arguments des parties sur la question de savoir si l'imposition relève de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994 – question qui sera examinée plus loin dans la section VII:B.1 – et doit s'entendre, sauf indication contraire, du "droit (de douane)" – selon la terminologie utilisée dans les mesures – imposé "sur les pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets" au titre des mesures de la Chine.

[189] Réponses de la Chine aux questions n° 48 à 50 du Groupe spécial.

[190] La Chine a confirmé à plusieurs reprises dans ce différend que l'imposition est imposée "en application du Décret n° 125" (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 110). Voir aussi, entre autres, la première communication écrite de la Chine, paragraphe 47 ("… les droits perçus en application du Décret n° 125 sont considérés comme des droits de douane proprement dits ..."); la première communication écrite de la Chine, paragraphe 48 ("… les droits qui sont perçus par la Chine en application de cette mesure sont des droits de douane proprement dits …"); la réponse de la Chine à la question n° 79 du Groupe spécial ("Les mesures contestées se traduisent ... par l'imposition de droits de douane proprement dits …"); la deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 118 ("… les droits de douane perçus par la CGA en application du Décret n° 125 …").

[191] Les plaignants notent que le texte original en chinois contient les mots "shengchan" et "zuzhuang", dont la traduction correcte est "produire" pour "shengchan" et "assembler" pour "zuzhuang". La Chine considère que ces deux mots s'emploient indifféremment (note de bas de page 1 de la traduction commune du Décret n° 125). L'utilisation par le Groupe spécial des verbes "assembler" et "produire" dans les présents rapports s'entend sans préjudice des points de vue des parties concernant ces deux termes. Voir également plus bas la note de bas de page 212.

[192] Voir plus loin les paragraphes 7.39 à 7.69 pour un exposé des formalités administratives prévues par les mesures.

7.22 La Chine ne conteste pas les deux effets susmentionnés des mesures – à savoir l'imposition elle-même et les formalités administratives y relatives, mais elle s'élève contre l'allégation des plaignants selon laquelle ces mesures ont été adoptées pour favoriser l'utilisation de pièces automobiles d'origine nationale au détriment de pièces importées. La Chine soutient que les mesures ont été introduites pour permettre l'application stricte de droits de douane corrects aux pièces automobiles importées afin de lutter contre la fraude douanière.[193]

7.23 Dans la mesure où les allégations des plaignants portent sur les obligations spécifiques qui découlent de l'imposition et des formalités administratives y relatives, le Groupe spécial estime important d'avoir dès le départ une bonne compréhension de la manière dont les mesures fonctionnent en ce qui concerne ces deux effets. Cela dit, notre examen dans la section qui suit de la manière dont les mesures fonctionnent concrètement est sans préjudice des allégations et des arguments juridiques des parties concernant la compatibilité des mesures avec les obligations de la Chine au titre des Accords visés de l'OMC, qui seront analysés plus loin dans d'autres sections des présents rapports.[194]

i) Imposition prévue par les mesures

7.24 En substance, la Chine prélève au titre des mesures une imposition équivalente au taux de droit applicable aux véhicules complets (c'est-à-dire 25 pour cent en moyenne[195]) sur les pièces automobiles qui sont importées par des fabricants d'automobiles pour produire/assembler des véhicules complets, si ces pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets selon les critères énoncés dans les mesures.[196] Si ces pièces automobiles importées utilisées pour la production/l'assemblage de véhicules automobiles ne sont "pas assimilées à des véhicules complets", c'est le taux de droit applicable aux pièces automobiles (c'est-à-dire 10 pour cent en moyenne[197]) qui est perçu au titre de la Loi douanière et de la Liste de la Chine.

Conditions dans lesquelles l'obligation d'acquitter l'imposition s'applique

7.25 Comme on l'a vu plus haut, l'obligation d'acquitter l'imposition prévue par les mesures dépend de la question de savoir si les pièces automobiles importées sont "assimilées à des véhicules complets" selon les critères énoncés dans les mesures. Les dispositions du Décret n° 125 régissant les aspects procéduraux de l'imposition figurent dans les passages pertinents des articles suivants:

7.26 L'article 5 du chapitre I ("Dispositions générales") dispose ce qui suit:

---

[193] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 24.

[194] Par exemple, lorsque nous utilisons l'expression "pièces automobiles *importées*" pour décrire la manière dont les mesures fonctionnent, nous nous basons sur les traductions communes des mesures de la Chine fournies par les parties, ce qui est sans incidence sur la question de savoir quand les marchandises sont considérées comme "importées" au sens des Accords visés de l'OMC. Nous considérons qu'aux fins du présent différend l'expression "pièces automobiles *importées*" s'entend, sauf indication contraire, "des pièces automobiles *étrangères*", par opposition aux pièces automobiles d'origine nationale.

[195] Voir la Liste CLII de la Chine (pièce JE-2) pour les taux de droits exacts applicables aux produits classés sous les positions tarifaires 87.02 à 87.04. Bien que ces taux varient légèrement, en particulier au niveau des positions à huit chiffres, les parties conviennent que le taux de 25 pour cent est le taux de droit moyen applicable aux véhicules automobiles en cause dans la présente affaire.

[196] Voir, entre autres, les articles 2, 5 et 28 du Décret n° 125.

[197] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 15; partie D.2 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants (première communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 43 relative au paragraphe 31; première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 43 relative au paragraphe 32; et première communication écrite du Canada, note de bas de page 42 relative au paragraphe 30).

> "Dans les présentes règles, l'expression "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets *au stade où les véhicules complets sont assemblés*. L'expression "pièces automobiles assimilées à des ensembles (éléments)"[198] signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des ensembles (éléments) au stade où les ensembles (éléments) sont assemblés." (pas d'italique dans l'original)

7.27 L'article 7 du chapitre II ("Administration de l'enregistrement") dispose ce qui suit:

> "S'ils produisent des véhicules destinés à la vente sur le marché intérieur avec des pièces automobiles importées, les fabricants d'automobiles *évaluent d'une manière autonome s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées dans un modèle de véhicule donné à des véhicules complets*, conformément aux présentes règles. S'il détermine, à l'issue de cette évaluation autonome, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles *enregistre les modèles de véhicule correspondants auprès de la CGA avant l'importation des pièces automobiles en question*. Chaque modèle de véhicule d'un même fabricant d'automobiles est enregistré séparément." (pas d'italique dans l'original)

7.28 L'article 28 du chapitre V ("Principes régissant le recouvrement des droits et calcul des droits") dispose ce qui suit:

> "Une fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets, le fabricant d'automobiles déclare les droits exigibles aux douanes et celles-ci … procèdent au classement et au recouvrement des droits.
>
> *Si le Centre de vérification conclut*, après vérification, *qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les douanes classent ces pièces en tant que véhicules complets* et *basent à la fois les droits de douane* et la TVA à l'importation *sur les taux applicables aux véhicules complets*. S'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les douanes classent ces pièces en tant que telles et basent les droits de douane et la TVA à l'importation sur les taux applicables aux pièces." (pas d'italique dans l'original)

7.29 Comme il ressort des dispositions qui précèdent, pour déterminer s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, les fabricants d'automobiles doivent d'abord procéder à une évaluation autonome concernant le modèle spécifique de véhicule pour lequel ils ont l'intention d'utiliser les pièces automobiles importées et faire enregistrer ce modèle de véhicule auprès de la NDRC. Une fois que le premier lot d'automobiles d'un modèle de véhicule donné a été assemblé en Chine, les pièces automobiles importées utilisées pour assembler ce modèle de véhicule sont classées comme des véhicules complets et frappées du taux de droit applicable aux véhicules complets si "le Centre de vérification conclut, après vérification, qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets", conformément à l'article 28 du Décret n° 125. Les différentes formalités administratives applicables à cet égard sont expliquées plus en détail dans la section VII.A.1 b) ii) ci-après.

---

[198] Huit types d'ensembles sont énumérés à l'article 4 du Décret n° 125: la carrosserie (y compris la cabine), le moteur, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage.

7.30 En substance, la question de savoir s'il convient d'assimiler des pièces automobiles importées à des véhicules complets est tranchée sur la base des critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125; si les pièces automobiles importées utilisées pour assembler un modèle de véhicule donné satisfont à l'un quelconque des critères indiqués à l'article 21 du Décret n° 125, critères qui sont influencés à leur tour par l'application des critères énoncés à l'article 22 du Décret n° 125, elles sont assimilées à des véhicules complets.

7.31 Quant à la question de savoir si les pièces automobiles importées utilisées pour assembler un modèle de véhicule donné satisfont à l'un quelconque des critères, elle est tranchée une fois que ces pièces automobiles ont été "assemblées" en véhicules automobiles en Chine. Cela signifie que l'imposition frappe les pièces automobiles importées après qu'elles ont été assemblées en véhicules automobiles, indépendamment de la question de savoir si ces pièces automobiles ont été importées ensemble sous forme d'envoi unique ou séparément sous forme d'envois multiples, dès lors qu'elles ont été utilisées pour assembler un modèle commun de véhicules enregistré.[199] Nous décrirons tour à tour ci-après ces deux aspects (critères et envois multiples) des critères de fond utilisés pour déterminer s'il convient "d'assimiler des pièces automobiles à des véhicules complets".

Critères permettant de déterminer s'il convient d'assimiler des pièces automobiles importées à des véhicules complets – *Critères en vertu desquels des pièces automobiles sont assimilées à des véhicules automobiles complets*

7.32 Les critères permettant de déterminer si certaines pièces automobiles importées doivent être assimilées à des véhicules automobiles complets sont énoncés dans les articles 21 et 22 du chapitre IV du Décret n° 125.[200] L'article 21 définit les seuils à partir desquels les pièces automobiles importées utilisées pour produire/assembler un véhicule automobile sont "assimilées à des véhicules automobiles complets".

> "Les pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets si l'un des critères suivants est rempli:
>
> 1) importation de kits en CKD ou SKD afin d'assembler des véhicules;
>
> 2) eu égard à l'article 4 des présentes règles:
>
> a) importation de carrosseries (y compris les cabines) [201] et de moteurs afin d'assembler des véhicules;

[199] Voir la réponse de la Chine à la question n° 40 du Groupe spécial. La Chine soutient que "la structure des opérations d'importation n'est pas pertinente; ce qui importe, c'est de savoir si les pièces et composants importés d'un modèle de véhicule donné présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile".

[200] Les articles 13 et 14 de l'Avis n° 4 sont identiques aux articles 21 et 22 du Décret n° 125. L'article 23 du Décret n° 125 dispose par ailleurs ce qui suit:

> "L'ensemble (élément) fabriqué par un fabricant national d'ensembles (éléments) automobiles est considéré comme un ensemble (élément) d'origine nationale si les pièces automobiles importées utilisées dans la fabrication de l'ensemble (élément) ne sont pas assimilées à un ensemble (élément)."

[201] S'agissant du terme "ensemble", voir plus bas les paragraphes 7.88 et 7.89.

> b) importation de carrosseries (y compris les cabines) ou de moteurs, plus au moins trois autres ensembles (éléments), afin d'assembler des véhicules;
>
> c) importation d'au moins cinq ensembles (éléments) autres que les carrosseries (y compris les cabines) et les moteurs afin d'assembler des véhicules; ou
>
> 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle considéré. Le présent critère entre en vigueur le 1er juillet 2006."[202]

7.33 L'article 22 définit les critères en vertu desquels les pièces automobiles importées utilisées pour produire un "ensemble" (automobile) font de cet ensemble un "ensemble réputé importé". Au titre de l'article 22, par conséquent, si un ensemble est produit avec des pièces automobiles importées qui dépassent les seuils spécifiés dans l'article, cet ensemble est considéré lui-même comme un ensemble importé ("un ensemble réputé importé").[203]

> "Article 22 Les pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (élément) si l'un des critères suivants est rempli:
>
> 1) importation d'un jeu complet de pièces afin d'assembler des ensembles (éléments);

---

[202] L'entrée en vigueur de ce troisième critère a été reportée au 1er juillet 2008 (Bulletin conjoint n° 38 de la CGA du 5 juillet 2005) (pièce JE-28). En réponse à la question du Groupe spécial concernant la décision de reporter l'application de ce critère, la Chine a expliqué qu'elle avait été motivée principalement par la complexité administrative de la mise en œuvre de ce critère particulier et que, lorsque les fabricants d'automobiles et les agents des douanes auraient acquis une plus grande expérience de la mise en œuvre du Décret n° 125 et jeté des bases solides en ce qui concerne la tenue des registres et la présentation des rapports relatifs à l'application de la mesure, les fabricants et les autorités douanières pourraient plus facilement déterminer et tenir compte de la valeur des pièces et composants importés (réponse de la Chine à la question n° 59 du Groupe spécial). En outre, s'agissant de la nature particulière de la complexité de la mise en œuvre de l'article 21.3 du Décret n° 125, la Chine a indiqué que la difficulté particulière rencontrée par les douanes concernait la manière de déterminer la juste valeur des pièces (réponse de la Chine à la question n° 170 du Groupe spécial).

Nous notons que les plaignants ont contesté les mesures en tant que telles et dans leur intégralité. Nous ne considérons pas, en conséquence, que le fait d'avoir reporté l'application de ce critère influe d'une manière ou d'une autre sur la portée des mesures relevant de notre mandat. Nous rappelons que les précédents groupes spéciaux "ont toujours estimé que la législation impérative d'un Membre, même si elle n'était pas encore entrée en vigueur ou appliquée, pouvait être contestée par un autre Membre de l'OMC" (rapport du Groupe spécial *Turquie – Textiles*, paragraphe 9.37, dans lequel sont cités les rapports des groupes spéciaux du GATT *États-Unis – Fonds spécial*, *CEE – Pièces détachées et composants* et *États-Unis – Boissons à base de malt*). Voir aussi le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphe 7.37.

[203] Comme il est indiqué dans la note de bas de page 169, le Groupe spécial utilise dans les présents rapports les termes employés dans les traductions communes des mesures en cause. Toutefois, s'agissant de l'expression "ensemble assimilé à un ensemble importé", dans le contexte de l'article 22 du Décret n° 125, nous emploierons plutôt la formule "ensemble réputé importé" suggérée par le Canada dans sa lettre du 4 octobre 2007.

2) importation de pièces essentielles ou de sous-ensembles afin d'assembler des ensembles (éléments), si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2[204]; ou

3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble (élément) considéré."

7.34 Sur la base des critères énoncés dans les dispositions qui précèdent, le Centre de vérification[205] désigné par la CGA détermine s'il convient d'assimiler certaines pièces automobiles importées à des véhicules complets et donc de les frapper du taux de droit applicable aux véhicules complets, une fois que des véhicules ont été produits/assemblés en utilisant ces pièces automobiles.

Critères permettant de déterminer si les pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets – *Pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples*

7.35 Pour appliquer les seuils définis aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 aux pièces automobiles importées utilisées pour assembler des véhicules automobiles, les autorités douanières chinoises

---

[204] À compter du 1er juillet 2008, des seuils quantitatifs plus bas s'appliqueront aux pièces essentielles relevant de la catégorie A selon l'annexe 1 du Décret n° 125. Si ces seuils sont atteints, l'ensemble sera assimilé à un "ensemble importé" (note 5 de l'annexe 1 du Décret n° 125 et article 19 de l'Avis n° 4). Cette distinction entre les catégories A et B devait initialement entrer en vigueur le 1er juillet 2006 mais a été reportée au 1er juillet 2008 (Bulletin conjoint n° 38 de la CGA en date du 5 juillet 2005) (pièce JE-29). Pour la même raison que celle expliquée plus haut dans la note de bas de page 202, ce report n'a pas d'incidence sur la portée des mesures relevant de notre mandat.

En outre, l'article 20 de l'Avis n° 4 dispose ce qui suit:

> "Si les pièces importées représentent plus de 60 pour cent du prix des pièces essentielles ou des sous-ensembles, ces pièces essentielles ou sous-ensembles sont considérés comme des pièces essentielles ou des sous-ensembles importés. Les fabricants fournissent la liste des ratios des prix des pièces nécessaires.
>
> En principe, l'origine des pièces essentielles ou sous-ensembles n'est pas recherchée au-delà des fournisseurs de rang deux des fabricants de véhicules complets.
>
> Les pièces importées achetées par des sociétés de commerce ou des fournisseurs nationaux sont considérées comme des pièces importées."

[205] En vertu des articles 3 et 4 de l'Avis n° 4, le "Centre de vérification" est chargé notamment i) avant l'importation des pièces automobiles visées, d'effectuer des examens simplifiés ou des examens sur place des conclusions établies à l'issue des évaluations autonomes effectuées par les fabricants d'automobiles; et ii) après l'importation des pièces automobiles visées, d'effectuer des vérifications sur place des modèles de véhicule enregistrés qui ont été assemblés en véhicules complets en utilisant des pièces automobiles importées et de rendre des rapports de vérification (vérification de la question de savoir s'il convient d'assimiler les pièces automobiles concernées à des véhicules complets).

Les vérifications prévues par les mesures sont effectuées concrètement par des "équipes spéciales de vérification" constituées par le Centre de vérification et composées de trois ou cinq experts automobiles. Si un fabricant conteste la conclusion établie à l'issue d'une vérification, il peut demander sa révision dans le cadre d'une "réunion d'évaluation" à laquelle participent toutes les parties intéressées. Cette révision peut déboucher sur la décision d'effectuer une "nouvelle vérification", laquelle sera effectuée par une nouvelle "équipe de vérification" dont ne pourront faire partie plus du tiers des membres de l'"équipe spéciale de vérification" initiale (articles 5 et 12 de l'Avis n° 4).

attendent que les fabricants d'automobiles aient fini d'assembler lesdits véhicules. Il s'ensuit que des pièces automobiles qui peuvent avoir été importées sous forme d'envois multiples – c'est-à-dire à différentes périodes et dans des envois différents provenant de fournisseurs différents et/ou de différents pays – peuvent tout de même être assimilées à des véhicules complets. Autrement dit, l'imposition instituée au titre des mesures est prélevée sur les pièces automobiles incorporées dans un modèle de véhicule donné, indépendamment de la question de savoir si ces pièces ont été importées séparément "sous forme d'envois multiples" ou ensemble "sous forme d'envoi unique".[206]

Imposition frappant les pièces automobiles importées par des fournisseurs indépendants – Article 29 du Décret n° 125

7.36 Comme il a été expliqué plus haut, les mesures instituent une imposition qui frappe les pièces automobiles importées par des *fabricants d'automobiles.*[207] Les fournisseurs ou fabricants de pièces automobiles qui ne sont pas également fabricants d'automobiles ne sont pas assujettis aux obligations découlant des mesures lorsqu'ils importent des pièces automobiles. Ces fournisseurs ou fabricants de pièces automobiles acquittent le droit sur les pièces automobiles importées aux taux normalement applicables aux pièces automobiles selon la Loi douanière et la Liste de la Chine. À cet égard, la Chine soutient, s'agissant des pièces importées que les fabricants d'automobiles achètent en Chine auprès de fournisseurs indépendants (soit des fournisseurs de pièces automobiles, soit des fabricants de pièces automobiles), que les formalités douanières nécessaires auront été le plus souvent accomplies et que les pièces ne seront plus sous le contrôle de la douane.[208] En outre, les règles régissant les marchandises sous douane ne s'appliquent pas aux pièces automobiles importées par un tiers et vendues par la suite au fabricant d'automobiles. Ces pièces automobiles sont donc en libre pratique en Chine.[209]

---

[206] Voir aussi la note de bas de page 199.

[207] L'article 2.1 du Décret n° 125 dispose que "[l]es présentes règles concernent … [les] pièces automobiles … qui sont utilisées par les fabricants d'automobiles … pour produire/assembler des véhicules".

[208] Réponses de la Chine aux questions n° 65, 66, 83, 92 et 101 du Groupe spécial. À cet égard, les plaignants expliquent comme suit les conséquences de cette prescription:

> "En vertu des dispositions de l'article 22 du Décret n° 125 et de l'article 20 de l'Avis n° 4, la teneur en produits importés doit faire l'objet d'un suivi tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour déterminer si les différents ensembles et pièces essentielles doivent être traités comme des ensembles ou des pièces essentielles importés aux fins de l'application des mesures. Elle doit être évaluée tout d'abord au niveau de chaque ensemble pour déterminer si l'ensemble est réputé importé, puis, dans un deuxième temps, au niveau des fournisseurs de rang deux pour les pièces essentielles.
>
> Il s'ensuit que les fabricants et fournisseurs de pièces qui utilisent des pièces importées doivent tenir des registres indiquant la quantité, le type et le coût des pièces importées utilisées pour la fabrication de n'importe quelle pièce incorporée dans un véhicule. Ils doivent se soumettre à cette formalité pour remplir leurs obligations contractuelles à l'égard des fabricants de véhicules et leur garantir qu'ils satisfont aux prescriptions des mesures relatives à la teneur en produits nationaux. Ils peuvent également être appelés à fournir aux douanes des détails sur l'usage auquel les produits importés seront destinés. Ces renseignements peuvent être fournis soit directement aux douanes, soit indirectement en les transmettant au fabricant du véhicule."

(Voir la partie F.6 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants, première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 63 et 64.)

[209] Réponse de la Chine à la question n° 20 b) du Groupe spécial.

7.37 Toutefois, si un fabricant d'automobiles achète par la suite des pièces à un fournisseur indépendant, l'article 29 dispose ce qui suit:

> "Article 29 Si les douanes traitent les pièces automobiles importées utilisées par le fabricant d'automobiles comme des véhicules complets aux fins du classement et du recouvrement des droits et que le fournisseur du fabricant d'automobiles a importé certaines des pièces automobiles utilisées par le fabricant d'automobiles et qu'il a déjà acquitté le droit d'importation et la TVA à l'importation, ceux-ci sont déduits des montants totaux du droit d'importation et de la TVA à l'importation exigibles du fabricant d'automobiles, à condition que celui-ci fournisse un justificatif du paiement de ce droit et de cette TVA."

7.38 Autrement dit, lorsqu'il s'agit de déterminer s'il convient d'assimiler des pièces automobiles importées utilisées pour assembler des véhicules en Chine à des véhicules complets, les pièces automobiles importées achetées par les fabricants auprès de fournisseurs nationaux ou de fabricants de pièces nationaux sont imputées sur les seuils définis aux articles 21 et 22 du Décret n° 125. Dans ce cas, conformément à l'article 29 du Décret n° 125, les fabricants d'automobiles sont redevables de la différence entre le montant du droit pour un véhicule automobile complet et le montant du droit qui a été liquidé pour les pièces automobiles importées au moment de leur importation, à condition que les fabricants d'automobiles puissent prouver que les fournisseurs ou les fabricants de pièces automobiles ont acquitté, au moment de l'importation, le montant du droit exigible pour les pièces aux taux de droits applicables aux pièces automobiles.[210]

ii) Formalités administratives

7.39 Le Groupe spécial va maintenant examiner les formalités administratives qui sont requises en ce qui concerne l'imposition en cause.[211] Ces formalités, énoncées dans le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, sont expliquées ci-après par ordre chronologique.

> Évaluation autonome par les fabricants d'automobiles qui assemblent/produisent[212] des véhicules destinés à la vente sur le marché intérieur en utilisant des pièces automobiles importées

7.40 En vertu de l'article 7 du Décret n° 125 et de l'article 6 de l'Avis n° 4, les fabricants d'automobiles qui ont l'intention de produire des véhicules destinés à la vente sur le marché intérieur[213] avec des pièces automobiles importées sont tenus de procéder à une évaluation autonome

---

[210] Première communication écrite de la Chine, note de bas de page 20 relative au paragraphe 46.

[211] Les services du gouvernement chinois chargés de l'application des procédures administratives comprennent: 1) l'Administration générale des douanes (CGA); 2) la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC); 3) le Ministère du commerce; 4) le Ministère des finances; 5) le Comité directeur chargé de l'administration de l'importation des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, composé de représentants de la CGA, de la NDRC, du Ministère du commerce et du Ministère des finances; et 6) le Centre de vérification. Voir la réponse de la Chine à la question n° 21 du Groupe spécial. Voir également plus haut la note de bas de page 191.

[212] Les plaignants notent que le texte original en chinois contient le mot "shengchan", dont la traduction correcte est "produire", alors que la Chine considère que ce mot s'emploie indifféremment du mot "zuzhuang", qui signifie "assembler" (note de bas de page 2 de la traduction commune du Décret n° 125). L'utilisation par le Groupe spécial des verbes "assembler" et "produire" dans les présents rapports s'entend sans préjudice des points de vue des parties concernant ces deux termes. Voir également plus haut la note de bas de page 191.

[213] Selon la Chine, les fabricants d'automobiles œuvrant dans le cadre du commerce de transformation, y compris ceux qui sont établis dans des zones douanières spéciales telles que les "zones sous douane", les

pour déterminer s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées dans un modèle de véhicule donné à des véhicules complets conformément aux règles énoncées dans le Décret n° 125, y compris les critères de fond mentionnés plus haut aux paragraphes 7.32 et 7.33.[214]

7.41 S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles demande à la CGA de procéder à un examen. La CGA désigne alors le Centre de vérification chargé de procéder à un examen simplifié ou à un examen sur place de l'évaluation autonome effectuée par le fabricant d'automobiles.

7.42 À cet égard, et en réponse à une question posée par le Groupe spécial, la **Chine** a déclaré que même lorsque l'évaluation autonome effectuée par le fabricant était positive, cette conclusion pouvait encore faire l'objet d'un examen.[215] Dans leurs observations, les **Communautés européennes** font valoir que la réponse de la Chine est contraire au texte de l'article 7 du Décret n° 125 et de l'article 6.2 et 6.3 de l'Avis n° 4, en vertu desquels l'examen par le Centre de vérification ne semble avoir lieu que lorsque le résultat de l'évaluation autonome est négatif. Le **Canada** prend également note de la réponse de la Chine qui, à son sens, confirme que le Centre de vérification examine les déterminations faites par les fabricants de véhicules au titre des mesures, que celles-ci soient positives ou négatives.[216]

7.43 L'article 7 du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles demande à la CGA de procéder à un examen."

7.44 Compte tenu du texte de l'article 7 du Décret n° 125 et de l'article 6.2 et 6.3 de l'Avis n° 4, le **Groupe spécial** partage l'avis des Communautés européennes sur la teneur de l'obligation découlant de l'article 7 du Décret n° 125, à savoir que l'examen par le Centre de vérification n'a lieu que lorsque le résultat de l'évaluation autonome est négatif. La Chine semble avoir mal compris la question du Groupe spécial concernant l'article 7 du Décret n° 125 et utilise le mot "examen" dans un sens général plutôt qu'au sens de l'"examen" qui est requis en vertu de l'article 7 du Décret n° 125. La réponse de la Chine dont le Groupe spécial a demandé plus ample confirmation par sa question n° 167 se rapporte du reste à la question n° 5 du Groupe spécial, qui concernait les articles 17 et 18 du Décret n° 125, à savoir les dispositions relatives à la vérification par le Centre de vérification, et non l'examen des résultats de l'évaluation autonome effectuée par les fabricants d'automobiles visé à l'article 7 du Décret n° 125.

7.45 En outre, en vertu de l'article 7 du Décret n° 125, les fabricants d'automobiles doivent soumettre les résultats de l'évaluation autonome des modèles de véhicules concernés lorsqu'ils demandent à la NDRC leur inscription au *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à*

"zones franches industrielles d'exportation" ou dans d'"autres zones spéciales sous surveillance douanière" au titre de l'article 30 du Décret n° 125, n'entrent pas dans le champ d'application du Décret n° 125, *à moins qu*'ils ne vendent des véhicules automobiles sur le marché intérieur chinois (réponse de la Chine à la question n° 16 du Groupe spécial). Cette situation est visée par l'article 30 du Décret n° 125.

[214] En outre, l'article 6.5 de l'Avis n° 4 dispose que "[s]i la situation concernant l'opportunité d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets change parce que la composition de ces pièces est modifiée, le modèle de véhicule correspondant est enregistré en tant que nouveau modèle". (Voir également l'article 25 de l'Avis n° 4.)

[215] Réponse de la Chine à la question n° 167 du Groupe spécial.

[216] Réponse du Canada à la question n° 304 du Groupe spécial, note de bas de page 15.

moteur et de leurs produits (le "*Bulletin officiel*") et demandent au Ministère du commerce une licence d'importation automatique.[217] S'il ressort de l'évaluation autonome qu'il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles devant être importées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles doit aussi soumettre l'avis formulé par la CGA après examen.

7.46 Pour les modèles de véhicules assemblés à partir de pièces automobiles importées qui ont été assimilées à des véhicules complets, la NDRC inscrit la mention "assimilées à des véhicules complets" dans le *Bulletin officiel* et cette mention est également inscrite par le Ministère du commerce sur la licence d'importation automatique.

7.47 À cet égard, les demandes qui sont adressées à la NDRC et au Ministère du commerce ne semblent pas devoir être présentées dans un ordre particulier.

Enregistrement auprès de la CGA avant l'importation de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets

7.48 L'article 7 du Décret n° 125 prévoit aussi que, s'il détermine à l'issue de l'évaluation autonome qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées dans un modèle de véhicule à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles doit enregistrer les modèles de véhicule correspondants auprès de la CGA avant l'importation des pièces automobiles en question. S'il est déterminé (à l'issue de l'évaluation autonome et de l'examen par le Centre de vérification désigné par la CGA) que les

[217] La Chine fait observer que l'inscription au *Bulletin officiel* est obligatoire pour les fabricants d'automobiles qui veulent produire et vendre des véhicules automobiles en Chine, et que l'une des caractéristiques réglementaires qui est mentionnée dans le *Bulletin officiel* est la situation douanière d'un modèle de véhicule donné au titre du Décret n° 125 (réponse de la Chine à la question n° 28 du Groupe spécial).

En outre, selon la Chine, le régime de licences automatiques vise à surveiller l'importation des produits automobiles et si un fabricant d'automobiles entend importer des pièces automobiles qui sont assujetties à une prescription en matière de licences d'importation automatiques, il doit présenter une demande à cette fin au Ministère du commerce. La Chine explique que cette procédure n'a rien à voir avec l'inscription au *Bulletin officiel* (réponse de la Chine à la question n° 28 du Groupe spécial).

En ce qui concerne le régime de licences d'importation applicable aux importations de pièces automobiles, voir les réponses de la Chine aux questions n° 171 et 173 du Groupe spécial et les observations des Communautés européennes et du Canada y relatives. En particulier, la Chine indique dans sa réponse à une question du Groupe spécial que le processus d'évaluation et de vérification n'empêche pas le fabricant d'automobiles d'importer des pièces et composants pour assembler un modèle de véhicule donné (réponse de la Chine à la question n° 171 du Groupe spécial). Les Communautés européennes font valoir dans leurs observations sur la réponse de la Chine que celle-ci est difficile à concilier avec le texte de l'article 7.3 du Décret n° 125, qui dispose ce qui suit:

> "Lorsqu'un fabricant d'automobiles demande ... au Ministère du commerce une licence d'importation automatique, il soumet les résultats de l'évaluation autonome des modèles de véhicule concernés. Si les pièces automobiles importées ne sont pas assimilées à des véhicules complets, le fabricant d'automobiles soumet en outre l'avis formulé par la CGA après examen."

Par conséquent, selon les Communautés européennes, pour obtenir la licence lui permettant d'importer, le fabricant d'automobiles doit se soumettre d'abord au processus d'évaluation autonome puis à l'examen effectué par les douanes lorsqu'il a été conclu à l'issue de l'évaluation autonome que les pièces automobiles importées ne sont pas assimilées à des véhicules complets.

pièces automobiles importées ne sont pas des "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets", l'enregistrement auprès de la CGA n'est pas nécessaire.[218]

7.49 Lors de la demande d'enregistrement auprès de la CGA, le fabricant d'automobiles doit fournir les pièces suivantes en application de l'article 9 du Décret n° 125:

1) une brève présentation du fabricant;

2) le plan de production annuel du modèle de véhicule à enregistrer;

3) le classement et le barème des prix des pièces automobiles du modèle de véhicule à enregistrer; le prix total du modèle de véhicule à enregistrer et les prix détaillés des pièces d'origine nationale et des pièces importées utilisées dans le modèle de véhicule à enregistrer (à l'exclusion des taxes applicables);

4) la liste complète des fournisseurs nationaux et des fournisseurs étrangers des pièces automobiles utilisées dans le modèle de véhicule à enregistrer et la liste des pièces automobiles fournie par chaque fournisseur; et

5) un justificatif de l'inscription du modèle de véhicule à enregistrer au *Bulletin officiel*.

7.50 En vertu de l'article 10 du Décret n° 125, lorsqu'elle reçoit une demande d'enregistrement, la CGA fait parvenir les documents pertinents à la NDRC, au Ministère du commerce et au bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi; ceux-ci procèdent à l'enregistrement selon leurs compétences respectives.[219] Ainsi, l'article 11 du Décret n° 125 indique qu'une fois qu'il a reçu les documents d'enregistrement du fabricant transmis par la CGA, le bureau de douane local chargé de la région où le fabricant est établi examine ces documents et, si les critères sont remplis, enregistre le fabricant d'automobiles et ses modèles de véhicule; il en avise ensuite le fabricant.

Versement d'un cautionnement en douane avant l'importation de pièces automobiles

7.51 Une fois le modèle de véhicule enregistré et avant l'importation des pièces automobiles, le fabricant d'automobiles doit fournir au bureau de douane local chargé de la région où il est établi un cautionnement en douane en rapport avec son programme d'importation, conformément à l'article 12 du Décret n° 125. Le montant de ce cautionnement général en douane ne doit pas être inférieur à la moyenne mensuelle des droits exigibles du fabricant à l'importation de ces pièces.[220] Cette prescription ne s'applique pas aux fournisseurs indépendants et aux fabricants de pièces automobiles qui importent des pièces, car ceux-ci sont soumis aux formalités douanières normales et n'acquittent en conséquence que le droit à l'importation frappant les pièces automobiles importées, au taux de droit applicable aux pièces automobiles au moment de l'importation.[221]

---

[218] Les "modèles de véhicule enregistrés" sont ceux qui ont été inscrits au *Bulletin officiel* publié par la NDRC (article 8 du Décret n° 125).

[219] Voir dans la réponse de la Chine à la question n° 21 du Groupe spécial les explications de la Chine concernant les rôles respectifs joués par les différents services du gouvernement chinois.

[220] Si le programme d'importation ou le nombre de modèles de véhicule enregistrés est modifié, le fabricant d'automobiles doit demander un ajustement du montant du cautionnement général en douane au bureau de douane local chargé de la région où il est établi (article 12 du Décret n° 125).

[221] Réponses de la Chine aux questions n° 20 b), 83, 185 a) et 185 b) du Groupe spécial.

7.52 La Chine a expliqué que le montant du cautionnement général en douane était établi en fonction du montant projeté des droits que l'importateur devait acquitter chaque mois, lequel était calculé en pratique sur la base des taux applicables aux pièces automobiles (c'est-à-dire 10 pour cent en moyenne).[222] Selon la Chine, ce mode de calcul réduit au minimum la charge pesant sur les fabricants d'automobiles[223] et, contrairement à ce qu'affirment les plaignants, il n'y a pas de concordance automatique entre le montant du cautionnement et le taux de droit qui sera appliqué à la marchandise importée.[224]

Dédouanement par les fabricants d'automobiles concernés au moment de l'importation

7.53 L'article 13 du Décret n° 125 prévoit que les fabricants d'automobiles qui importent des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets doivent déclarer cette importation et acquitter les droits au bureau de douane local. En vertu de l'article 14 du Décret n° 125, les documents ci-après doivent être présentés au moment de la déclaration: 1) un formulaire de déclaration d'importation, 2) la licence d'importation automatique portant la mention "assimilées à des véhicules complets", 3) les autres licences voulues, et 4) les documents d'accompagnement requis par les douanes. L'article 13 fait référence non seulement à l'obligation de déclarer l'importation de pièces automobiles, mais aussi à celle d'acquitter les droits. Toutefois, comme il est indiqué plus loin aux paragraphes 7.59 à 7.65, l'acquittement effectif de l'imposition au tire des mesures n'intervient qu'une fois que le Centre de vérification a procédé à la vérification et que les fabricants ont fini d'assembler les pièces automobiles pour constituer des véhicules complets.

7.54 Ensuite, au titre de l'article 16 du Décret n° 125, au moment de l'admission de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets sur le territoire douanier de la Chine, les douanes accomplissent les formalités d'importation en se référant aux règlements applicables en ce qui concerne *l'administration des marchandises sous douane*.[225] De même, l'article 27 du Décret n° 125 dispose que les douanes chargées de la région où le fabricant est établi administrent, en se référant *aux règles applicables aux marchandises sous douane*, les pièces automobiles importées qui sont assimilées à des véhicules complets pendant la période allant de la déclaration en douane et du dédouanement des marchandises à l'acquittement des droits.

---

[222] Réponse de la Chine à la question n° 18 du Groupe spécial.

[223] Réponse de la Chine à la question n° 18 du Groupe spécial.

[224] Réponse de la Chine à la question n° 201 du Groupe spécial.

[225] En réponse à une question du Groupe spécial qui demandait quelles étaient les prescriptions de forme relatives à "l'administration des marchandises sous douane", dont il était question à l'article 16 du Décret n° 125, la Chine a fait observer que "l'administration des marchandises sous douane" pouvait varier d'un type de question douanière à un autre et a décrit succinctement la procédure suivie dans un cas type (réponse de la Chine à la question n° 19 du Groupe spécial). La Chine a aussi indiqué que les catégories de marchandises qui étaient définies à l'article 100 de la Loi douanière de la Chine comme étant des "marchandises restant sous contrôle de la douane" comprenaient "les marchandises sous douane" ou "les marchandises ne satisfaisant pas à toutes les prescriptions douanières requises".

Nous croyons comprendre à la lumière des réponses données par la Chine à cet égard (question n° 19 du Groupe spécial) et des "règles applicables aux marchandises sous douane" auxquelles il est fait référence à l'article 27 du Décret n° 125 (question n° 20 a) du Groupe spécial) que les prescriptions de forme relatives à l'administration des marchandises sous douane dans un cas type, telles qu'elles ont été exposées par la Chine dans sa réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, ne sont pas applicables à l'importation de pièces automobiles au titre des mesures.

En revanche, la Chine explique dans sa réponse à la question n° 20 a) du Groupe spécial que l'obligation de verser un cautionnement au titre des mesures en cause comprend les éléments énumérés au paragraphe 7.55.

7.55 En réponse à une question du Groupe spécial concernant l'administration des marchandises sous douane et les règles applicables aux marchandises sous douane dont il est question dans les dispositions susmentionnées, la Chine a expliqué au cours de la première réunion avec le Groupe spécial que l'expression "marchandises sous douane" dans ce contexte faisait référence au fait que les fabricants d'automobiles étaient tenus de verser un cautionnement pour les pièces automobiles importées mais ne signifiait pas qu'un contrôle physique était exercé sur les pièces importées elles-mêmes.[226] La Chine a également précisé que l'obligation de verser un cautionnement au titre des mesures en cause comprenait les éléments suivants[227]:

- l'enregistrement des modèles de véhicule pour lesquels les pièces automobiles importées présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile;

- l'obligation faite au fabricant d'automobiles de tenir des registres exacts des pièces et composants qu'il importe sous douane, et de rendre compte de leur assemblage en des modèles de véhicule enregistrés;

- l'établissement du compte Q, qui relie le fabricant d'automobiles au bureau de douane compétent au moyen d'Internet; l'inscription au compte Q de chaque importation sous douane de pièces automobiles destinées aux modèles de véhicule enregistrés; et la régularisation du compte Q à mesure que des pièces et composantes importées sous douane sont assemblées en des modèles de véhicule enregistrés et que les droits applicables sont acquittés.

Vérification de la question de savoir si les pièces automobiles importées doivent être assimilées à des véhicules complets

7.56 Les fabricants d'automobiles doivent présenter une demande de vérification à la CGA [228] dans les dix jours qui suivent l'assemblage du premier lot de véhicules du modèle enregistré. À réception d'une demande de vérification, la CGA charge le Centre de vérification de procéder aux vérifications. Conformément aux articles 17 et 19 du Décret n° 125 et aux articles 7 et 9 de l'Avis n° 4, dans le mois qui suit la réception de ces instructions, le Centre de vérification doit procéder aux vérifications pour déterminer s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets, c'est-à-dire si les pièces automobiles importées incorporées dans un modèle de véhicule donné remplissent un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125.[229]

---

[226] La Chine fait également observer que l'article 27 du Décret n° 125 ne fait pas mention des "procédures relatives au contrôle douanier des zones sous douane (fournies par les plaignants dans la pièce JE-31)", qui ne sont qu'un des nombreux types de "règles applicables aux marchandises sous douane" et que, comme c'est le cas des pratiques douanières d'autres Membres de l'OMC, les règles "applicables aux marchandises sous douane" de la Chine varient d'un régime douanier à l'autre, selon la nature du régime et le degré de contrôle douanier qui est nécessaire (réponse de la Chine à la question n° 20 a) du Groupe spécial).

Voir aussi la réponse de la Chine à la question n° 19 du Groupe spécial concernant l'administration des marchandises sous douane au titre de la Loi douanière de la Chine.

[227] Réponses de la Chine aux questions n° 19 et 20 a) du Groupe spécial.

[228] Les documents à fournir sont les suivants: 1) le formulaire de demande de vérification; 2) le rapport d'évaluation autonome; 3) la liste des pièces achetées; 4) une liste de documents pour la vérification des "véhicules réputés complets"; et 5) les autres documents requis (article 25 du Décret n° 125 et article 7 de l'Avis n° 4).

[229] Voir aussi la réponse de la Chine à la question n° 304 du Groupe spécial. En outre, si un fabricant de véhicules conteste les résultats de la vérification, une réunion est organisée entre le fabricant, des représentants du gouvernement et des experts techniques pour déterminer si le Centre de vérification doit

7.57 À cet égard, le Groupe spécial prend note d'une précision donnée par la Chine et qui n'a pas été contestée par les plaignants, à savoir que le processus de vérification prévu par l'article 17 du Décret n° 125 est mené pour chaque modèle de véhicule.[230] Selon la Chine, en vertu de l'article 19 du Décret n° 125, le fabricant peut demander une vérification après l'assemblage du premier lot de véhicules complets et ce premier lot peut être constitué d'un seul véhicule ou d'un petit nombre de véhicules, ce nombre étant laissé à la discrétion du fabricant. Les conclusions établies à l'issue de la vérification portant sur le premier lot de véhicules du modèle enregistré vaudront alors pour toutes les importations ultérieures de pièces automobiles destinées au même modèle de véhicule jusqu'à ce que le fabricant puisse démontrer, conformément à l'article 20, deuxième paragraphe, du Décret n° 125, que les pièces automobiles importées destinées à ce modèle de véhicule ne présentent plus les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

7.58 L'article 20, premier paragraphe, du Décret n° 125 prévoit aussi que si des pièces importées sont montées en option sur un véhicule, le fabricant doit faire part des options au Centre de vérification et faire des déclarations au moment du montage effectif des pièces optionnelles.

Acquittement de l'imposition par les fabricants d'automobiles concernés

7.59 Conformément aux articles 28 et 31 du Décret n° 125, une fois que les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets, le fabricant d'automobiles doit déclarer les droits (l'imposition) exigibles au bureau de douane pas plus tard que le dixième jour ouvrable de chaque mois suivant le mois au cours duquel le Centre de vérification a rendu un rapport sur la question de savoir s'il convenait d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets.

7.60 Lorsqu'il déclare l'acquittement des droits, le fabricant d'automobiles doit, en vertu de l'article 34 du Décret n° 125, fournir les éléments d'information suivants: 1) le rapport de vérification du Centre de vérification; 2) le décompte des véhicules complets des modèles pertinents qui ont été assemblés par le fabricant au cours du dernier mois, à l'exception des modèles pour lesquels il ne convient pas d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets; 3) la liste des pièces automobiles importées qui ont été utilisées pour l'assemblage de véhicules complets des

---

procéder à une nouvelle vérification du modèle enregistré, auquel cas cette nouvelle vérification doit être effectuée par le Centre de vérification dans un délai de un mois après qu'il en a reçu l'instruction (article 12 de l'Avis n° 4).

Les plaignants affirment qu'un fabricant peut encourir d'importants délais administratifs en ce qui concerne la liquidation finale de l'imposition, puisqu'il peut s'écouler jusqu'à 48 jours entre la présentation de la demande après assemblage du premier lot de véhicules et l'exécution de la vérification (partie F.3 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants). Voir les paragraphes 7.61 à 7.65 ci-après pour un examen plus détaillé de cette question.

L'article 26 de l'Avis n° 4 précise que, dans certains cas, les rapports établis à l'issue de l'examen sur place peuvent servir de rapport de vérification pour autant que le fabricant en convienne et que le Comité directeur donne son aval. Dans ce cas au moins, le retard allégué dans la liquidation finale de l'imposition peut ne pas exister.

[230] Réponses de la Chine aux questions n° 167 b) et 304 du Groupe spécial; réponses des plaignants à la question n° 304 du Groupe spécial. La Chine prétend que le même principe s'applique à l'évaluation autonome et à l'examen par le Centre de vérification. Toutefois, les parties contestent les ramifications de cette règle. Par exemple, les États-Unis prétendent que, contrairement à ce que la Chine semble dire dans sa réponse à la question n° 167 du Groupe spécial, la décision initiale concernant le premier lot de véhicules assemblés n'établit aucune certitude pour toutes les importations futures. Les États-Unis considèrent que pendant toute la période qui s'écoule avant que le Centre de vérification ne rende son rapport, ce qui peut prendre des semaines, voire des mois, le niveau des impositions qui frapperont les pièces importées utilisées dans le modèle de véhicule reste incertain. Par ailleurs, pour les États-Unis, un "modèle de véhicule" n'est pas quelque chose de statique.

modèles pertinents au cours du dernier mois, à l'exception des pièces qui ne sont pas assimilées à des véhicules complets dans le rapport de vérification; et 4) les autres documents jugés nécessaires par les douanes. Le bureau de douane local classe ensuite ces pièces automobiles importées comme des véhicules automobiles complets et leur applique un taux de droit équivalant aux taux frappant les véhicules complets.

7.61 À cet égard, les parties ne contestent pas la chronologie générale des procédures énumérées ci-dessus, à savoir, premièrement, l'assemblage des pièces automobiles importées pour constituer le premier lot de véhicules automobiles complets; deuxièmement, la vérification par le Centre de vérification du point de savoir s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées pour l'assemblage de véhicules automobiles à des véhicules automobiles complets; troisièmement, la déclaration par les fabricants d'automobiles de l'acquittement du montant du droit exigible au titre des mesures pour les pièces automobiles importées; et, enfin, le classement par les autorités douanières et le recouvrement des droits pour ces pièces automobiles importées.[231]

7.62 Toutefois, les parties contestent le temps que peut prendre chacune des étapes des procédures susmentionnées.

Durée des procédures administratives prévues par les mesures

7.63 En réponse à une question du Groupe spécial à cet égard, la **Chine** a dit qu'il n'était pas possible de calculer une durée moyenne ni de fournir une autre forme d'estimation, car la Chine ne tient pas de telles statistiques.[232] La Chine affirme que le Centre de vérification doit mener à bien la vérification et remettre son rapport de vérification dans les 30 jours suivant la réception du jeu complet de documents que lui adresse la CGA au titre de l'article 19 du Décret n° 125, mais que la vérification d'un modèle de véhicule peut prendre plus de 30 jours lorsque les documents présentés par le fabricant d'automobiles peuvent donner lieu à de nouvelles enquêtes ou à des examens sur place, ou nécessiter la présentation de documents additionnels.

7.64 Les **Communautés européennes** affirment qu'il ressort d'un échantillon de demandes d'examen et de vérification en instance présentées au titre des mesures que l'accomplissement des diverses formalités prévues par les mesures peut prendre des années.[233]

---

[231] Réponses des parties à la question n° 304 du Groupe spécial. Dans leurs réponses, les plaignants présentent différents scénarios envisagés par les mesures concernant l'assemblage de véhicules automobiles à partir de pièces automobiles importées et/ou de pièces automobiles d'origine nationale.

[232] Réponse de la Chine à la question n° 171 du Groupe spécial.

[233] Réponse des Communautés européennes à la question n° 171 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à la pièce EC-26. Voir aussi la note de bas de page 229. En outre, selon les **Communautés européennes**, la complexité des mesures a une incidence en soi sur le lancement d'un nouveau modèle sur le marché chinois. Elles font valoir que la conception et le lancement d'un nouveau modèle peuvent être retardés de deux à trois ans, car les fabricants d'automobiles devront essayer de trouver des fournisseurs nationaux en mesure de fournir la proportion requise de pièces ou d'ensembles d'origine nationale et s'assurer de leur fiabilité. L'établissement du rapport de vérification autonome prescrit par l'article 7 du Décret n° 125 peut prendre six mois de plus pour une équipe de dix à 15 experts hautement qualifiés. Même après qu'un fabricant a décidé d'engager les procédures relatives à l'introduction d'un nouveau modèle, il peut s'écouler en réalité jusqu'à un an avant que toutes les formalités soient accomplies (réponse des Communautés européennes à la question n° 8 du Groupe spécial).

Les **États-Unis** font observer que le retard moyen causé par les mesures de la Chine n'est pas un élément de l'allégation *prima facie* des États-Unis en l'espèce et que les États-Unis ne peuvent pas se procurer ces renseignements rapidement (réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial).

7.65 L'échantillon de demandes d'examen et de vérification en instance présenté par les Communautés européennes montre effectivement que, parmi les demandes présentées en 2005, certaines demandes d'examen par le Centre de vérification datées du 29 septembre 2005[234] étaient encore en instance à la date à laquelle les recherches ont été effectuées, c'est-à-dire au 16 juillet 2007.[235] Il n'avait pas non plus été donné suite au 16 juillet 2007 à certaines demandes de vérification faites le 22 août 2006, sans parler de toutes celles présentées en janvier-février 2007 qui figurent dans cet échantillon.

7.66 Par conséquent, il ressort des éléments de preuve versés au dossier que l'examen et la vérification par le Centre de vérification peuvent prendre de 30 jours à deux ans.

iii) Fonctionnement général des mesures

7.67 Globalement, les mesures en cause instituent une imposition et établissent les procédures administratives nécessaires pour prélever l'imposition sur les pièces automobiles importées utilisées pour assembler des véhicules automobiles complets.

7.68 L'imposition est prélevée sur les pièces automobiles importées qui sont assimilées à des véhicules automobiles complets, caractéristique qui est à son tour déterminée sur la base des critères énoncés dans les mesures: si les pièces automobiles importées utilisées pour assembler un modèle de véhicule remplissent l'une des catégories de critères énoncés dans l'article 21 du Décret n° 125, ces pièces automobiles sont alors assimilées à des véhicules automobiles complets et sont frappées des taux de droits applicables aux véhicules automobiles, et non pas de ceux applicables aux pièces automobiles.

7.69 À cet égard, pour déterminer l'applicabilité de l'imposition, les agents des douanes attendent, conformément à l'article 28 du Décret n° 125, que les fabricants automobiles aient fini d'assembler les pièces automobiles en véhicules automobiles et que le Centre de vérification ait fini à son tour de vérifier s'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées utilisées pour assembler un modèle de véhicule donné à des véhicules automobiles complets, au sens des mesures. En effet, ce qui est pertinent aux fins de l'imposition de l'imposition au titre des mesures, c'est la question de savoir si les pièces automobiles importées utilisées pour "assembler" un modèle de véhicule satisfont aux critères énoncés dans les mesures. Ce processus s'appuie sur une évaluation des pièces automobiles importées à différents moments, dans différents envois, expédiés par différents exportateurs et/ou provenant de

---

Le **Canada** déclare qu'il n'est pas possible de décrire, d'une manière générale, l'incidence des mesures sur le temps moyen nécessaire pour assembler un véhicule. L'incidence globale variera selon, par exemple, le réseau de fournisseurs et l'approvisionnement particulier en pièces. Le retard le plus important découle d'une combinaison de prescriptions de forme et de fond (réponse du Canada à la question n° 8 du Groupe spécial).

[234] Au regard de l'état d'avancement de ces demandes, on ne voit pas très bien à quel stade intervient l'"examen" qui doit être effectué par le Centre de vérification dans le cadre des procédures prévues par les mesures. Comme nous l'avons vu plus haut au paragraphe 7.41, le Centre de vérification procède à un examen lorsque le résultat de l'évaluation autonome effectuée par le fabricant d'automobiles est négatif. Nous considérerons donc que l'"examen" dont il est question, s'agissant de l'état d'avancement de ces demandes en instance, est le type d'examen qui doit être effectué par le Centre de vérification si un résultat négatif a été obtenu à l'issue de l'évaluation autonome effectuée par le fabricant d'automobiles.

[235] Site d'administration en ligne des pièces automobiles réputées constituer des véhicules complets – Bureau du Comité directeur chargé de l'administration de l'importation de pièces automobiles réputées constituer des véhicules complets (http://autoadmin.chinaport.gov.cn/autoadmin/search.do) (pièce EC-26).

différents pays. Les parties au différend parlent pour désigner cet état de fait de pièces automobiles importées "sous forme d'envois multiples".[236]

c) Exceptions prévues par les mesures

7.70 Le Décret n° 125 prévoit certaines exceptions aux formalités administratives et à l'application des critères de fond visés aux articles 21 et 22. Le Groupe spécial examinera pour commencer l'exemption des formalités administratives prévues par les mesures qui est accordée au titre de l'article 2 du Décret n° 125.

i) Exemption des formalités administratives pour les kits CKD et les kits SKD – Article 2.2 du Décret n° 125

7.71 L'article 2, deuxième paragraphe ("article 2.2") du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "Les fabricants d'automobiles qui importent des kits non assemblés (CKD) ou semi-assemblés (SKD) peuvent déclarer ces importations aux douanes chargées de la région où le fabricant est établi et acquitter les droits, auquel cas les présentes règles ne s'appliquent pas."

7.72 La Chine avance que, conformément à l'article 2.2 du Décret n° 125, le fabricant d'automobiles déclare ses importations de kits CKD ou SKD en tant que "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" et acquitte le droit aux taux applicables aux véhicules complets au moment de l'importation. S'agissant de la portée de cette disposition, toutefois, nous notons une certaine évolution dans les explications données par la Chine tout au long de la présente procédure. La **Chine** a expliqué initialement que les importateurs qui *se prévalaient* de l'exemption accordée par cette disposition importaient leurs kits CKD ou SKD conformément aux dispositions ordinaires de la Loi douanière de la Chine.[237] La Chine a aussi avancé que depuis l'adoption des mesures toutes les importations de kits CKD et de kits SKD avaient été effectuées au titre de cette disposition.[238]

7.73 Toutefois, en réponse à une question posée par le Groupe spécial après la deuxième réunion de fond, la **Chine** a dit que pour importer des kits CKD et des kits SKD l'importateur *devait* procéder au dédouanement au bureau de douane de la région où le fabricant était établi et devait acquitter les droits d'importation, conformément au régime douanier normal pour les importations. La Chine explique qu'il n'existe pas, pour l'importation de kits CKD et de kits SKD, d'autres formalités

---

[236] Il est également question à l'article 37 du chapitre VI ("Obligations légales") du Décret n° 125 d'"envois multiples". Le passage pertinent de l'article 37 se lit ainsi: "… ou que le fabricant d'automobiles importe des pièces automobiles qui devraient être assimilées à des véhicules complets sous forme d'*envois multiples* sans faire de demande d'enregistrement auprès de la CGA avant l'importation, la NDRC retire provisoirement les modèles de véhicule correspondants du *Bulletin officiel des fabricants de véhicules routiers à moteur et de leurs produits* jusqu'à ce que le fabricant d'automobiles remédie à ses manquements". (pas d'italique dans l'original)

[237] Conformément à la Loi douanière de la Chine, l'importateur de kits CKD ou SKD doit accomplir les formalités suivantes: 1) demander une licence d'importation automatique au Ministère du commerce; 2) déclarer les importations de kits CKD ou SKD aux douanes au moment de l'importation et fournir les documents d'importation voulus, y compris le formulaire de déclaration, la licence d'importation automatique et le certificat d'origine; et 3) enfin, acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles pour les kits CKD ou SKD conformément aux procédures ordinaires régissant l'acquittement des droits de douane, après le classement par les douanes des kits CKD ou SKD importés (réponse de la Chine à la question n° 58 du Groupe spécial).

[238] Réponse de la Chine à la question n° 15 du Groupe spécial.

douanières que les formalités douanières ordinaires.[239] Il en est ainsi parce qu'il ne fait aucun doute que les kits CKD et les kits SKD importés sont classés à bon droit en tant que véhicules complets.[240]

7.74 Les **Communautés européennes** et les **États-Unis** font valoir que l'article 2.2 est une disposition optionnelle. Les Communautés européennes et les États-Unis considèrent que l'explication de la Chine est manifestement erronée compte tenu du libellé des mesures et qu'elle est en contradiction avec les premières explications que la Chine elle-même a données de cette disposition dans sa première communication écrite. Le texte de l'article 2.2 lui-même, dans lequel figure le mot "peuvent" et non le mot "doivent", et celui des articles 7 et 21.1 du Décret n° 125 confirment leur point de vue.

7.75 De l'avis du **Groupe spécial**, le libellé de l'article 2.2 et les explications que la Chine elle-même a fournies plus tôt au cours de la procédure n'étayent pas la position ultérieure de la Chine selon laquelle il est impératif d'importer les kits CKD ou SKD au titre de l'article 2.2. Le libellé de l'article 2.2 indique que les fabricants d'automobiles qui importent des kits CKD ou SKD *peuvent* déclarer les kits en tant que tels et acquitter les droits. L'utilisation du verbe "peuvent" exprime une possibilité objective et non un ordre ou une exhortation qui résulterait de l'emploi des formes verbales "doivent" ou "devraient". En outre, le membre de phrase "… *auquel cas* les présentes règles ne s'appliquent pas", figurant dans l'article 2.2, indique que l'inapplicabilité des mesures aux importations de kits CKD ou SKD dépend de la décision de l'importateur de retenir l'option prévue par l'article 2.2 du Décret n° 125 et de déclarer aux douanes l'importation de kits CKD ou SKD en tant que telle et d'acquitter les droits. La Chine partageait du reste elle-même cette interprétation lorsqu'elle a déclaré dans sa première communication: "L'article 2 du Décret n° 125 dit que les importateurs de kits CKD/SKD *peuvent* déclarer ces importations aux autorités douanières compétentes, auquel cas les dispositions du Décret n° 125 ne s'appliquent pas. Par conséquent, l'importateur de kits CKD/SKD *peut* déclarer ces importations en tant que véhicules complets au moment de l'importation, acquitter le taux de droit applicable aux véhicules complets et éviter ainsi d'être soumis aux prescriptions du Décret n° 125 en matière de cautionnement et de tenue de registres."[241]

7.76 En outre, le contexte de l'article 2.2, en particulier l'article 21.1 du Décret n° 125, confirme également notre conclusion. La Chine fait valoir que l'article 21.1 ne contredit pas l'article 2.2 mais confirme en fait l'article 2.2 en répétant que les kits CKD ou SKD sont toujours classés en tant que véhicules complets.[242] Selon la Chine, l'article 21 définit les groupes de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, ce qui comprend les CKD/SKD.[243] Toutefois, à notre avis, si l'article 2.2 devait être compris comme excluant automatiquement les kits CKD ou SKD du champ d'application des mesures, cela rendrait l'article 21.1 du Décret n° 125 inutile puisque celui-ci indique que les kits CKD ou SKD sont des pièces automobiles assimilées à des véhicules complets au titre des mesures. Autrement dit, cela viderait de son sens la seule explication logique de la raison d'être de l'article 21.1, qui est d'appliquer les mesures aux importations de kits CKD ou SKD, si ces kits sont importés sans avoir recours à l'option prévue par l'article 2.2 à titre d'exception. L'article 21 du Décret n° 125 est une disposition qui fixe des seuils pour les pièces automobiles qu'il convient d'assimiler à des véhicules complets au

[239] Réponse de la Chine à la question n° 193 du Groupe spécial.

[240] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 195.

[241] Première communication de la Chine, paragraphe 38. (pas d'italique dans l'original) La Chine a également déclaré: "Les fabricants *peuvent* par conséquent importer des kits CKD/SKD, acquitter les droits voulus sur les véhicules automobiles au moment de l'importation et éviter ainsi les formalités exigées par le Décret n° 125." (première communication écrite de la Chine, paragraphe 195) (pas d'italique dans l'original)

[242] Première communication de la Chine, note de bas de page 136 relative au paragraphe 195.

[243] Réponse de la Chine à la question n° 193 du Groupe spécial.

titre des mesures et rien dans la teneur de cette disposition ne permet de penser qu'elle pourrait avoir un autre sens.

7.77 Nous estimons par conséquent que l'article 2.2 du Décret n° 125 est une disposition qui donne aux fabricants d'automobiles la possibilité de soustraire leurs importations de kits CKD ou SKD aux "formalités administratives" prévues par les mesures et d'importer ces kits selon les formalités douanières ordinaires en acquittant les droits applicables aux véhicules automobiles au moment de l'importation. Toutefois, cela ne change rien au fait que les importations de kits CKD et de kits SKD demeurent en principe soumises à l'"imposition" instituée par les mesures, puisqu'ils satisfont aux critères de fond prévus par l'article 21.1 du Décret n° 125. Par conséquent, dans les présents rapports, les termes "les mesures" devraient être compris comme englobant les kits CKD et les kits SKD.[244]

7.78 En outre, nous croyons comprendre que l'exemption prévue pour les kits CKD et les kits SKD à l'article 2.2 du Décret n° 125 concerne uniquement les formalités administratives exigées par les mesures, et non les critères de fond énoncés à l'article 21.1 du Décret n° 125. Comme la Chine elle-même le fait observer notamment, "les fabricants peuvent par conséquent importer des kits CKD ou SKD, acquitter les droits voulus sur les véhicules automobiles au moment de l'importation et éviter ainsi *les formalités* exigées par le Décret n° 125".[245] Nous prenons note de la déclaration de la Chine selon laquelle l'article 21.1 du Décret n° 125 répète simplement que les kits CKD et les kits SKD sont toujours classés en tant que véhicules complets et que les véhicules qui sont entièrement assemblés à partir de kits CKD ou SKD peuvent être importés en tant que véhicules complets, conformément à la RGI 2 a), auquel cas les mesures contestées ne s'appliquent pas. Toutefois, nous ne trouvons dans le texte du Décret n° 125 aucun élément étayant la thèse de la Chine selon laquelle l'article 21.1 du Décret n° 125 vise simplement à répéter le principe général allégué selon lequel les kits CKD et les kits SKD sont toujours classés en tant que véhicules complets. Par conséquent, aux fins du présent différend, nous considérerons que bien que les importateurs de kits CKD ou SKD puissent choisir, conformément à l'article 2.2 du Décret n° 125, d'être exemptés des "formalités administratives" exigées par les mesures, l'obligation qui leur est faite d'acquitter l'imposition instituée par les mesures pour les kits CKD et les kits SKD résulte de l'article 21.1 du Décret n° 125.

7.79 Nous allons maintenant décrire brièvement une disposition des mesures qui prévoit une exception pour les pièces automobiles importées ayant subi une transformation substantielle en Chine.

ii) Pièces automobiles importées ayant subi une transformation substantielle en Chine – Article 24 du Décret n° 125

7.80 En vertu de l'article 24 du Décret n° 125 (et des articles 16 à 18 de l'Avis n° 4), si des fabricants nationaux d'automobiles ou de pièces automobiles transforment substantiellement des pièces automobiles importées ou des pièces automobiles importées non finies pour fabriquer des pièces automobiles, celles-ci sont considérées comme des pièces automobiles d'origine nationale.

[244] Dans la mesure où un importateur retient l'option offerte par l'article 2.2 du Décret n° 125 et où il importe des kits CKD ou SKD en se soumettant aux formalités douanières ordinaires, les parties conviennent, comme nous le constatons au paragraphe 7.636, que le traitement des importations de kits CKD et de kits SKD au titre des mesures (c'est-à-dire le prélèvement d'une imposition sur les kits CKD et les kits SKD) relève des disciplines de l'article II, et non de l'article III du GATT de 1994.

[245] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 195. (pas d'italique dans l'original)

7.81 Sont exclus du champ d'application de cette disposition les ensembles et sous-ensembles[246], ce qui, à notre avis, signifie que l'exception pour transformation substantielle ne s'applique pas à la transformation des ensembles ou sous-ensembles importés eux-mêmes, mais aux pièces importées incorporées dans ces ensembles et sous-ensembles.[247]

2. Produits en cause

a) Gamme de produits en cause

7.82 La gamme des produits en cause dans une affaire donnée est déterminée par les mesures relevant du mandat du Groupe spécial. Dans le présent différend, en conséquence, les produits en cause sont ceux qui sont visés par l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4.[248]

7.83 Le texte des mesures ne définit pas de catégories spécifiques de pièces automobiles qui tomberaient sous le coup des mesures. Il est simplement fait mention à l'article premier du Décret n° 125 de "pièces automobiles", et il est fait mention à l'article 21 du Décret n° 125 – disposition énonçant les critères de fond qui permettent de déterminer s'il convient d'assimiler certaines importations de pièces automobiles à des véhicules complets – des "ensembles" ainsi que des "kits CKD" et des "kits SKD", entre autres choses.

7.84 Compte tenu des arguments développés par les parties dans leurs communications écrites et leurs réponses aux questions du Groupe spécial les pièces automobiles visées par les mesures en cause peuvent être divisées d'une manière générale en quatre groupes de positions du SH au niveau à quatre chiffres[249]:

1) véhicules complets des numéros 87.02, 87.03 et 87.04[250];

2) carrosseries et châssis équipés de leur moteur des numéros 87.06 et 87.07;

---

[246] Voir plus bas aux paragraphes 7.88 et 7.89 l'examen de la question des "ensembles" et "sous-ensembles".

[247] En outre, en réponse à la question du Groupe spécial qui voulait obtenir confirmation que les ensembles et sous-ensembles n'étaient pas exclus de la catégorie des "pièces automobiles importées *non finies*" au titre de l'article 24 du Décret n° 125, la Chine a déclaré qu'ils étaient exclus de la catégorie des "pièces automobiles importées non finies" et que les ensembles et sous-ensembles n'étaient pas susceptibles de transformation substantielle, étant donné qu'ils constituaient déjà une partie finie du véhicule automobile et qu'ils ne feraient pas l'objet d'une ouvraison complémentaire avant d'être montés sur le véhicule (réponse de la Chine à la question n° 41 du Groupe spécial). Les plaignants n'ont soulevé aucune objection au sujet de cette explication de la Chine.

[248] Les États-Unis et le Canada soutiennent aussi que les produits en cause dans le présent différend sont tous des produits qui sont ou pourraient être visés par les mesures en cause (réponses des États-Unis et du Canada à la question n° 73 du Groupe spécial).

[249] Réponse des parties à la question n° 73 du Groupe spécial.

[250] L'article 3 du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "Dans les présentes règles, "véhicules" s'entend des véhicules des classes M et N telles qu'elles sont définies dans la *Classification des véhicules et des remorques* (Norme nationale chinoise, GB/T15089-2001).
> L'expression "véhicules de la classe M" s'entend des véhicules pour le transport de passagers ayant au moins quatre roues. L'expression "véhicules de la classe N" s'entend des véhicules pour le transport de marchandises ayant au moins quatre roues."

3) parties et accessoires de véhicules automobiles du numéro 87.08; et

4) parties et accessoires des véhicules automobiles classés ailleurs qu'au chapitre 87, en particulier ceux des numéros 84.07, 84.08, 84.09, 84.83, 85.01, 85.03, 85.06, 85.11, 85.12 et 85.39.

7.85 Le Groupe spécial note à cet égard que les "carrosseries" et les "châssis équipés de leur moteur" relevant respectivement des positions 87.06 et 87.07 sont désignés par les plaignants comme étant des "produits intermédiaires", au sens où ce sont des produits qui sont plus élaborés que les pièces ou accessoires automobiles de base relevant, par exemple, des positions visées aux points 3 et 4 ci-dessus, sans être des véhicules automobiles complets. Ainsi, un châssis équipé de son moteur relevant de la position 87.06 est constitué, entre autres choses, des différentes pièces qui forment le châssis et des pièces qui forment le moteur.[251] De même, la carrosserie relevant de la position 87.07 est constituée des différentes pièces automobiles qui forment la carrosserie.

7.86 En conclusion, les produits en cause dans le présent différend sont toutes les pièces automobiles importées qui peuvent être visées par les mesures et qui entrent généralement dans les quatre catégories énumérées ci-dessus.

b) Termes utilisés pour désigner des produits dans les mesures en cause

7.87 Indépendamment de la gamme des produits en cause, le Groupe spécial note que certains termes sont utilisés dans les mesures de la Chine pour désigner des produits. Nous les examinerons brièvement ci-après.

7.88 Nous rappellerons que dans le deuxième critère permettant de déterminer que "des pièces automobiles sont assimilées à des véhicules complets" au titre de l'article 21 du Décret n° 125, on a utilisé le terme "ensemble (élément)". La liste des huit ensembles figure quant à elle dans l'article 4 du Décret n° 125:

"Dans les présentes règles, l'expression "ensemble (élément)" englobe la carrosserie (y compris la cabine), le moteur, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage."

7.89 Selon les plaignants, la notion d'"ensemble", qui est une notion centrale dans les mesures, correspond en gros aux principales parties d'un véhicule.[252] La Chine affirme qu'il est d'usage dans l'industrie automobile de grouper ces pièces en "ensembles", comme par exemple tous les éléments constitutifs d'un "bloc de transmission".[253]

7.90 Le membre de phrase "pièces essentielles ou sous-ensembles" a été employé dans l'article 22.2 du Décret n° 125, qui dispose que "[l]es pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (élément) … si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés [afin d'assembler des ensembles (éléments)] atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2". Quant à l'annexe 1 du Décret n° 125, elle indique quelles sont les pièces automobiles qui sont considérées au titre des mesures chinoises comme des pièces essentielles et des sous-ensembles pour chaque ensemble (élément). Ainsi, la carrosserie d'un véhicule – qui est un type d'ensemble – est

[251] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 226 à 230. Voir aussi le paragraphe 7.583 plus bas.

[252] Partie E.1 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants.

[253] Réponse de la Chine à la question n° 63 du Groupe spécial.

constituée de parties essentielles et de sous-ensembles tels que les panneaux latéraux, les portes, le capot, le pavillon ou le coffre. Par conséquent, aux fins du présent différend, nous considérerons que les termes "pièces essentielles" et "sous-ensembles" désignent certains éléments constitutifs des "ensembles", tels qu'ils sont définis par les mesures.

7.91 En outre, les kits CKD et les kits SKD constituent le premier groupe de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets au titre de l'article 21 du Décret n° 125.[254] Nous notons tout d'abord que toutes les parties reconnaissent qu'il n'existe pas de définition type de kit CKD ou SKD, même si elles conviennent d'une manière générale que ces termes désignent des "pièces automobiles non assemblées ou en parties assemblées qui sont expédiées ensemble pour être assemblées et transformées ultérieurement en véhicule complet [dans le pays importateur]".[255] Nous examinerons plus avant les kits CKD et les kits SKD lorsque nous aborderons les allégations et arguments des parties concernant ces produits.[256]

3. Charge de la preuve

7.92 Ainsi que l'Organe d'appel l'a expliqué dans l'affaire *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, la règle généralement admise en matière de preuve est que la charge de la preuve incombe à la partie, qu'elle soit demanderesse ou défenderesse, qui établit, par voie d'affirmation, une allégation ou un moyen de défense particulier.[257] Compte tenu de cette règle générale, c'est d'abord au plaignant qu'il incombe, dans une affaire donnée, d'établir *prima facie* l'incompatibilité d'une mesure avec une disposition de l'Accord de l'OMC visé, avant que la partie défenderesse n'ait elle-même à démontrer la compatibilité avec cette disposition ou à défendre sa mesure au titre d'une disposition exceptionnelle (par exemple l'article XX du GATT de 1994).

7.93 Par conséquent, dans le présent différend, c'est d'abord aux plaignants qu'il incombe d'établir *prima facie* les incompatibilités alléguées des mesures de la Chine avec, entre autres, l'article III du GATT de 1994 ou, à titre subsidiaire, l'article II du GATT de 1994. C'est ensuite à la Chine, en tant que partie défendant ses mesures par voie d'affirmation au titre de l'article XX d) du GATT de 1994, qu'il appartiendra initialement de prouver que ses mesures sont justifiées au titre de cette disposition.

7.94 À cet égard, l'établissement d'une preuve *prima facie*, "en l'absence de réfutation effective par la partie défenderesse, fait obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie plaignante fournissant le commencement de preuve".[258] Pour établir une preuve *prima facie*, la partie qui avance une allégation donnée doit fournir des éléments de preuve suffisants pour établir une présomption que ce qui est allégué est vrai, même si la quantité et la nature précises des éléments de

---

[254] Comme on l'a vu aux paragraphes 7.71 à 7.77 ci-dessus, l'article 2.2 du Décret n° 125 est une disposition qui permet d'exempter les importations de kits CKD et SKD des procédures administratives prévues au titre des mesures.

[255] Partie C de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants. La Chine affirme qu'un kit CKD comprend tous ou presque tous les composants et pièces nécessaires pour assembler un véhicule complet et qu'un kit SKD se distingue d'un kit CKD par le degré d'avancement de son assemblage préalable (c'est-à-dire qu'à la différence d'un kit CKD un kit SKD comprend un nombre important de pièces et de composants qui ont déjà été assemblés) (première communication écrite de la Chine, paragraphes 35 et 36). La Chine estime aussi qu'il n'existe aucune relation particulière entre les kits CKD ou SKD et les ensembles mentionnés à l'article 21.2 du Décret n° 125, si ce n'est qu'ils consistent tous en des pièces automobiles à divers stades d'assemblage (réponse de la Chine à la question n° 63 du Groupe spécial).

[256] Voir la section VII.F des présents rapports.

[257] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16.

[258] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 104.

preuve qui seront nécessaires pour établir une telle présomption varieront forcément d'une affaire à l'autre.[259]

7.95 Compte tenu de ce qui précède, nous analyserons les allégations des plaignants au sujet des mesures selon l'ordre indiqué dans la section ci-après.

4. Ordre de l'analyse du Groupe spécial

7.96 Comme il est indiqué aux paragraphes 3.1 à 3.10 de la partie descriptive des présents rapports, les plaignants dans le présent différend ont présenté leurs allégations au sujet des mesures en cause au titre du GATT de 1994, de l'Accord sur les MIC, de l'Accord SMC et du Protocole d'accession de la Chine.

7.97 Nous notons que les parties, à l'exception des Communautés européennes, n'ont pas demandé au Groupe spécial d'examiner ces allégations dans un ordre particulier.

7.98 Les **Communautés européennes**, citant le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *CE – Bananes III*, font valoir que l'Accord sur les MIC en tant qu'"accord plus spécifique pour ce qui est de l'allégation dont le Groupe spécial est saisi" devrait être examiné en premier[260], les allégations au titre de l'article III du GATT de 1994 étant examinées ensuite. Les **États-Unis** et le **Canada**, quant à eux, ont d'abord présenté leurs allégations au titre de l'article III du GATT de 1994, et ensuite leurs allégations au titre de l'Accord sur les MIC. Les États-Unis et le Canada n'ont pas exprimé de préférence particulière concernant l'ordre suivi par le Groupe spécial pour son analyse de leurs allégations au titre de l'article III du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC.[261]

7.99 Le **Groupe spécial** note que dans l'affaire *CE – Bananes III*, l'Organe d'appel a énoncé le principe à appliquer pour décider de l'ordre dans lequel le Groupe spécial doit effectuer son analyse lorsque deux ou plusieurs dispositions des différents accords visés semblent *a priori* s'appliquer à la mesure en question. Selon l'Organe d'appel, c'est la disposition de l'accord qui "traite expressément, et de manière détaillée", des mesures en cause qui devrait être analysée en premier.[262] Toutefois, pour ce qui est de l'ordre dans lequel le GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC devraient être examinés, comme l'a indiqué un précédent groupe spécial[263], la jurisprudence de l'OMC sur la question de savoir lequel de ces deux accords est le plus spécifique n'est pas uniforme.[264] En outre, nous ne considérons

---

[259] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16.

[260] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 76 (dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphes 202 à 204).

[261] Voir les réponses respectives des États-Unis et du Canada à la question n° 153 du Groupe spécial. Les États-Unis déclarent, par exemple, qu'ils "estiment … que l'ordre de l'analyse relève de l'appréciation du Groupe spécial". *Ibid.*

[262] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 204.

[263] Voir le rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.156.

[264] Dans l'affaire *Canada – Automobiles*, le Groupe spécial a d'abord analysé les mesures en cause, y compris une exemption des droits accordée sur la base de prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine nationale, au regard du GATT de 1994 au motif que: 1) l'Accord sur les MIC ne pouvait pas être caractérisé à bon droit comme étant plus spécifique que l'article III:4 du GATT de 1994, s'agissant des allégations formulées dans cette affaire; 2) il y avait *désaccord entre les parties* sur la question de savoir si les mesures en cause pouvaient être considérées comme des "mesures concernant les investissements et liées au commerce" et sur la question de savoir si elles relevaient explicitement de la Liste exemplative (rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphes 10.63 et 10.91).

Le Groupe spécial *Inde – Automobiles* a considéré d'une manière générale que, même s'il existait un principe directeur indiquant qu'un accord spécifique pouvait à bon droit être examiné avant un accord de nature

pas que, dans le présent différend, les relations qui peuvent exister entre les différentes dispositions sur lesquelles les plaignants fondent leurs allégations nous obligent à suivre, pour notre analyse, un ordre particulier qui, "s'il n'[était] pas suivi, équivaudrait à une erreur de droit".[265]

7.100 Compte tenu de ce qui précède, nous commencerons par examiner les allégations présentées par les plaignants au titre de l'article III du GATT de 1994 en ce qui concerne les pièces automobiles importées en général. Plus précisément, nous examinerons les allégations des plaignants dans l'ordre suivant:

- article III du GATT de 1994;
- Accord sur les MIC;
- article II du GATT de 1994; et
- Accord SMC.

7.101 Nous examinerons ensuite dans l'ordre suivant les allégations présentées par les plaignants au sujet du traitement des kits CKD et des kits SKD prévu par les mesures:

- article II du GATT de 1994; et
- paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accessin de la Chine.

B. ARTICLE III DU GATT DE 1994

1. Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994?

7.102 Les **plaignants** soutiennent que les mesures instituent une imposition intérieure d'une manière incompatible avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994. La **Chine** rejette ces arguments et prétend plutôt que l'imposition instituée par les mesures est un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994.

---

plus générale, l'Accord sur les MIC ne devait pas nécessairement être considéré comme plus spécifique que les dispositions pertinentes du GATT. En conséquence, le Groupe spécial a analysé les mesures en cause, y compris les prescriptions relatives à la localisation applicables aux importations de kits CKD/SKD, au regard du GATT de 1994 pour commencer. Ayant constaté que la "prescription relative à l'indigénisation" était contraire à l'article III:4 du GATT de 1994, le Groupe spécial a conclu qu'il n'était pas nécessaire d'examiner séparément si elle était également incompatible avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC (rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.156, 7.157, 7.159 à 7.161 et 7.324, ainsi que note de bas de page 377).

Après avoir noté que l'Accord sur les MIC était un accord à part entière du système de l'OMC, le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a estimé que cet accord était *plus spécifique* que l'article III:4 du GATT de 1994 pour ce qui était de l'examen des allégations relatives au programme indonésien concernant la voiture nationale dans le cadre duquel des avantages fiscaux et tarifaires étaient subordonnés au respect de certaines prescriptions relatives à la teneur en éléments d'origine locale. Ayant constaté que les mesures étaient incompatibles avec l'article 2 de l'Accord sur les MIC, le Groupe spécial a appliqué le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les allégations des plaignants au titre de l'article III du GATT de 1994. Ce différend est le seul dans lequel un groupe spécial a examiné l'Accord sur les MIC en premier (rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphes 14.61 à 14.63 et 14.93).

[265] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 109.

7.103 L'article III:2, première phrase, du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

> "Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas frappés, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires."

7.104 Dans le cadre de l'affaire *Canada – Périodiques*, l'Organe d'appel a précisé que l'analyse de la question de savoir si une mesure était incompatible avec la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994 faisait intervenir un double critère:

> "[I]l faut répondre à deux questions pour déterminer s'il y a violation de l'article III:2 du GATT de 1994: a) est-ce que les produits importés et les produits nationaux sont des produits similaires; et b) est-ce que les produits importés sont frappés d'une taxe supérieure à celle qui frappe les produits nationaux? Si les réponses à ces deux questions sont affirmatives, il y a violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2."[266]

7.105 Toutefois, avant que nous puissions procéder à l'analyse telle qu'elle a été expliquée dans le cadre de l'affaire *Canada – Périodiques*, il nous faut déterminer à titre préliminaire si l'imposition prévue par les mesures relève effectivement de l'article III:2 du GATT de 1994. Il en est ainsi parce que les parties ne s'accordent pas depuis le départ sur la question de savoir si cette imposition est une "imposition intérieure" relevant de l'article III:2 du GATT de 1994, comme le soutiennent les plaignants, ou un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994, comme l'affirme la Chine.[267] Il s'agit effectivement d'une question cruciale, car une imposition ne peut pas être à la fois un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994 et une "taxe ou autre imposition intérieure" relevant de l'article III:2 du GATT.[268] Par

---

[266] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Périodiques*, page 468.

[267] Nous notons que les parties conviennent que la question dont nous sommes saisis est de savoir si cette imposition est un "droit de douane proprement dit" relevant de la *première phrase* de l'article II:1 b) du GATT de 1994, et non pas un "autre droit ou imposition" relevant de la *deuxième phrase* de cette disposition. (Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36 et note de bas de page 34; la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 23; la deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 27; et les réponses de la Chine aux questions n° 79 et 88 du Groupe spécial.)

[268] Aucune des parties au présent différend ne s'est opposée à ce que nous débutions notre analyse de l'allégation au titre de l'article III:2 du GATT de 1994 par cette détermination préliminaire, puisque la Chine et les plaignants conviennent que les "impositions qui font l'objet du présent différend sont soit des impositions intérieures (comme le soutiennent les plaignants), soit des droits de douane (comme l'affirme la Chine)" (réponse des États-Unis à la question n° 88 du Groupe spécial; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 13; et deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 9). Voir aussi la réponse du Canada à la question n° 103 du Groupe spécial. La Chine prend note elle aussi de cette position nuancée des plaignants quant au caractère binaire de l'article II et de l'article III du GATT de 1994 et affirme que "le Canada, à tout le moins, semble admettre qu'une mesure ou imposition qui relève valablement de l'article II ne peut pas être analysée au titre de l'article III" (réponse de la Chine à la question n° 179 a) du Groupe spécial et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 123). Toutefois, la Chine estime que la "question liminaire" dont est saisi le Groupe spécial porte sur la nature de l'*ensemble* des mesures, bien qu'elle affirme aussi expressément, uniquement en ce qui concerne l'*imposition*, qu'"… un droit de douane relevant de l'article II ne peut pas être analysé simultanément en tant qu'"imposition intérieure" soumise aux disciplines de l'article III …" (réponse de la Chine à la question n° 203 du Groupe spécial). Nous rappelons en outre que les plaignants ont formulé respectivement des allégations subsidiaires, entre autres au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que l'*imposition* prévue par les mesures est une imposition à la frontière (voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 210 à 213; la

conséquent, comme des groupes spéciaux l'ont fait avant nous[269], nous devons d'abord décider laquelle de ces deux dispositions s'applique à l'imposition prévue par les mesures.[270]

7.106 Nous débuterons donc notre analyse préliminaire en rappelant comment l'imposition est instituée par les mesures.[271]

---

première communication écrite des États-Unis, paragraphe 117; et la première communication écrite du Canada, paragraphe 132). L'accent que les plaignants ont mis sur l'*imposition* dans les allégations subsidiaires qu'ils ont formulées au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994 nous conforte dans l'idée qu'ils admettent que la question de savoir si l'*imposition* prévue par les mesures relève de la première phrase de l'article II:1 b) ou de l'article III:2 du GATT de 1994 est effectivement une question binaire.

[269] Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.4. Voir aussi le rapport du Groupe spécial du GATT *Grèce – Droits d'importation*, dans lequel il est dit que la "… principale question appelant une décision est celle de savoir si la taxe grecque est ou non une taxe ou une imposition intérieure frappant des produits importés, au sens du paragraphe 2 de l'article III. Si la réponse à cette question était affirmative, le sous-groupe estimerait que la taxe tombe sous le coup des dispositions de l'article III …" (paragraphe 5). Dans le rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – Pièces de monnaie en or*, qui n'a pas été adopté, les parties elles-mêmes sont convenues, s'agissant du mandat du Groupe spécial, "que celui-ci donnerait son avis … sur la question de savoir si la mesure fiscale de la province de l'Ontario concernant les ventes de pièces de monnaie en or [était] conforme aux dispositions des articles III [ou] II de l'Accord général avant de passer à l'audition des arguments complémentaires relatifs aux autres éléments précisés dans le mandat" (paragraphe 49 – d'après le contexte dans lequel s'inscrit cette phrase, nous croyons comprendre que le Groupe spécial voulait dire "ou" plutôt que "et"). Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.139. S'agissant du passage du rapport du Groupe spécial du GATT non adopté *Canada – Pièces de monnaie en or*, que nous avons cité plus haut, nous rappelons que l'Organe d'appel a dit, dans le cadre de l'affaire *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, que, même si "les rapports des groupes spéciaux non adoptés n'avaient aucun statut juridique dans le système du GATT ou de l'OMC, … un groupe spécial pouvait néanmoins s'inspirer utilement du raisonnement présenté dans [des] rapport[s] … qu'il jugeait en rapport avec l'affaire dont il était saisi" (paragraphe 43).

[270] Ce faisant, nous exécuterons la tâche qui nous incombe en vertu de l'article 11 du Mémorandum d'accord, qui consiste à déterminer l'applicabilité des dispositions citées par les plaignants aux mesures contestées. En outre, dans le présent différend, nous estimons que répondre à cette question préliminaire ne nous oblige pas à donner des définitions positives de ce que constituent une "imposition intérieure" et un "droit de douane proprement dit" au titre de l'article III:2 et de l'article II:1 b) du GATT de 1994, respectivement, car il nous suffira d'examiner les éléments qui distinguent ces deux types d'impositions. Nous appliquerons ensuite ces éléments aux aspects particuliers de l'imposition prévue par les mesures afin de déterminer la disposition dont elle devrait relever. Nous estimons aussi que cette analyse préliminaire ne préjuge pas de l'analyse distincte que nous ferons plus loin au sujet de la question de savoir si certains aspects des mesures tombent sous le coup de l'article III:4 du GATT de 1994. Nous estimons toutefois que la constatation que nous formulerons ici sur la question de savoir si l'imposition relève de l'article III:2 ou de l'article II:1 b) du GATT de 1994 peut avoir une incidence sur cette autre analyse préliminaire. Enfin, étant donné que les parties ne contestent pas que l'imposition instituée par les mesures n'est *pas* visée par le membre de phrase "d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation", au sens de l'article II:1 b), deuxième phrase, du GATT de 1994, nous estimons que l'objet de notre analyse dans la présente section ne consiste pas à établir une démarcation entre les "droits de douane proprement dits" dont il est question dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 et les "autres droits ou impositions de toute nature" dont il est question dans la deuxième phrase de cette disposition. Comme il est expliqué plus en détail ci-après, la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 n'est pertinente en l'espèce que dans la mesure où elle apporte des éléments contextuels à l'appui de l'interprétation des termes "à leur importation" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

[271] Voir aussi la section VII.A.1 b) i) plus haut.

a) Imposition prévue par les mesures

7.107 Le **Groupe spécial** rappelle que la Chine, comme il est expliqué plus haut au paragraphe 7.24, impose en vertu des mesures une imposition dont le montant est équivalent au taux de droit applicable aux véhicules automobiles (25 pour cent en moyenne) sur les pièces automobiles qui sont importées et utilisées par des fabricants d'automobiles pour assembler des véhicules automobiles, si ces pièces automobiles sont assimilées à des véhicules complets, eu égard aux seuils fixés par les mesures. Comme nous l'avons expliqué plus haut dans la section VII.A.1 b) i), au titre des mesures, la détermination finale quant à savoir si certaines pièces automobiles sont assimilées à des véhicules complets et donc soumises à l'imposition est établie une fois que les pièces automobiles, importées sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples, sont assemblées pour constituer des véhicules complets en Chine.

7.108 Nous rappelons également que l'article 29 du Décret n° 125[272] dispose que les pièces automobiles importées par un fournisseur indépendant et achetées ultérieurement par un fabricant d'automobiles afin d'assembler des véhicules automobiles en Chine seront elles aussi imputées sur les seuils établis par les mesures. La Chine a expliqué que les formalités douanières nécessaires auront été accomplies pour les pièces automobiles importées que le fabricant d'automobiles achète à un fournisseur indépendant en Chine et que celles-ci ne seront plus soumises au contrôle de la douane. La Chine explique en outre que les règles régissant les marchandises sous douane ne s'appliquent pas aux pièces automobiles importées par un fournisseur indépendant. En application de l'article 29 du Décret n° 125, les fabricants d'automobiles qui achètent des pièces automobiles importées auprès d'un fournisseur indépendant sont alors redevables de la différence entre une imposition équivalant au montant des taux de droits applicables aux véhicules automobiles et le montant du droit pour les pièces automobiles qui a déjà été acquitté par le fournisseur indépendant au moment de l'importation.[273]

7.109 Étant donné que la Chine soutient que, dans le cadre des mesures, l'imposition frappant les pièces automobiles importées achetées auprès d'un fournisseur indépendant ne fonctionne pas de la même manière que l'imposition frappant les pièces automobiles importées par des fabricants d'automobiles, nous nous demanderons d'abord si nous devons examiner l'imposition perçue en application de l'article 29 du Décret n° 125 séparément de l'imposition perçue d'une manière générale au titre des mesures aux fins de l'examen de l'allégation présentée par les plaignants au titre de l'article III:2 du GATT de 1994.

i) Arguments des parties

7.110 Les **plaignants** font valoir que l'imposition prévue par l'article 29 du Décret n° 125 ne peut pas être distinguée de l'imposition perçue au titre des autres dispositions du Décret n° 125.

7.111 Les **Communautés européennes** soutiennent que l'article 29 est une disposition de nature générale qui s'applique aux fabricants d'automobiles qui achètent des pièces automobiles à des fournisseurs. L'article 29 reprend la phraséologie des mesures en ce qui concerne les parties "assimilées à des véhicules complets" et il est en rapport direct avec l'économie générale des mesures, qui veut que le classement des pièces importées dépende de leur utilisation à l'intérieur de la Chine.[274]

---

[272] Le texte de l'article 29 du Décret n° 125 est cité en partie plus haut, au paragraphe 7.37.

[273] Voir les réponses de la Chine aux questions n° 20, 20 b), 31, 65, 83, 92 et 101 du Groupe spécial.

[274] Réponse des Communautés européennes à la question n° 101 du Groupe spécial; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 54; et deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 21.

En outre, le fait que les droits de douane et les impositions intérieures de 15 pour cent doivent être acquittés par la *même* personne lorsque l'importateur est le fabricant d'automobiles, et qu'ils peuvent donc être dissimulés sous une imposition globale de 25 pour cent, ne peut influer sur l'évaluation juridique effectuée au titre des articles II et III du GATT de 1994.[275]

7.112 Les **États-Unis** font valoir que le nombre ou la valeur des pièces importées par des tiers peut être déterminant quant à la question de savoir si les impositions frappent toutes les pièces importées qui sont utilisées dans un véhicule produit localement. Conformément au Décret n° 125, si le nombre ou la valeur des pièces importées qui sont comprises dans un véhicule donné dépasse les seuils indiqués, toutes les pièces importées qui sont comprises dans ce véhicule seront frappées d'une imposition de 25 pour cent. L'article 29 du Décret n° 125 autorise un fabricant à *déduire* de cette imposition la valeur des droits de douane qu'un autre fournisseur a acquittés pour une des pièces utilisées pour assembler le véhicule. Il n'existe donc pas d'"imposition distincte", seulement une déduction admissible sur présentation d'éléments de preuve suffisants indiquant que le paiement a été effectué à la frontière par le fournisseur indépendant. De même, toutes les pièces importées, indépendamment de leur provenance, sont prises en compte pour déterminer si les seuils fixés par les articles 21 et 22 du Décret n° 125 ont été atteints. Partant, d'après l'analyse de la Chine, rien ne permet de distinguer en réalité l'imposition frappant les pièces importées par des tiers et les pièces importées par le fabricant. Si, comme la Chine semble l'admettre, l'imposition frappant les pièces des tiers est une imposition intérieure, l'imposition dont sont frappées les pièces du fabricant doit aussi en être une.[276]

7.113 Le **Canada** fait valoir que toutes les pièces importées (quel que soit l'importateur) sont prises en compte collectivement aux fins des seuils prévus par les mesures. En conséquence, les mesures ne sont même pas appliquées aux pièces importées conformément à l'objectif exprès des mesures, qui consiste à appliquer la Liste de la Chine. Cela démontre à quel point les mesures sont vraiment arbitraires et discriminatoires, puisque les seuils relatifs au volume et à la valeur, qui sont manifestement en eux-mêmes des prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux, sont appliqués à des produits qui devraient être soumis au traitement national, comme même la Chine le concède.[277]

7.114 La **Chine** soutient, d'une part, que l'article 29 du Décret n° 125 est "différent, d'un point de vue conceptuel", par rapport à l'article II, parce que l'importateur initial de ces pièces et composants a, le plus souvent, déjà accompli les formalités douanières relatives à ces importations, et que les marchandises ne sont plus sous le contrôle de la douane. D'autre part, elle soutient que les impositions recouvrées en application de l'article 29 sont néanmoins des droits de douane proprement dits relevant de l'article II du GATT de 1994, car elles se rapportent objectivement au classement adéquat des pièces et composants importés qui font partie d'un ensemble de pièces et composants importés qui, dans leur intégralité, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule

[275] Observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 185 d) du Groupe spécial.

[276] Réponses des États-Unis aux questions n° 185 e) et 198 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 185 c) du Groupe spécial; et première déclaration orale des États-Unis, paragraphe 28.

[277] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 4 et 5; et réponses du Canada aux questions n° 101, 185 e) et 198 du Groupe spécial.

automobile. L'article 29 a donc pour effet d'appliquer le droit frappant les véhicules automobiles aux pièces automobiles importées, quel que soit l'importateur.[278]

ii) Examen par le Groupe spécial

7.115 Le **Groupe spécial** estime que l'article 29 n'institue pas une imposition qui est différente de l'imposition instituée d'une manière générale par les mesures: les fabricants d'automobiles utilisent des pièces automobiles importées par un fournisseur indépendant de la même manière que celles qu'ils ont importées directement eux-mêmes pour assembler des véhicules automobiles, et les pièces automobiles importées soit par des fabricants de véhicules, soit par des fournisseurs indépendants, sont soumises aux mêmes seuils fixés par les mesures.[279] De l'avis du Groupe spécial, les éléments cités par la Chine, tels que ceux mentionnés plus haut au paragraphe 7.108, pour essayer de faire valoir que l'imposition frappant les pièces automobiles dans le cadre de l'article 29 est différente, d'un point de vue conceptuel, de l'imposition en général[280], ne modifient pas notre conclusion selon laquelle il n'y a qu'une imposition, qui résulte finalement de l'application des seuils après l'assemblage des pièces importées pour constituer des véhicules complets en Chine. Pour les raisons qui précèdent, nous ne pensons pas que l'imposition instituée en vertu de l'article 29 du Décret n° 125 devrait être analysée séparément de l'imposition instituée d'une manière générale par les mesures. En fait, il s'agit d'une seule et même imposition.

b) L'imposition est-elle une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994?

i) Aperçu des arguments des parties

7.116 Les **Communautés européennes** font valoir que les impositions sont des impositions intérieures et qu'elles relèvent donc de l'article III du GATT de 1994, parce que l'application des mesures n'est déclenchée que par le processus de fabrication qui a effectivement lieu en Chine et dans le cadre duquel des pièces automobiles importées sont utilisées pour produire des véhicules destinés à être vendus en Chine (article 7 du Décret n° 125). Les impositions de la Chine ne sont perçues ni au moment ni au lieu de l'importation, mais à l'intérieur du pays, après l'assemblage et la fabrication, comme le confirme le libellé de l'article 28 du Décret n° 125. Plus particulièrement, les Communautés européennes maintiennent que les impositions prévues par les mesures de la Chine ne sont pas imposées en fonction de la manière dont les pièces automobiles sont présentées *à l'importation*, mais en fonction de la façon dont elles sont utilisées *après* importation et, en particulier, en fonction de la question de savoir si elles sont utilisées ultérieurement pour assembler et fabriquer en Chine des véhicules dont la teneur en produits nationaux est insuffisante. La *raison* ou l'*événement* qui donne lieu aux impositions prévues par les mesures n'est pas l'importation des pièces en Chine,

[278] Réponses de la Chine aux questions n° 83, 92 et 101 du Groupe spécial; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 186.

[279] Ainsi, nous ne voyons rien dans les articles 21 et 22 du Décret n° 125 (qui fixent les seuils permettant de déterminer si des pièces automobiles devraient être "assimilées à des véhicules complets" ou "constituer des ensembles réputés importés", respectivement), qui établirait une distinction entre les pièces importées au titre de l'article 29 et celles importées d'une manière générale au titre des mesures. On trouvera aux paragraphes 7.32 et 7.33 une description de ces deux dispositions du Décret n° 125. Voir aussi le paragraphe 7.37.

[280] Comme la Chine l'explique elle-même, les 10 pour cent que le fournisseur indépendant acquitte à la frontière lorsqu'il importe des pièces automobiles sont tout simplement "déduits" du montant final que le fabricant devra finalement acquitter une fois que ces pièces, ainsi que d'autres pièces, nationales et/ou importées, auront été utilisées pour assembler/produire des véhicules complets en Chine. Voir les réponses de la Chine aux questions n° 31 et 65 du Groupe spécial.

mais leur utilisation pour assembler, monter, équiper et fabriquer un véhicule complet après leur importation.[281]

7.117 Les **États-Unis** font également valoir que les mesures de la Chine s'appliquent *après* l'importation du produit et que l'on ne peut donc considérer qu'elles imposent un droit de douane proprement dit. Les impositions de la Chine ne sont donc pas imposées au moment de l'entrée des pièces en Chine ni en tant que condition de leur admission, mais ce sont plutôt des impositions intérieures dont l'application dépend des particularités des opérations de fabrication effectuées en Chine. Ce sont donc des impositions intérieures. Pour les États-Unis, la nature intérieure des mesures et des impositions est confirmée, entre autres choses, par les facteurs suivants: premièrement, la détermination quant à savoir si les pièces importées présentent les "éléments caractéristiques d'une automobile complète" est établie au moment où les pièces sont utilisées dans le processus d'assemblage et non pas au moment où les pièces entrent sur le territoire auquel se rapporte la Liste de la Chine (article 5 du Décret n° 125)[282]; deuxièmement, au titre des mesures, toutes les pièces d'un véhicule complet sont prises en compte pour déterminer s'il convient de percevoir une imposition de 25 pour cent, quelle que soit l'origine des pièces, quel que soit le moment ou l'endroit où elles sont entrées sur le territoire de la Chine et quel que soit l'importateur; troisièmement, même si une pièce a été importée par un fournisseur et même si ce fournisseur a déjà acquitté les redevances douanières et les droits de douane, cette pièce est néanmoins groupée avec les pièces importées par le fabricant lui-même lorsque la détermination est établie (par conséquent, des pièces importées identiques *faisant partie du même envoi* peuvent être soumises à des impositions différentes en fonction de leur utilisation à l'intérieur du pays); quatrièmement, c'est le fabricant, et non pas l'importateur, qui est assujetti à l'imposition de 25 pour cent – indépendamment de la question de savoir si le fabricant est effectivement l'importateur de la pièce en question; et, cinquièmement, la vérification officielle est effectuée par les autorités chinoises sur le site du fabricant, et non pas à la frontière (article 7 du Décret n° 125). Enfin, il est également significatif que les déterminations prévues par les mesures ne sont pas établies par les douanes chinoises dans le cadre de procédures douanières normales, mais par un organe administratif spécial conformément à des mesures élaborées par des organismes œuvrant dans le domaine de la politique industrielle.[283]

---

[281] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 139; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 25 et 26; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 51; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 18; et réponses des Communautés européennes aux questions n° 90, 90 b) et 181 du Groupe spécial.

[282] À cet égard, les États-Unis soulignent que même si un fabricant pouvait déterminer que certaines pièces automobiles vont être utilisées dans un *modèle* de véhicule donné, il ne saurait pas du tout, eu égard au processus de la chaîne d'assemblage, dans quel *véhicule* particulier une pièce particulière va être incorporée. Par ailleurs, dans un envoi de pièces en vrac, il est impossible de déterminer à l'avance quelles pièces seront effectivement utilisées pour la production, par opposition à celles qui seront rejetées parce qu'elles sont défectueuses, à celles qui seront endommagées au cours du processus ou à celles qui seront gardées en stock pour être utilisées éventuellement comme pièces de rechange. Ainsi, il est impossible d'identifier un véhicule donné dans un ensemble de pièces données tant que ce véhicule n'a pas été effectivement assemblé en Chine. Les États-Unis rappellent que la Chine affirme qu'elle peut identifier les pièces d'un *modèle* donné à la frontière, mais elle n'affirme pas qu'elle peut identifier les *pièces* d'un *véhicule* donné. En conséquence, les États-Unis concluent qu'il faut donc, aux termes des mesures, attendre jusqu'à ce que le véhicule ait été assemblé avant de déterminer le montant final des impositions (réponse des États-Unis à la question n° 176 du Groupe spécial).

[283] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 76 à 80; première déclaration orale des États-Unis, paragraphes 23 à 26; deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphes 14, 16 et 17; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 22 et note de bas de page 13 relative au paragraphe 22; réponses des États-Unis aux questions n° 87, 90 et 186 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 134 du Groupe spécial.

7.118 S'agissant des pièces automobiles importées, le **Canada** soutient que les mesures imposent des impositions et des exigences administratives qui ne dépendent pas de l'état du produit lorsqu'il est présenté à la frontière, mais de l'utilisation de ces pièces importées pour la fabrication de véhicules, laquelle intervient après l'importation. En d'autres termes, l'obligation liée aux produits importés au titre des mesures ne naît qu'après que le produit connexe final, l'automobile complète, est sorti de la chaîne d'assemblage. En conséquence, le Canada ne voit rien dans les mesures qui indiqueraient l'existence d'une relation avec l'exécution d'obligations fiscales valables. S'agissant des fabricants de pièces automobiles qui utilisent des pièces importées, le taux de droit consolidé pour les pièces (habituellement 10 pour cent) est acquitté à la frontière. Si cette pièce automobile importée est ensuite utilisée pour fabriquer un véhicule dont la teneur en produits importés dépasse les seuils relatifs à la valeur ou à la quantité qui sont établis par les mesures, une imposition intérieure additionnelle (habituellement 15 pour cent de plus) est imposée d'après la valeur de la pièce automobile importée. Si le fabricant de véhicules peut établir que le droit a déjà été acquitté par le fabricant de pièces automobiles, l'importateur initial, le fabricant de véhicules recevra alors un crédit de 10 pour cent, et acquittera en réalité une imposition intérieure de 15 pour cent. Si le fabricant de véhicules n'est pas en mesure d'en faire la démonstration à la satisfaction des douanes, il sera alors assujetti à une imposition intérieure de 25 pour cent. Cela démontre que les mesures s'appliquent aux pièces automobiles une fois qu'elles sont en libre pratique sur le marché automobile intérieur chinois et qu'elles dépendent entièrement de l'utilisation qui est faite des pièces après leur importation.[284]

7.119 En résumé, l'essentiel des arguments des **plaignants**[285] au titre de ce point est que l'imposition sur les pièces automobiles importées qui résulte des mesures est une imposition intérieure relevant de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, parce qu'elle intervient en raison de l'utilisation effective de ces pièces dans l'assemblage de véhicules complets qui est effectué à l'intérieur de la Chine après l'importation. Les plaignants font valoir que si l'imposition était vraiment un "droit de douane proprement dit", elle serait imposée uniquement en fonction de l'*état* ou de la *condition* de ces marchandises au moment où elles sont présentées à la frontière, "à leur importation" en Chine[286], comme l'exige une interprétation correcte de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, et non pas en fonction de leur utilisation à l'intérieur de la Chine pour l'assemblage de véhicules complets. Pour les plaignants, un "droit de douane proprement dit", même s'il est recouvré après l'importation ou au-delà du point d'importation, doit être imposé en tenant compte uniquement de l'état du produit au moment de l'importation. L'objectif politique déclaré des mesures, la description et la qualification de l'imposition au titre des mesures ainsi que le fait que l'imposition est recouvrée par l'autorité douanière sont tous des facteurs non pertinents lorsqu'il s'agit de déterminer si l'imposition est un "droit de douane proprement dit".

---

[284] Première communication écrite du Canada, paragraphe 84 et note de bas de page 114 relative à ce paragraphe; et réponse du Canada à la question n° 90 a) du Groupe spécial.

[285] L'Argentine, l'Australie, le Japon et le Mexique, qui ont participé aux travaux du Groupe spécial en qualité de tierces parties et qui ont présenté des communications écrites, appuient la thèse des plaignants sur ce point. (Voir la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphes 8 à 17; la déclaration orale de l'Argentine, paragraphes 2 à 7; la déclaration orale de l'Australie, paragraphes 4 à 16; la communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 4 à 22; la déclaration orale du Japon, paragraphes 2 à 11; et la communication du Mexique en tant que tierce partie, paragraphes 4 à 6.) Le Brésil n'a pas fait part de ses vues sur la qualification idoine des mesures en cause mais il a mis en évidence des éléments importants en ce qui concerne les différences entre l'article II et l'article III du GATT de 1994 (voir la déclaration orale du Brésil, paragraphes 2 à 9).

[286] Ou d'après l'"instantané" des marchandises, pour reprendre les termes employés par le Canada (voir la réponse du Canada à la question n° 90 b) du Groupe spécial); ou en fonction des marchandises "telles qu'elles ont été admises" (voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 22).

7.120 Toutefois, la **Chine** avance divers arguments à l'appui du moyen de défense selon lequel les mesures contestées imposent des droits de douane proprement dits relevant de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994. Premièrement, parce que les impositions sont imposées *en fonction de l'entrée* des marchandises en Chine. En outre, parce que ces impositions sont imposées "à leur importation", au sens de l'article II:1 b), première phrase, car elles *ont trait ou satisfont à une condition de l'obligation qui naît au moment de l'importation*.[287] Par ailleurs, ces impositions sont aussi des droits de douane proprement dits parce que ce sont des impositions que la Chine est *autorisée* à imposer *en raison* ou *comme condition de* l'importation du produit, indépendamment du moment et de l'endroit précis où elles sont imposées ou recouvrées.[288] Enfin, la Chine explique qu'un facteur important concernant la qualification des impositions en tant que droits de douane proprement dits est que celles-ci sont imposées par des mesures qui appliquent la Liste de concessions de la Chine en donnant effet aux dispositions de cette liste qui concernent les "véhicules automobiles". Elles les appliquent en définissant les circonstances dans lesquelles la Chine classera les pièces automobiles et les ensembles importés comme ayant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet au titre de ces dispositions tarifaires.[289] Elles sont appliquées indépendamment de la façon dont les importateurs choisissent d'organiser leurs importations de pièces automobiles: soit sous forme d'envoi unique, soit sous forme d'envois multiples. C'est donc l'importation de pièces de modèles de véhicule enregistrés, c'est-à-dire ceux qui contiennent des pièces importées qui, une fois assemblées, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet, qui donne lieu à l'imposition de l'imposition, et non pas l'utilisation qui en est faite à l'intérieur du pays.

7.121 Au vu des arguments des parties quant à la question de savoir si l'imposition relève de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994 ou de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994[290], le **Groupe spécial** considère qu'il doit examiner ces deux dispositions conformément aux règles coutumières d'interprétation des traités énoncées dans la *Convention de Vienne sur le droit des traités* ("*Convention de Vienne*").[291] Pour ce faire, nous retiendrons aussi l'approche interprétative qui a été adoptée par le Groupe spécial qui était chargé de l'affaire *Inde – Automobiles*:

> "Le Groupe spécial pense qu'il est essentiel d'adopter une approche fondée exclusivement sur l'application des règles coutumières d'interprétation du droit international public, conformément à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord, et ce sans présumer l'existence d'un équilibre préétabli ou systémique entre les deux articles. Les règles coutumières fournissent des moyens suffisants pour obtenir un résultat approprié de nature à dissiper les préoccupations de ce genre, puisqu'elles

[287] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 67; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 112.

[288] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 7; deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 115; et réponses de la Chine aux questions n° 87 et 109 du Groupe spécial.

[289] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 43; et première déclaration orale de la Chine, paragraphe 28.

[290] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36 et note de bas de page 34; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 23; deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 27; et réponses de la Chine aux questions n° 79 et 88 du Groupe spécial.

[291] Voir l'article 3:2 du Mémorandum d'accord. Selon ces règles, 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 (article 31 de la *Convention de Vienne*). Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, conformément à l'article 32 de la *Convention de Vienne*. Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Essence*, pages 16 et 17; le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, page 104; et le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphes 45 et 46.

> exigent que le sens ordinaire des termes d'un traité soit examiné dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but. À cet égard, le contexte comprend la lecture de chaque article en liaison avec les autres dispositions qui pourraient être pertinentes et l'analyse, le cas échéant, de toute différence dans la terminologie. Le principe de l'effet utile doit aussi être appliqué pour ne rendre inutile aucune disposition.
>
> S'il peut être utile de considérer d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC comme faisant partie du contexte qui éclaire le sens d'une disposition donnée, il ne faut pas supposer *a priori* que la portée de cette disposition dépend simplement de l'existence d'autres dispositions susceptibles d'avoir une certaine pertinence dans la situation considérée: les limites d'une disposition devraient découler de ses termes, lus dans leur contexte en même temps que les autres dispositions de l'accord. Le Groupe spécial est également conscient du fait que divers aspects d'une mesure particulière peuvent légitimement être visés par différentes dispositions des Accords de l'OMC."[292]

ii) "Taxes et autres impositions intérieures" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994

Arguments des parties

7.122 Les **Communautés européennes** font valoir que les impositions intérieures relevant de l'article III:2 du GATT de 1994 ne frappent pas les "produits à leur importation sur le territoire", mais des produits déjà "importés sur le territoire".[293]

7.123 Les **États-Unis** font valoir que l'examen du libellé employé à l'article III:2 fait apparaître une relation entre les produits qui ont été "importés sur le territoire" d'un Membre et les "taxes ou autres impositions intérieures". Ainsi, contrairement aux droits de douane proprement dits relevant de l'article II, qui dépendent du produit au moment de l'importation, une imposition intérieure relevant de l'article III:2 peut être liée au produit tel qu'il existe après qu'il a été importé sur le territoire d'un Membre.[294] Les États-Unis soutiennent que l'applicabilité (ou la non-applicabilité) de l'article III:2 résulte de l'emploi dans cette disposition des termes "impositions intérieures" et non de la thèse (soutenue par la Chine) voulant que l'article II donne la "permission" d'enfreindre l'article III.[295] C'est pourquoi la Chine a tort d'affirmer que les droits de douane constitueront toujours "une violation des principes de non-discrimination inscrits à l'article III". Le même type de discrimination n'existe pas en ce qui concerne les droits de douane imposés régulièrement par les Membres de l'OMC. C'est-à-dire que le niveau des impositions frappant *d'autres produits importés* ne dépend pas de la façon dont la pièce importée est utilisée sur le territoire du Membre.[296]

7.124 Le **Canada** ajoute que l'Organe d'appel et l'acquis du GATT ont montré très clairement que l'article III existe pour empêcher la discrimination à l'encontre des produits importés, en protégeant les anticipations relatives à l'égalité des rapports de concurrence entre les produits importés et les produits nationaux. La protection accordée par l'article III ne joue pas simplement en ce qui concerne les produits qui sont arrivés sur le marché intérieur, mais aussi en ce qui concerne la détermination du point même à partir duquel le traitement national doit s'appliquer. Ce point *doit* correspondre au

---

[292] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.222 et 7.223. Les plaignants sont convenus de cette approche dans leurs réponses respectives à la question n° 203 du Groupe spécial.

[293] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

[294] Réponse des États-Unis à la question n° 186 du Groupe spécial.

[295] Deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 9.

[296] Deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 12.

moment où le produit est présenté matériellement à la frontière. Sinon, comment l'objectif de l'article III pourrait-il être atteint, lorsque la portée même des concessions tarifaires est incertaine et que le Membre peut faire passer la frontière où bon lui semble, de façon à refuser d'accorder le traitement national?[297]

7.125 Selon la **Chine**, que la question soit examinée sous l'angle de l'article II ("à leur importation") ou sous l'angle de l'article III ("importés"), il est évident que pour pouvoir délimiter l'article II et l'article III, il faut savoir ce que l'on entend lorsque l'on dit que le *processus d'importation* des produits est terminé. C'est l'achèvement de ce processus qui constitue la démarcation entre la discrimination admissible au titre de l'article II et la discrimination inadmissible au titre de l'article III. De l'avis de la Chine, les importations sont "dédouanées" lorsque *toutes* les formalités douanières ont été accomplies et que les marchandises sont en libre pratique sur le territoire douanier. En particulier, la Chine estime que les importations ont été "dédouanées" lorsque les autorités douanières nationales ont accompli les procédures administratives nécessaires pour l'imposition et la liquidation des impositions spécifiques à la frontière que le Membre est *autorisé* à imposer en ce qui concerne les importations en question et que les importations ne sont plus soumises au contrôle de la douane. Un Membre ne peut pas instituer une imposition se rapportant au processus de dédouanement et se soustraire ainsi aux disciplines de l'article III en matière de non-discrimination. Il doit plutôt s'agir d'un type d'imposition que le Membre est autorisé à imposer au titre de sa liste de concessions ou conformément à d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC.[298]

Examen par le Groupe spécial

7.126 La première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

> "Les produits du territoire de toute partie contractante importés sur le territoire de toute autre partie contractante ne seront pas frappés, directement ou indirectement, de taxes ou autres impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent, directement ou indirectement, les produits nationaux similaires."

7.127 Ni l'article III:2 du GATT de 1994 ni aucun autre accord visé de l'OMC ne donnent de définition des termes "taxes ou impositions intérieures". Le *Dictionary of Trade Policy Terms* définit "internal taxes" (taxes intérieures) de la façon suivante:

> "Government charges *applied to sale* of goods and services *inside a customs territory*. Article III of the GATT requires that such charges are levied at the same rate for domestic products as for imported products. In other words, *national treatment* is a fundamental obligation in this regard. ..." (Impositions des pouvoirs publics *sur la vente* de marchandises et de services *à l'intérieur d'un territoire douanier*. L'article III du GATT exige que le taux des impositions qui sont perçues soit le même pour les produits nationaux et pour les produits importés. En d'autres termes, le *traitement national* est une obligation fondamentale à cet égard. …)[299]

7.128 Cette définition de "taxes intérieures" montre que le terme "intérieures" semble indiquer que l'élément qui donne naissance à l'obligation d'acquitter l'imposition – par exemple la vente de marchandises – intervient à l'intérieur du territoire douanier.

---

[297] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 13.

[298] Réponse de la Chine à la question n° 37 du Groupe spécial.

[299] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, 4ème édition, 2003, page 184. (pas d'italique dans l'original)

7.129 Cela semble aussi cadrer avec le libellé de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, dans laquelle il est question "[d]es produits du territoire de toute partie contractante *importés sur le territoire* de toute autre partie contractante".[300] En d'autres termes, les produits qui ont déjà été *importés* sur le territoire douanier d'un Membre ne devraient pas être frappés de taxes ou autres impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Ainsi, l'imposition d'une imposition intérieure n'est pas déclenchée par l'action qui consiste à *importer* un produit sur le territoire de toute autre partie contractante.[301]

7.130 Nous trouvons aussi des indications utiles dans la jurisprudence antérieure du GATT quant à la question de savoir si une imposition est soumise aux disciplines de l'article II ou à celles de l'article III du GATT de 1994. Par exemple, dans le cadre de l'affaire *Belgique – Allocations familiales*, le Groupe spécial du GATT a estimé que le fait que la retenue n'était "perçue que sur des produits achetés par les pouvoirs publics, pour leur propre usage, et non pas sur des importations en tant que telles, et que la perception [avait] lieu non pas au moment de l'importation, mais lorsque le prix d'achat [était] acquitté par les pouvoirs publics intéressés" constituait un motif suffisant pour qualifier cette retenue d'"[imposition] intérieure" au sens de l'article III:2.[302] Dans le rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – Pièces de monnaie en or*, qui n'a pas été adopté, le Groupe spécial, aux prises avec la question de savoir si la taxe de la province de l'Ontario sur les ventes au détail de pièces de monnaie en or relevait de l'article III ou de l'article II du GATT, a noté, en s'appuyant sur l'affaire *Belgique – Allocations familiales*, que la taxe était perçue au moment de la vente au détail des marchandises dans la province et non au moment de leur importation sur le territoire canadien, et qu'elle affectait donc le prix de vente au détail des pièces de monnaie en or sur le marché intérieur plutôt que l'importation de *Krugerrands* en tant que telle. Le Groupe spécial a donc estimé que la taxe était une "taxe intérieure" à examiner au titre de l'article III et non une "imposition à l'importation" à examiner au titre de l'article II.[303]

7.131 En outre, dans l'affaire *Argentine – Peaux et cuirs*, le Groupe spécial a constaté que le paiement anticipé de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) établi par la mesure contestée était une mesure intérieure relevant de l'article III:2, première phrase, parce que la mesure s'appliquait aux "opérations d'importation définitives, mais seulement si les produits importés [étaient] ensuite revendus sur le marché intérieur argentin".[304] En d'autres termes, la mesure prévoyait le paiement anticipé de la TVA exigible sur une transaction *intérieure*. En outre, le Groupe spécial, se fondant sur la note additionnelle relative à l'article III du GATT de 1994, a dit que le fait que la perception était "effectuée au moment et au lieu de l'importation" n'empêchait pas de la considérer comme une "mesure fiscale intérieure".[305]

7.132 Tout comme ces groupes spéciaux du GATT et de l'OMC, nous estimons aussi qu'un élément important qui indiquerait qu'une imposition constitue une "taxe ou autre imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994 tient à la question de savoir si l'obligation d'acquitter cette imposition existe en raison d'un facteur *interne* (parce que le produit a été *revendu* sur le marché

---

[300] Pas d'italique dans l'original. Il est également question de produits *importés* dans l'article III:1.

[301] À l'évidence, l'importation est une condition préalable nécessaire pour qu'un produit devienne un "produit importé" et qu'il bénéficie ainsi du traitement national en matière de taxation intérieure. Voir aussi le paragraphe 7.133 plus bas.

[302] Rapport du Groupe spécial du GATT *Belgique – Allocations familiales*, paragraphe 2.

[303] Rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – Pièces de monnaie en or* (non adopté), paragraphe 50. Voir aussi la note de bas de page 269.

[304] Rapport du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.145 (note de bas de page initiale omise).

[305] Rapport du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.145.

intérieur, par exemple, ou qu'il a été *utilisé* à l'intérieur du pays), en ce sens que ce "facteur interne" intervient *après l'importation* du produit d'un Membre sur le territoire d'un autre Membre.

7.133 Nous trouvons des éléments contextuels à l'appui de cette interprétation dans la note additionnelle relative à l'article III du GATT de 1994, qui précise que toute taxe ou autre imposition intérieure qui s'applique au produit importé comme au produit national similaire et qui est perçue, dans le cas du produit importé, au moment ou au lieu de l'importation, n'en sera pas moins considérée comme une taxe ou autre imposition intérieure relevant de l'article III. La note additionnelle relative à l'article III semble donc confirmer que *le moment* ou *l'endroit* où l'imposition intérieure est *perçue* ne constitue pas nécessairement le critère décisif indiquant que celle-ci tombe sous le coup de l'article III:2 du GATT de 1994.[306]

7.134 Toutefois, la Chine soutient que l'imposition prévue par les mesures est un droit de douane proprement dit, et non pas une imposition intérieure, parce qu'elle est imposée *comme condition de* - c'est-à-dire *en raison de* - l'importation d'un produit (pièces automobiles) sur le territoire douanier de la Chine et que cette imposition *est liée objectivement à l'obligation fiscale qui résulte de l'importation du produit*. En d'autres termes, la Chine est d'avis que la liquidation de l'imposition en fonction de l'assemblage de pièces automobiles pour constituer des véhicules automobiles est une condition de l'importation de ces pièces automobiles.

7.135 Compte tenu des arguments de la Chine, nous passons ensuite à l'examen du sens de l'expression "droits de douane proprement dits" figurant à l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, avant d'examiner la question de savoir si l'imposition prévue par les mesures relève de l'article II:1 b), première phrase, ou de l'article III:2 du GATT de 1994.

"Droits de douane proprement dits" au sens de l'article II:1 b) du GATT de 1994

7.136 L'article II:1 b) du GATT de 1994 dispose ce qui suit:

> "Les produits repris dans la première partie de la liste d'une partie contractante et qui sont les produits du territoire d'autres parties contractantes ne seront pas soumis, *à leur importation sur le territoire* auquel se rapporte cette liste et compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui y sont stipulées, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de cette liste. De même, ces produits ne seront pas soumis à *d'autres droits ou impositions de toute nature* perçus *à l'importation ou*

[306] Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.260. Le Groupe spécial *Inde – Automobiles* a dit: "Le fait que la mesure ne s'applique qu'aux produits importés n'empêche pas nécessairement, en soi, qu'elle relève de l'article III. Par exemple, une taxe intérieure … conditionnant la vente du produit importé, mais pas du produit national similaire, pourrait quand même "affecter" les conditions du marché pour le produit importé et pourrait donner lieu à un traitement moins favorable." Il a également fait observer que "[l']article III:1 [faisait] référence à l'application de mesures "aux produits importés ou nationaux", ce qui laiss[ait] entendre qu'il n'[était] pas nécessaire que les mesures s'appliquent aux deux à la fois". (rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.306 et note de bas de page 437; notes de bas de page initiales omises)

Nous sommes du même avis que le Groupe spécial *Inde – Automobiles*. Nous ne pensons pas que le libellé de la note additionnelle relative à l'article III étaye l'interprétation selon laquelle toute imposition qui ne frappe pas les produits nationaux serait exclue *ipso facto* du champ d'application de l'article III:2 du GATT de 1994. Sinon, les Membres pourraient facilement se soustraire à l'application de l'article III:2 du GATT de 1994 simplement en exemptant les produits nationaux d'une imposition qui serait au demeurant intérieure.

Voir aussi la réponse de la Chine et les réponses respectives des plaignants à la question n° 88 du Groupe spécial.

> *à l'occasion de l'importation*, qui seraient plus élevés que ceux qui étaient imposés à la date du présent Accord, ou que ceux qui, comme conséquence directe et obligatoire de la législation en vigueur à cette date dans le territoire importateur, seraient imposés ultérieurement." (pas d'italique dans l'original)

7.137 Le **Groupe spécial** rappelle pour commencer qu'il a dit plus haut, au paragraphe 7.121, qu'il retiendrait l'approche interprétative qui avait été adoptée pour l'affaire *Inde – Automobiles* lorsqu'il examinerait la question préliminaire consistant à savoir si l'imposition prévue par la mesure relève de l'article II:1 b) ou de l'article III:2 du GATT de 1994. Nous rappelons en particulier que nous nous sommes ralliés à la déclaration de ce groupe spécial, qui a dit: "S'il peut être utile de considérer d'autres dispositions de l'Accord sur l'OMC comme faisant partie du contexte qui éclaire le sens d'une disposition donnée, il ne faut pas supposer *a priori* que la portée de cette disposition dépend simplement de l'existence d'autres dispositions susceptibles d'avoir une certaine pertinence dans la situation considérée: les limites d'une disposition *devraient découler de ses termes*, lus dans leur contexte en même temps que les autres dispositions de l'accord."[307]

7.138 Gardant à l'esprit cette déclaration, nous rappelons que nous avons conclu plus haut, au paragraphe 7.105, que la question préliminaire dont nous étions saisis était de savoir si l'*imposition* prévue par les mesures était un "droit de douane proprement dit" relevant de la *première phrase* de l'article II:1 b) du GATT de 1994 ou une "imposition intérieure"[308] relevant de l'article III:2 du GATT de 1994. Nous sommes donc d'avis que le sens ordinaire des mots "droits de douane proprement dits" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b), lus dans leur contexte et à la lumière de l'objet et du but du GATT de 1994, est un élément important de la tâche préliminaire qui consiste à déterminer de quelle disposition du GATT de 1994 relève l'imposition.

Sens ordinaire de "droit de douane proprement dit"

7.139 L'expression "droits de douane proprement dits" n'est pas définie dans les accords visés de l'OMC. S'agissant du sens ordinaire de "droits de douane", nous trouvons effectivement certaines indications dans les définitions suivantes:

> "Droits inscrits au tarif des douanes et dont sont passibles les marchandises qui entrent sur le territoire douanier ou qui en sortent"[309];

> "2. (*pl.*) Duties imposed on imports and exports. 3. (*pl.*) The agency or procedure for collecting such duties" (2. (*pl.*) Droits frappant les importations et les exportations. 3. (*pl.*) Organisme chargé de recouvrer ces droits ou procédure prévue à cette fin)[310];

> "charges levied at the border on goods entering or, much less often, leaving the country" (impositions perçues à la frontière sur les marchandises qui entrent dans le pays ou, ce qui est beaucoup moins fréquent, qui en sortent)[311];

---

[307] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.223. (pas d'italique dans l'original)

[308] Nous estimons que la catégorisation exacte de l'imposition en tant que "taxe intérieure" ou "autre imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994 importe peu en l'espèce. Par conséquent, sans préjuger de l'utilité de distinguer ces sous-ensembles d'impositions dans d'autres affaires, dans la présente procédure, nous utiliserons simplement l'expression "imposition intérieure" à leur place.

[309] OMD, *Glossaire des termes douaniers internationaux*, 2006, page 11; *Convention de Kyoto révisée*, Annexe générale, chapitres 2 et 4.

[310] *Black's Law Dictionary*, 7ème édition, 1999, page 390.

7.140 Les définitions de "droits de douane" données plus haut semblent indiquer que "droits de douane" s'entend des "droits ou impositions" qui sont prélevés *lorsque* des marchandises entrent sur le territoire douanier ou en sortent, et *en raison* de leur importation ou de leur exportation.[312] "Territoire douanier" peut être défini de la façon suivante:

> "The geographical territory upon which a sovereign nation imposes its import and export regulations and duties. Certain territorial possessions and special economic zones (such as foreign trade zones) are often considered outside the customs territory of a nation." (Territoire géographique sur lequel une nation souveraine applique sa réglementation en matière d'importation et d'exportation ainsi que ses droits d'importation et ses droits d'exportation. Certaines possessions territoriales et zones économiques spéciales (telles les zones franches) sont souvent considérées comme ne faisant pas partie du territoire douanier d'une nation.)[313]

7.141 Bien que la jurisprudence de l'OMC/du GATT ne donne pas d'indications quant à la définition précise de l'expression "droits de douane proprement dits"[314], nous trouvons utile néanmoins la déclaration suivante de l'Organe d'appel dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix* au sujet de l'interprétation de "prélèvements variables à l'importation", au sens de la note de bas de page 1 relative à l'article 4:2 de l'*Accord sur l'agriculture*:

> "Nous interprétons pour commencer l'expression "prélèvements variables à l'importation". En examinant le sens ordinaire de l'expression "prélèvements variables à l'importation", telle qu'elle figure dans la note de bas de page 1, nous notons qu'un "prélèvement" est un droit, une taxe, une imposition ou une autre contribution généralement imposée ou perçue en vertu d'un instrument ayant force exécutoire ou par voies légales. Un prélèvement "à l'importation" est, bien entendu, *un droit prélevé à l'importation*. Un prélèvement est "variable" lorsqu'il est "susceptible de varier". Toutefois, ce trait caractéristique ne permet pas de

---

[311] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, 4ème édition, 2003, page 90.

[312] Le Groupe spécial qui était chargé de l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix* a précisé le sens que donne le dictionnaire du mot "ordinaire", y compris dans ses versions française et espagnole. Le Groupe spécial a dit:

> "D'après le dictionnaire, le terme "*ordinary*" signifie "conforme à l'usage ou à la pratique courante", "qui se produit communément ou quotidiennement, fréquent, abondant", "ce qui a un caractère habituel, ce qui n'a rien de singulier ou d'exceptionnel, ce qui est courant, banal". Le sens donné en anglais à l'expression "*propiamente dicho*" est "*true (something)*" ou *"(something) in the strict sense*". L'expression "proprement dit" signifie "au sens exact et restreint, au sens propre" et "*stricto sensu*" (rapport du Groupe spécial *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphe 7.51. Notes de bas de page omises.)

[313] *Handbook of the Global Trade Community, Dictionary of International Trade*, E. Hinkelman, 4ème édition, 2000, page 59.

[314] La seule fois qu'un groupe spécial a tenté de définir l'expression "droits de douane proprement dits", encore que dans le contexte de l'article 4:2 de l'*Accord sur l'agriculture*, il a été contredit par l'Organe d'appel. Dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, le Groupe spécial a défini un droit de douane proprement dit comme "désignant un droit de douane qui n'[était] pas appliqué en fonction de facteurs exogènes" (rapport du Groupe spécial *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphe 7.52). L'Organe d'appel n'a pas souscrit à cette définition, en disant qu'elle ne s'appuyait ni sur le sens ordinaire, ni sur le contexte de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994 (rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphes 271 à 278). L'Organe d'appel n'a toutefois pas proposé sa propre définition de droits de douane proprement dits à la place de celle du Groupe spécial.

> déterminer à lui seul ce qui constitue un "prélèvement variable à l'importation", au sens de la note de bas de page 1. *Un "droit de douane proprement dit" pourrait également correspondre à cette description.* Un Membre *peut, en respectant parfaitement l'article II du GATT de 1994, prélever un droit à l'importation* et modifier périodiquement le taux auquel il applique ce droit (à condition que les taux modifiés demeurent en deçà des taux de droits consolidés dans la Liste du Membre)."[315] (notes de bas de page initiales omises; pas d'italique dans l'original)

7.142 Même si l'Organe d'appel ne s'intéressait pas dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix* à la délimitation entre "droits de douane proprement dits" et "impositions intérieures", ce raisonnement indique que l'action d'*importer* est un élément important[316] pour l'analyse de la question de savoir si une imposition relève de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994.

7.143 Nous allons maintenant examiner le champ d'application des "droits de douane proprement dits" dans leur contexte, en particulier la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, lequel exige que les produits d'un Membre ne soient pas soumis, "à leur importation" sur le territoire d'un autre Membre, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux inscrits dans la Liste du Membre importateur. Dans la section qui suit, nous allons donc nous demander si l'expression "à leur importation" nous éclaire davantage sur le sens de "droits de douane proprement dits".

> "Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la première phrase de l'article I:1 b) – "à leur importation"
>
> *Arguments des parties*

7.144 Les **Communautés européennes** s'élèvent contre les diverses formulations employées par la Chine pour décrire la portée de l'article II:1 b) du GATT de 1994. Aux termes de la première phrase de cette disposition, des droits de douane proprement dits ne peuvent être imposés qu'*à* l'importation du produit et non pas *à l'occasion de* son importation. Les diverses formulations employées par la Chine sont vagues et ne visent qu'à tenter d'élargir la portée de l'article II au détriment de celle de l'article III du GATT de 1994. Rien n'étaye en droit la thèse de la Chine selon laquelle l'article II s'applique aux impositions qui *sont liées* à un droit de douane valable qu'un Membre est *autorisé* à imposer ou à celles qui sont imposées *comme condition de l'importation* du produit sur le territoire d'autres Membres.[317] Bien qu'il ne soit pas défini dans le GATT de 1994, un "droit de douane proprement dit", au sens de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994 serait un droit inscrit dans la liste tarifaire d'un pays et qui désigne en général une imposition financière qui prend la forme d'une taxe imposée "à l'importation" et dont l'exigibilité est créée par l'importation. Quant aux "autres droits ou impositions", au sens de l'article II:1 b), deuxième phrase, du GATT de 1994, ils visent généralement à renforcer l'interdiction d'imposer des droits de douane proprement dits plus élevés que les consolidations, laquelle est faite dans la première phrase dans l'article II:1 b).[318] Ce libellé

---

[315] Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphe 232.

[316] Comme nous le verrons plus loin, l'importation n'est pas le *seul* élément intervenant dans la détermination de la question de savoir si une imposition relève de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

[317] Réponses des Communautés européennes aux questions n° 84 et 246 du Groupe spécial; et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45.

[318] Réponses des Communautés aux questions n° 96 a) et 96 b) du Groupe spécial; et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

différent indique que des "droits de douane proprement dits" *ne peuvent pas* être imposés "à l'occasion de l'importation".[319]

7.145 Les Communautés européennes estiment en outre que les termes "à l'importation" comportent à la fois un aspect *temporel* et un aspect *matériel*. L'aspect *temporel* signifie que les "droits de douane proprement dits" sont généralement perçus "au moment ou au lieu de l'importation", comme l'indique le libellé de la note interprétative additionnelle relative à l'article III:2 du GATT de 1994.[320] Toutefois, bien que le moment et le lieu précis auxquels une imposition est *effectivement acquittée* ou *recouvrée* puissent intervenir *après* l'importation et qu'ils ne déterminent pas la nature de l'imposition en tant qu'imposition à la frontière, la détermination du montant exigible doit être établie "à l'importation", c'est-à-dire sur la base des caractéristiques objectives du produit lorsqu'il est présenté pour classement à la frontière.[321] Les Communautés européennes affirment que la Chine tente d'exagérer l'importance de cet aspect *temporel* en disant que l'expression "à l'importation" englobe un "processus d'importation", celui-là même qui est prévu par les mesures, selon la Chine, et qui ne s'achève qu'une fois que *toutes* les formalités douanières ont été accomplies et que les marchandises importées ne sont plus sous le contrôle de la douane. Il n'est donc pas étonnant pour les Communautés européennes que la Chine affirme que l'ensemble de la procédure administrative prévue par le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 fait partie de ces formalités douanières.[322] Quant à l'aspect *matériel* des termes "à l'importation", les Communautés européennes maintiennent qu'il signifie qu'une imposition est perçue "à l'importation" si celle-ci est exigible en raison de l'importation du produit, mais non en raison d'autres événements ou critères, tels que la teneur en produits nationaux des produits dans lesquels le produit importé sera incorporé ultérieurement. Cela est confirmé par la portée différente qu'ont la première phrase et la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994.[323] La Chine veut donner une plus grande extension à cet aspect *matériel* en affirmant qu'une imposition est perçue "à l'importation" lorsqu'elle "est objectivement liée à l'exécution d'une obligation douanière valable", notion trop large, imprécise et inappropriée qui ne figure pas dans le libellé de la première phrase de l'article II:1 b).[324]

7.146 Les **États-Unis** contestent également la thèse de la Chine selon laquelle l'expression "à leur importation" figurant à l'article II, première phrase, du GATT de 1994 comprend les mesures que les Membres sont *autorisés* à imposer "*en fonction de* l'importation d'un produit" ou celles qui sont simplement "*liées*" à l'importation. Aucun fondement textuel ou contextuel n'a été donné par la Chine

[319] Réponse des Communautés européennes à la question n° 100 du Groupe spécial. Les Communautés européennes rappellent par ailleurs qu'il n'existe non plus ni définition ni jurisprudence qui définirait les mots "à l'occasion de l'importation" figurant à l'article II:1 b), deuxième phrase, du GATT de 1994. Elles font valoir que le Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants* a simplement mentionné certains facteurs (tels que l'objectif général d'une imposition, la simple description ou qualification d'une imposition dans la législation nationale ou le traitement des marchandises "comme n'étant pas en libre pratique") qui ne permettaient pas d'établir qu'il y avait perception "à l'occasion d'une importation", comme cela était exigé. (réponses des Communautés européennes aux questions n° 98 et 189 du Groupe spécial)

[320] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 39 et 40.

[321] Réponses des Communautés européennes aux questions n° 87, 180 et 186 du Groupe spécial; et observations des Communautés européennes sur la lettre du Secrétariat de l'OMD du 30 juillet 2007 (réponse de l'OMD à la question n° 18).

[322] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 43; et réponses des Communautés européennes aux questions n° 181 et 183 du Groupe spécial.

[323] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 39 et 41. On trouvera plus loin, aux paragraphes 7.168 à 7.172, un exposé plus détaillé des arguments des parties sur la relation entre les deux paragraphes de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

[324] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 44; réponse des Communautés européennes à la question n° 181 du Groupe spécial.

pour étayer une interprétation aussi large. De fait, l'emploi que fait la Chine de l'expression "en fonction de" est tellement large qu'il pourrait autoriser l'application d'une taxe sur les ventes intérieures qui serait différente pour les produits nationaux et les produits importés simplement parce que la taxe plus élevée sur les produits importés serait "fonction" du fait que le produit a été importé.[325] Cela démontre que la Chine analyse cette question essentiellement à rebours: elle commence par une soi-disant interprétation de sa liste, puis passe à l'analyse de l'article II en disant que l'article II s'applique à l'exclusion de l'article III s'il existe un "lien avec l'importation". Ce mode d'argumentation repose sur la fausse prémisse voulant que l'article II et la Liste de la Chine donnent à celle-ci le "droit" de définir un "droit de douane" comme bon lui semble et d'adopter des mesures incompatibles avec l'article III afin de recouvrer ses prétendus "droits de douane". Au contraire, l'article II ne confère aucun de ces "droits", puisqu'il impose des obligations aux Membres qui choisissent d'imposer des droits de douane. Si la Chine avait raison et que l'article II conférait ces "droits" aux Membres de l'OMC, l'article III pourrait alors être vidé de son sens grâce au stratagème consistant à définir les impositions intérieures comme des "droits de douane".[326]

7.147 Les États-Unis indiquent en outre qu'ils sont conscients que l'expression "droit de douane proprement dit" n'est pas définie dans le GATT de 1994 mais croient comprendre que cette expression s'entend d'une taxe qui frappe une marchandise au moment de son importation ou qui est calculée en fonction de la quantité de marchandises ou de leur valeur au moment de l'importation. Les droits de douane proprement dits peuvent être spécifiques, *ad valorem* ou mixtes. Un droit de douane spécifique sur une marchandise est un montant établi en fonction du poids, du volume ou de la quantité de ce produit à l'importation. Un droit de douane *ad valorem* sur une marchandise est un montant établi en fonction de la valeur de cette marchandise à l'importation. Un droit mixte est la combinaison d'un droit *ad valorem* et d'un droit spécifique. L'expression "autres droits ou impositions" figurant dans l'article II:1 b), deuxième phrase, se veut une expression fourre-tout visant à renforcer les consolidations des droits de douane proprement dits qui ont été opérés par un Membre. Aux termes du paragraphe 1 du *Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article II:1 b)* du GATT de 1994, "pour assurer la transparence des droits et obligations juridiques découlant du paragraphe 1 b) de l'article II, la nature et le niveau des "autres droits ou impositions" perçus sur des positions tarifaires consolidées, dont il est fait mention dans cette disposition, seront inscrits sur les Listes de concessions annexées au GATT de 1994 en regard de la position tarifaire à laquelle ils s'appliquent. Il est entendu que cette inscription n'entraîne pas de modification quant à la licéité des "autres droits ou impositions"".[327]

7.148 Pour les raisons qui précèdent, les États-Unis soutiennent que l'imposition de droits de douane proprement dits a lieu *au moment* de l'importation de marchandises sur le territoire auquel se rapporte la liste d'un Membre.[328] Le membre de phrase "à leur importation sur le territoire auquel se rapporte cette liste" figurant à l'article II:1 b) du GATT de 1994 lie l'imposition des droits aux marchandises telles qu'elles existent au moment de l'importation. Il doit donc exister une relation entre l'imposition et la condition des marchandises à la frontière, au moment de l'importation, pour que l'imposition soit un droit de douane proprement dit au sens de l'article II:1 b). Les États-Unis s'appuient sur les constatations de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* pour étayer leur thèse selon

[325] Réponse des États-Unis à la question n° 84 du Groupe spécial.

[326] Observations des États-Unis sur les réponses de la Chine aux questions n° 179 a), 187, 234 et 243; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 7 et 8.

[327] Réponses des États-Unis aux questions n° 96 a) et 96 b) du Groupe spécial. Les Communautés européennes et le Canada ont également donné une réponse analogue à celle donnée par les États-Unis pour décrire les droits de douane proprement dits et les autres droits ou impositions relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994 (voir leurs réponses respectives aux questions n° 96 a) et 96 b) du Groupe spécial).

[328] Réponses des États-Unis aux questions n° 181 et 183 du Groupe spécial.

laquelle il doit exister un lien entre la condition de la marchandise telle qu'elle est importée et le droit de douane, en particulier sur la partie de cette constatation dans laquelle il est expliqué que "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé".[329] Toutefois, les États-Unis ne maintiennent pas et ne pensent pas non plus qu'il existe un désaccord entre les plaignants sur ce point, à savoir que le *moment et le lieu* auxquels une imposition est *perçue* constituent *le* facteur décisif pour déterminer si l'imposition est une imposition intérieure ou un droit de douane. Ils estiment néanmoins que le moment et le lieu où l'imposition est *liquidée* ou *calculée* seraient pertinents pour déterminer si l'imposition est une imposition intérieure ou un droit de douane.[330]

7.149 Le **Canada** aussi se trouve en désaccord avec la Chine au sujet de l'interprétation correcte de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, car cette disposition prévoit uniquement que les produits seront frappés de droits de douane proprement dits "*à* leur importation", et non pas, comme la Chine le voudrait, "*en raison de* l'importation", "*tributaires de* l'importation" ou "*en fonction de* l'importation".[331] Les diverses propositions de la Chine à cet égard ne visent qu'à inférer, sans se fonder sur le texte de l'article II ni sur la pratique des Membres de l'OMC, que l'imposition d'un droit de douane proprement dit est liée d'une façon ou d'une autre à la justification ultime de l'importation, indépendamment du classement idoine de la marchandise *dans l'état où elle est présentée* à la frontière. Il ne peut en être ainsi car la "raison ou l'événement" dont il est question dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 est toujours le même: *l'état physique des produits lorsqu'ils arrivent à la frontière*. L'obligation d'acquitter un droit de douane proprement dit ne peut résulter que de ce seul événement au tout début du processus d'importation.[332] Le sens ordinaire de l'expression "à leur importation" figurant à l'article II:1 b), lue dans le contexte des articles I[er], III et XI, tel qu'il est mis en évidence par la pratique des Membres, démontre cette thèse.[333] Par exemple, l'emploi de "à" dans l'article II:1 b) du GATT de 1994 met l'accent sur un seul événement, et le sens ordinaire de "importation", corroboré à la fois par le *Shorter Oxford English Dictionary* et le *Glossaire de l'OMD*, désigne l'acte physique consistant à introduire des produits dans un pays en leur faisant franchir la frontière. Par ailleurs, le GATT de 1994 d'une manière générale, l'acquis du GATT, l'Organe d'appel de l'OMC et même l'OMD corroborent cette interprétation de l'expression "à leur importation" et confirment que des droits de douane proprement dits ne peuvent être imposés sur les produits qu'en fonction de l'état dans lequel ils sont présentés à la frontière.[334] Le Canada précise

[329] Réponse des États-Unis à la question n° 186 du Groupe spécial.

[330] Réponse des États-Unis à la question n° 180 du Groupe spécial.

[331] Réponses du Canada aux questions n° 84 et 180 du Groupe spécial. Le Canada et les autres coplaignants ont également fait valoir que l'emploi de l'expression "en fonction de l'importation", que la Chine a tirée du rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, n'avait aucune valeur légale parce que, outre le fait que cette expression n'était pas étayée par le texte de l'article II lui-même, elle n'avait même pas été utilisée dans un sens juridique par ce groupe spécial du GATT dans ses constatations sur l'interprétation correcte de cet article. Pour eux, le Groupe spécial du GATT n'a utilisé cette expression que pour évoquer un argument qui avait été avancé par ce qui était à l'époque la CEE, lequel au demeurant avait été présenté à propos de la *deuxième phrase* de l'article II:1 b). Voir aussi les réponses des Communautés européennes et des États-Unis à la question n° 84 du Groupe spécial.

[332] Réponses du Canada aux questions n° 13 a), 179 b), 181 et 183 du Groupe spécial; première déclaration orale du Canada, paragraphe 22; et deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 15 et 39.

[333] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 17.

[334] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 18 à 23. À l'appui de cette interprétation, le Canada cite le Groupe spécial du GATT qui était chargé de l'affaire *Canada – LEIE*, qui a souligné que l'article XI, dans lequel figure aussi l'expression "à l'importation", montre que les rédacteurs du GATT voulaient définir la notion d'"importation" d'une manière restrictive, de façon à éviter qu'elle ne recouvre les prescriptions

toutefois que si les droits de douane proprement dits doivent, comme il est indiqué plus haut, être basés sur l'état des marchandises telles qu'elles sont présentées à la frontière, il existe néanmoins une certaine marge de manœuvre pour ce qui est de l'application des "autres impositions à la frontière" avant qu'un produit ne soit mis à disposition pour usage interne sur le territoire d'un Membre.[335] Comme la Chine affirme que ses mesures imposent des "droits de douane proprement dits", l'existence de cette marge de manœuvre n'est pas pertinente en l'occurrence. Quoi qu'il en soit, les mesures s'appliquent bien après l'achèvement du processus d'importation et doivent être des mesures intérieures.[336] Enfin, même si la Chine avait explicitement inclus dans sa liste une note l'autorisant à imposer des conditions à l'importation de pièces automobiles, telles qu'un "droit de douane proprement dit", elle ne pourrait pas invoquer cette condition pour imposer des impositions intérieures qui sont contraires à l'article III du GATT de 1994, puisque les groupes spéciaux ont dit systématiquement que les Membres ne pouvaient pas invoquer des conditions inscrites dans une liste pour justifier des mesures qui seraient par ailleurs incompatibles avec leurs obligations dans le cadre de l'OMC.[337]

7.150 Le Canada précise aussi toutefois que le moment et l'endroit précis où une imposition est *perçue* ne sont pas déterminants lorsqu'il s'agit de savoir si celle-ci relève de l'article III ou de l'article II du GATT de 1994. Il n'est pas nécessaire que le paiement effectif ait lieu à la frontière, ni même que le montant exigible soit déterminé à ce stade (qui pourrait être qualifié de "calcul" ou de "liquidation" de l'imposition), dès lors que le droit, comme le Canada l'explique plus haut, est perçu à l'égard de la marchandise telle qu'elle est présentée à la frontière. À l'inverse, une imposition qui serait clairement une imposition intérieure (par exemple une taxe sur la valeur ajoutée) pourrait être *perçue* au moment précis où le produit est admis dans le pays, conformément à l'article II:2 a) et à la note additionnelle relative à l'article III. S'agissant d'une imposition, ce qui importe c'est de savoir si elle a trait au produit dans l'état où il est présenté à la frontière du Membre. Qu'elle soit perçue à la frontière ou à un moment ultérieur, une imposition à la frontière peut uniquement avoir trait au

---

intérieures applicables aux "produits importés". Le Canada fait valoir que ce lien avec l'état des produits au moment de leur admission effective est également étayé par l'historique de la rédaction de l'article II et le libellé de la note interprétative additionnelle relative à l'article III. Il rappelle que dans le cadre de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*, le Groupe spécial a dit que pour savoir si une proposition relevait de l'article II ou de l'article III:2, "l'élément à prendre en compte, d'après le texte de ces dispositions, [était] non pas l'objectif général attribué à l'imposition mais plutôt la question de savoir si l'imposition [était] exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation ou si elle [était] perçue dans le pays". Selon le Canada, cette interprétation a été retenue systématiquement. Ainsi, dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, tant l'Organe d'appel que le Groupe spécial ont cité en l'approuvant l'opinion de l'OMD selon laquelle un classement correct s'effectue sur la base des caractéristiques objectives du produit au moment de son importation et peut comporter une inspection visuelle et une analyse en laboratoire. Le Canada affirme que la RGI 2 a), à laquelle la Chine accorde tant d'importance, étaye une interprétation voulant que le classement (et, par conséquent, la liquidation du droit qui s'ensuit) doit être effectué au moment de l'admission effective, puisqu'il y est question du produit "en l'état". Le Canada rappelle aussi que le Conseil de coopération douanière, le prédécesseur de l'OMD, a noté que le mot "imported" serait remplacé par les mots "as presented" dans la version anglaise RGI 2 a) afin "de faire comprendre sans équivoque que les dispositions des Règles concernées s'appliqu[aient] à un article déterminé *dans l'état où il [était] présenté lors du dédouanement*". (deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 18 à 23; italique dans l'original)

[335] Le Canada développe ce point plus avant de la manière exposée plus loin au paragraphe 7.170.

[336] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 32.

[337] Réponse du Canada à la question n° 84 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence aux rapports des groupes spéciaux du GATT *CEE – Importations de viande de bœuf* et *États-Unis – Sucre*.

produit à ce moment-là. Si ce n'est pas le cas (c'est-à-dire s'il s'agit d'une imposition fondée sur l'utilisation finale), il doit s'agit alors d'une imposition intérieure.[338]

7.151 La **Chine** estime qu'il est conforme au contexte de l'article II:1 b), ainsi qu'à l'objet et au but du GATT de 1994, d'interpréter l'expression "à leur importation" comme englobant les impositions que les Membres imposent *en tant que condition de* – c'est-à-dire *en raison de* – l'importation d'un produit sur leur territoire douanier. Les autorités douanières peuvent calculer, liquider et percevoir une imposition donnée *après* que les produits ont été effectivement admis sur le territoire douanier, dès lors que l'imposition *est liée objectivement à une obligation fiscale qui résulte de l'importation du produit*. Ces impositions et les mesures que les Membres adoptent pour les recouvrer relèvent de l'article II du GATT de 1994. Si l'on retient cette interprétation de l'expression "à leur importation", la réponse à la question de savoir si une imposition donnée relève de l'article II dépendra de la *raison* ou de l'*événement* qui a donné lieu à l'imposition. La Chine ne perçoit aucun désaccord substantiel des plaignants et des tierces parties sur ce point, puisqu'ils souscrivent aussi à la conclusion voulant qu'une mesure ou une imposition relève de l'article II si elle est liée à ce que les États-Unis appellent "une obligation douanière valable".[339]

7.152 La Chine ajoute que pour qualifier les impositions qu'elle recouvre en application du Décret n° 125, il faut se demander s'il s'agit d'impositions que la Chine est *autorisée à imposer* en raison de l'importation de pièces et composants automobiles sur son territoire douanier, c'est-à-dire "à leur importation" en Chine. Si elles exécutent une "obligation douanière valable", les mesures sont soumises aux disciplines de l'article II du GATT. La Chine estime que cette question ramène l'analyse à l'interprétation des dispositions tarifaires de la Chine applicables aux "véhicules automobiles" et, en particulier, à la question de savoir si la Chine peut classer des envois multiples de pièces et composants automobiles sur la base de leur utilisation commune pour assembler un article complet. Le sens de l'expression "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) et la pratique adoptée par d'autres Membres de l'OMC pour régler la relation entre les articles complets et leurs parties dans le cadre de l'administration douanière représentent une partie importante de cette analyse.[340]

7.153 La Chine soutient ensuite, pour les raisons qui précèdent, que le *moment* ou l'*endroit* auquel l'imposition est perçue n'est pas déterminant; ce qui importe, c'est de savoir si l'imposition exécute une obligation fiscale qui résulte de l'importation du produit.[341] De fait, les Membres de l'OMC liquident régulièrement des impositions à la frontière *après* ce moment ou au-delà de ce lieu. Des exemples de pratiques douanières spécifiques de certains Membres de l'OMC étayent ce point de vue, puisqu'elles montrent que ces pays permettent, dans certaines circonstances d'ordre général, que le montant du droit soit (de nouveau) déterminé et que les paiements soient effectués *après* que les marchandises ont été importées et mises en libre pratique. Ainsi, aux États-Unis, les décisions finales en matière de classement et la liquidation des droits peuvent intervenir jusqu'à concurrence de un an après que la marchandise a été admise sur le territoire douanier des États-Unis et mise en libre pratique. Les droits acquittés "au moment ou au lieu de l'importation" ne sont que des droits estimatifs. En outre, dans bien des cas (voire dans la plupart), la marchandise a déjà été vendue, consommée, transformée ou utilisée pour la fabrication d'autres produits lorsque les droits de douane

[338] Réponses du Canada aux questions n° 11, 87, 90, 90 b) et 180 du Groupe spécial.

[339] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 102 à 104; et réponse de la Chine à la question n° 54 du Groupe spécial.

[340] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 105 et 106.

[341] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 102 à 104; et réponse de la Chine à la question n° 54 du Groupe spécial.

sont effectivement imposés et recouvrés.[342] Par conséquent, conformément à l'article 31.3 b) de la *Convention de Vienne*, l'expression "à leur importation" doit être interprétée à la lumière de la pratique constante et généralisée des Membres qui consiste à imposer des mesures douanières et à recouvrer des droits de douane *après* que les marchandises ont franchi la frontière.[343]

Examen par le Groupe spécial

7.154 Le **Groupe spécial** note pour commencer l'argument de la Chine[344] selon lequel le sens du mot "importation" permettrait *à lui seul* de répondre à la question de savoir si l'imposition prévue par les mesures relève de l'article II ou de l'article III du GATT de 1994.[345] Toutefois, dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, le mot "importation" est précédé par la préposition "à" et l'adjectif possessif "leur", et suivi par les mots "sur le territoire". Par conséquent, nous prendrons en considération à la fois les termes "à leur importation", dans leur intégralité, et "sur le territoire" pour examiner le sens de "droit de douane proprement dit".

7.155 Le mot "importation" peut être défini ainsi: "the bringing of goods into a country from another country" (faire entrer dans un pays des marchandises en provenance d'un autre pays)[346]; "the action of importing or bringing in something, *spec*. goods from another country" (action d'importer ou de faire entrer quelque chose, *spécialt* des marchandises en provenance d'un autre pays)[347]; et "action d'introduire dans un territoire douanier une marchandise quelconque".[348] Le sens ordinaire du mot indique donc que l'"importation" est une action ayant un élément géographique, puisqu'il désigne l'action de "faire entrer dans un pays des marchandises en provenance d'un autre pays". Cet élément géographique est renforcé, dans le contexte de l'article II:1 b), première phrase, lorsque l'on rapproche "importation" des mots "sur le territoire". Nous notons en outre que les définitions que donnent les dictionnaires du mot "importation" désignent *une* "action" ou *un* "acte" au singulier et non pas *diverses* "actions" ou *divers* "actes" au pluriel.

7.156 La préposition "on" (à) et l'adjectif possessif ("their") (leur) qualifient en outre le mot "importation": "their" (leur) en indiquant quels sont les produits auxquels se rapporte l'"importation" (à savoir les "produits repris dans la première partie de la liste d'une partie contractante et qui sont les

---

[342] La Chine donne des exemples tirés des lois douanières de l'Australie, du Canada, de l'Inde, des Communautés européennes et des États-Unis. Elle dit aussi que bon nombre de pays ont également prévu des "situations particulières" dans lesquelles les droits peuvent être liquidés ***après*** le moment ou le lieu de l'importation: i) marchandises qui étaient en transit à l'origine mais qui ont été mises en libre pratique ultérieurement; ii) paiement pour des importations qui ne satisfont pas aux conditions régissant l'importation temporaire en franchise de droits; ou iii) paiement pour des importations qui ne satisfont pas aux exigences en matière de perfectionnement actif et de réexportation (première communication écrite de la Chine, paragraphe 66). Voir aussi la première communication écrite de la Chine, paragraphes 63 à 65 (y compris la note de bas de page 34 relative au paragraphe 65) et 101.

[343] Réponse de la Chine à la question n° 179 a) du Groupe spécial; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 101.

[344] Réponses de la Chine aux questions n° 87 et 89 du Groupe spécial.

[345] Nous sommes conscients que d'autres groupes spéciaux ont indiqué que les mots "importation" et "importés" étaient importants et pertinents pour délimiter les *mesures* à la frontière et les *mesures* intérieures (y compris les aspects fiscaux et les aspects non fiscaux). Toutefois, la question dont nous sommes saisis est plus restreinte: la qualification d'une *imposition*, laquelle représente l'aspect fiscal des mesures de la Chine. Cet élément exige donc une interprétation du mot "importation" dans son contexte immédiat idoine, à savoir la *première phrase* de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

[346] *Black's Law Dictionary*, 7ème édition, 1999, page 759.

[347] *The Shorter Oxford English Dictionnary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 1331.

[348] *OMD, Glossaire des termes douaniers internationaux*, 2006, page 18.

produits du territoire d'autres parties contractantes …"); et "on" (à) en donnant potentiellement une précision *temporelle* ou *relationnelle* au sujet de l'acte qu'elle modifie. Nous accordons par conséquent une importance particulière au mot "on" (à) qui, en tant que préposition, est défini entre autres de la manière suivante dans le *Shorter Oxford English Dictionary:*

> "**on** / *preposition.* … **II** *Of time, or action implying time.* **6** During, or at some time during (a specified day or part of a day); contemporaneously with (an occasion). Also (now chiefly *US & Austral.*) in or at (any period of time); *dial. & US* used redundantly with *tomorrow*, *yesterday*. **b** Within the space of; in (a length of time). **c** Exactly at or just coming up to (a specified time), just before or after in time. **7** On the occasion of (an action); immediately after (and because of or in reaction to), as a result of."[349]

7.157 En revanche, le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* définit "on" (à) de la manière suivante, entre autres:

> "**on** / *prep* … **4:** with respect to <agreed *on* a price> **5a:** in connection, association, or activity with or with regard to <*on* a committee> <*on* a tour> **b** in a state or process of <on fire> <on the increase> **6:** during or at a specified time <every hour *on* the hour> <cash *on* delivery> …"[350]

7.158 Nous notons que certains de ces sens comportent une connotation *temporelle stricte et précise*, comme l'ont fait valoir les plaignants, alors que d'autres comportent une connotation *relationnelle* plus *souple*, comme le fait valoir la Chine. Nous sommes conscients, par ailleurs, que ce ne sont pas les seuls sens ordinaires du mot "on" (à), mais nous estimons que ce sont ceux qui sont le plus étroitement liés au contexte de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994.

7.159 Nous avons aussi examiné les versions française et espagnole de la première phrase de l'article II:1b) du GATT de 1994, qui font également foi.[351]

7.160 La version française de la première phrase de l'article II:1 b) se lit ainsi:

> "Les produits repris dans la première partie de la liste d'une partie contractante et qui sont les produits du territoire d'autres parties contractantes ne seront pas soumis, ***à*** *leur importation* sur le territoire auquel se rapporte cette liste et compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui y sont stipulées, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de cette liste." (pas d'italique, pas de caractères gras et non souligné dans l'original)

7.161 Nous notons que, à la différence des deux sens alternatifs possibles de "on" en *anglais* que nous avons indiqués plus haut au paragraphe 7.158, le dictionnaire *Le Grand Robert de la langue française*[352] ne donne à la préposition "***à***" ("on" en anglais) que le sens *temporel* suivant:

---

[349] *The Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 2, page 1996.

[350] *Webster's New Encyclopedic Dictionary*, 2003, page 701.

[351] Voir la clause finale de l'Accord sur l'OMC. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Marques et indications géographiques (États-Unis)*, paragraphe 7.607.

[352] *Le Grand Robert de la langue française* (2ème édition, 1985, page 3).

> " **À**
> TEMPS.
> - 1. Indiquant la situation ponctuelle dans le temps, le moment.
> [a] Avec un verbe ou un nom d'action. Arriver, venir, rentrer... à l'aube, au soir, à la nuit. Ils sont venus à l'époque, au moment, à l'instant où ..., au moment dit, prévu, à l'heure dite.
> [b] Mod. Avec un nom d'action (ci-dessus) ou un repère temporel. À l'annonce de ... à ces mots, à ce signal, telle chose se passa."

7.162 La version espagnole de la première phrase de l'article II:1 b) se lit ainsi:

> "Los productos enumerados en la primera parte de la lista relativa a una de las partes contratantes, que son productos de los territorios de otras partes contratantes, no estarán sujetos -***al ser importados*** en el territorio a que se refiera esta lista y teniendo en cuenta las condiciones o cláusulas especiales establecidas en ella- a derechos de aduana propiamente dichos que excedan de los fijados en la lista." (pas d'italique, pas de caractères gras et non souligné dans l'original)

7.163 Comme pour la version française, nous concluons aussi que l'expression "on their importation" ("-***al ser importados***") dans la version espagnole de la première phrase de l'article II:1 b) nous semble plutôt avoir un sens *temporel* qu'un sens *relationnel*. Pour arriver à cette conclusion, nous notons pour commencer que la *Real Academia Española* dit que la construction "**al**" (contraction de la préposition "**a**" et de l'article "**el**"), lorsqu'elle est suivie d'un *verbe à l'infinitif*, introduit généralement une "proposition subordonnée de temps".[353] Nous notons en outre que, dans une autre publication, la *Real Academia Española* dit que la combinaison de <*Al* + infinitif> "indique la simultanéité entre le temps de l'événement subordonné et le temps de l'événement principal et est synonyme de *quand* avec un verbe fini".[354] Nous sommes conscients, toutefois, qu'il existe aussi des exceptions particulières à ces règles de grammaire, dans le cas desquelles la combinaison de <*Al* + infinitif> n'a pas une connotation temporelle. En pareils cas, la *Real Academia Española* indique que la valeur temporelle de la construction "**al** + infinitif" peut être confirmée en posant la question "quand?"[355]

7.164 Si l'on applique les règles de grammaire qui précèdent en l'espèce, nous observons pour commencer que la version espagnole de la première phrase de l'article II:1 b) contient le membre de phrase "**al ser importados**" (*à leur importation*). Nous observons en outre que ce membre de phrase contient la construction "**al**" (qui résulte de la contraction de la préposition "**a**" et de l'article "**el**") avec le verbe "**ser**" à l'infinitif, suivi du participe "**importado**", ce qui indique une action verbale à la voix passive. Nous estimons donc que l'emploi du membre de phrase "**al ser importados**" dans la version espagnole de la première phrase de l'article II:1 b) était censé avoir un sens ordinaire *temporel*. La

---

[353] Voir *Esbozo de una Nueva Gramática de la Lengua Española* (Real Academia Española, 3.16.5, page 487).

[354] Traduction officieuse. *Gramática Descriptiva de la Lengua Española* (Real Academia Española, volume II, 48.5.3, page 3187). L'original se lit ainsi: "… indica simultaneidad entre el tiempo del evento subordinado y el tiempo del evento principal y equivale a *cuando* con verbo finito." *Ibid*. Voir aussi le *Diccionario de uso del Español* (de María Moliner, 1987, volume I, page 107), selon lequel la construction "**al**" est souvent employée avant un verbe à l'infinitif pour indiquer la "simultanéité dans le temps" de l'action exprimée par ce terme et d'une autre action.

[355] Voir *Gramática Descriptiva de la Lengua Española* (Real Academia Española, volume II, 48.5.3, page 3187).

"valeur temporelle" de ce membre de phrase est confirmée en outre par le fait qu'il est possible de répondre à la question *quand?* En l'occurrence, cette question serait: *Quand* les produits visés par la première phrase de l'article II:1 b) *ne seront-ils pas soumis* à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux inscrits dans la première partie de la liste? La réponse à cette question est: "à leur importation" ("**al ser importados**").

7.165 Aux termes de l'article 33.3 de la *Convention de Vienne*, "[l]es termes d'un traité sont présumés avoir le même sens dans les divers textes authentiques".[356] Par conséquent, en interprétant ces termes, nous devrions "chercher le sens qui donne effet, simultanément, à tous les termes du traité, tels qu'ils sont utilisés dans les diverses langues authentiques".[357] À la suite des indications données par l'Organe d'appel dans le cadre de l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*[358], nous notons qu'il ressort de l'analyse que nous avons effectuée plus haut que le seul sens ordinaire "simultané" de la préposition "on" (à), telle qu'elle a été employée dans chacune des versions authentiques de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, est un sens *temporel strict*. Nous concluons donc qu'il s'agit du sens ordinaire correct du mot "on" (à).[359]

---

[356] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*, note de bas de page 176 relative au paragraphe 111.

[357] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 59. L'Organe d'appel a également fait observer ce qui suit dans la note de bas de page 50 relative au paragraphe 59:

> "[L]orsqu'elle a examiné le projet d'article qui a ensuite été adopté en tant qu'article 33:3 de la *Convention de Vienne*, la Commission du droit international a fait observer ce qui suit: "la présomption [que les parties ont voulu donner aux termes employés le même sens dans les divers textes authentiques] exige que rien ne soit négligé pour trouver un sens qui soit commun aux textes avant d'en préférer un à un autre". (*Annuaire de la Commission de droit international* (1966), volume II, page 245) S'agissant de l'application des règles coutumières d'interprétation pour ce qui est des traités authentifiés dans plus d'une langue, voir aussi la Cour internationale de justice, Fond, *affaire de l'Elettronica Sicula S.p.A. (ELSI) (États-Unis c. Italie)* 1989, C.I.J. Recueil, paragraphe 132, dans laquelle, en interprétant une disposition du traité d'amitié, de commerce et de navigation entre les États-Unis d'Amérique et la République italienne de 1948, la Cour internationale de justice a noté qu'il était possible d'interpréter les versions anglaise et italienne "comme signifiant sensiblement la même chose", en dépit d'une divergence possible quant à la portée."

[358] Se référant à l'article 33:3 de la *Convention de Vienne*, l'Organe d'appel, dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, a trouvé confirmation du sens temporel des termes anglais qu'il examinait: "Les termes espagnols ("*se han cumplido*" et "*hayan limitado*"), employés aux paragraphes 1 et 4 de l'article 9, ont la même acception temporelle que les termes anglais "*have been fulfilled*" et "*have limited*"). Dans la version française, les termes ("sont remplies" et "auront limité") *peuvent* aussi avoir cette acception temporelle." (pas d'italique dans l'original) (rapport de l'Organe d'appel *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, note de bas de page 153 relative au paragraphe 123)

[359] Nous faisons observer par ailleurs que si notre analyse du sens ordinaire de "on" avait porté uniquement sur la version *anglaise* de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, nous aurions dû choisir l'un des deux sens différents proposés par les plaignants et la Chine, comme il est indiqué plus haut au paragraphe 7.158. Dans ce cas, nous nous serions demandé pareillement lequel de ces deux sens devait être attribué au mot "on" en l'analysant dans son contexte idoine. C'est l'approche qui a été retenue par l'Organe d'appel pour l'affaire *États-Unis – Jeux*, dans le cadre de laquelle il a constaté que le Groupe spécial avait fait erreur en ne tenant pas dûment compte du fait que les dictionnaires indiquaient que le mot qui était interprété - "sporting" - avait le sens de "gambling" et de "betting", du moins dans certains contextes. Pour l'Organe d'appel, la constatation du Groupe spécial relative au sens de ce mot était prématurée, parce que celui-ci "aurait dû prendre note du fait que, dans l'abstrait, l'éventail des sens possibles du mot "sporting" inclu[ait] à la fois le sens allégué par Antigua et le sens allégué par les États-Unis, puis continuer à rechercher lequel de ces sens il

7.166 Eu égard à la conclusion qui précède, nous estimons que, pris conjointement, les termes "à leur [produits] importation" et "sur le territoire" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b) indiquent que les "droits de douane proprement dits" sont des impositions pour lesquelles l'obligation de payer est fonction des produits lorsqu'ils entrent sur le territoire douanier d'un autre Membre. En particulier, l'élément temporel strict du mot "on" (à), qui indique le moment précis de l'action qu'il modifie, montre qu'un "droit de douane proprement dit" doit être liquidé en fonction d'une marchandise au moment de l'importation.

7.167 Nous passons maintenant à la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 pour savoir si elle nous aide à mieux comprendre le sens de "droits de douane proprement dits".

> "Droits de douane proprement dits" dans le contexte de la deuxième phrase de l'article II:1 b) – "à l'importation ou à l'occasion de l'importation"
>
> *Arguments des parties*

7.168 Les **plaignants** et la **Chine** sont en désaccord sur la relation entre la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 et l'importance de cette relation pour l'interprétation des types d'impositions pouvant être qualifiées de droits de douane proprement dits.

7.169 Les **plaignants** font valoir que l'expression "à l'occasion de", qui ne figure que dans la deuxième phrase, fournit un contexte important pour interpréter les mots "à l'importation" dans la première phrase, car elle démontre le caractère étroit de la notion "à l'importation". Elle montre qu'un droit de douane proprement dit ne peut être imposé qu'"à" l'importation d'un produit, mais jamais "à l'occasion" de cette importation, cette dernière expression ne s'appliquant qu'à l'imposition "d'autres droits ou impositions". Il existe donc un lien plus étroit entre les "droits de douane proprement dits" et l'importation qu'entre les "autres droits ou impositions" et l'importation. C'est pourquoi, contrairement aux impositions perçues "à l'importation", celles qui sont perçues "à l'occasion de l'importation" peuvent tenir compte d'autres événements que l'importation au sens strict. La jurisprudence de l'OMC sur la signification de l'expression "à l'importation" employée à l'article XI:1 du GATT de 1994 n'est pas automatiquement transposable ici, parce que le contexte de l'article XI:1 et celui de l'article II:1 b) sont différents. Ainsi, à la différence de l'article II:1 b), l'article XI:1 n'établit pas de distinction expresse entre "à l'importation" d'une part et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" d'autre part. En outre, l'article XI:1 est une disposition générale et large, qui traite des "restrictions ... à l'importation". En réalité, ces précédents et la différence de contexte entre les articles II:1 b) et XI:1 tendraient plutôt à confirmer le caractère étroit de la notion "à l'importation" dans le cadre de l'article II:1 b). Enfin, même si on admettait, pour les besoins de l'argumentation, que la question est plutôt de savoir si ces impositions sont "d'autres droits ou impositions", au sens de la deuxième phrase de l'article II:1 b), la réponse serait négative, car les mesures chinoises n'instituent même pas d'impositions prélevées "à l'occasion de l'importation". Et même si c'était le cas et que la

---

fallait attribuer au terme tel qu'il [était] utilisé dans la Liste des États-Unis annexée à l'AGCS". (rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphes 166 et 167) Nous croyons comprendre que, dans cette affaire, le choix devait être opéré entre différents sens du mot "sporting" que donnaient différents *dictionnaires*, et non pas, comme dans la présente affaire, entre des sens différents tirés des trois versions authentiques d'un *accord* (le GATT de 1994). Quoi qu'il en soit, nous estimons que la même approche générale se serait appliquée *mutatis mutandis* pour ce qui nous occupe ici si nous avions eu à faire un choix entre deux sens au lieu d'un, comme il est expliqué plus haut.

deuxième phrase de l'article II b) était applicable, les mesures contreviendraient à cette disposition parce que les impositions n'ont pas été inscrites dans la Liste de la Chine.[360]

7.170 Le **Canada** ajoute que la Chine "applique d'une manière erronée la logique" de la jurisprudence sur l'article XI:1 du GATT de 1994 au contexte de l'article II:1 b) du GATT de 1994.[361] L'article XI:1 s'applique à *toute* la phase d'importation, ainsi qu'aux restrictions directes et indirectes à l'importation et à l'exportation. Il est donc peut-être approprié, dans le contexte de l'article XI, d'interpréter l'expression "à l'importation" comme si elle comprenait aussi les mots "à l'occasion de", ces mots évoquant à la fois une phase générale d'importation et l'application à celle-ci de mesures directes et indirectes. La distinction entre l'*acte particulier d'importation* et la *phase générale d'importation* ressort également de la différence de libellé entre la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b) (à savoir que "à l'importation ou à l'occasion de l'importation", dans la deuxième phrase de cet article, renvoie à la *phase générale d'importation*). Comme l'Organe d'appel l'a confirmé dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, les droits de douane proprement dits sont évalués uniquement au regard de la première phrase, et les autres droits ou impositions au regard de la deuxième phrase. L'emploi de l'expression "à l'occasion de" s'explique par le fait qu'elle comprend *aussi bien* les impositions directes que les autres "droits ou impositions" indirects pouvant être appliqués tout au long du processus d'importation[362], qui débute lorsqu'un produit arrive à la frontière. Elle recouvre une période plus longue (quoique restant limitée dans le temps) au cours de la phase d'"importation", période durant laquelle ces autres impositions peuvent être liquidées.[363] Ainsi, compte tenu des différences contextuelles entre l'article XI et l'article II:1 b), les expressions "à leur importation" et "à l'importation" ne sauraient être considérées comme synonymes du seul fait qu'elles contiennent le mot "à".[364]

7.171 La **Chine** ne pense pas comme les plaignants qu'il soit utile de comparer les termes employés dans la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b) pour en définir la portée respective. Selon la Chine, bien que cette terminologie soit particulièrement ambiguë, l'explication la plus plausible de l'utilisation de la formule différente dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) est que les *types* d'impositions en cause ("autres droits ou impositions") sont de nature plus variée que les "droits de douane proprement dits", objet de la première phrase de l'article II:1 b). Un "droit de douane proprement dit" est un droit *ad valorem* ou un droit spécifique qu'un Membre est autorisé à imposer en raison de l'importation du produit. Un seul événement donne naissance au droit du Membre d'imposer le droit de douane proprement dit et à l'obligation pour l'importateur de l'acquitter: l'importation du produit sur le territoire douanier. Cela ne signifie pas cependant que le droit de douane proprement dit doive être perçu *au moment ou au lieu* de l'importation. En revanche, pour ce qui est des "autres droits ou impositions", il se peut que d'autres événements ou conditions plus spécifiques donnent naissance au droit d'imposer l'imposition et à l'obligation de l'acquitter. Ces événements ou conditions seraient précisés dans la liste de concessions du Membre. Ces événements

[360] Réponses des Communautés européennes aux questions n° 97, 189, 197 et 203 du Groupe spécial; observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 197 du Groupe spécial; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41; réponses des États-Unis aux questions n° 84, 97, 98, 100 et 203 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 246 du Groupe spécial; réponse du Canada à la question n° 203 du Groupe spécial; et observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 197 du Groupe spécial.

[361] Observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 203 du Groupe spécial.

[362] Réponse du Canada à la question n° 197 du Groupe spécial.

[363] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 27 à 29.

[364] Observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 203 du Groupe spécial.

ou conditions étant plus variés, peut-être les rédacteurs ont-ils utilisé les mots "à l'occasion de" dans la deuxième phrase de l'article II:1 b) pour tenir compte de ce fait.[365]

7.172 Après avoir relevé la similitude entre les expressions "à leur importation", à l'article II:1 b) du GATT de 1994, et "à l'importation", à l'article XI:1 du GATT de 1994, la Chine fait aussi valoir que la jurisprudence relative à la délimitation de l'article III:4 d'avec l'article XI:1 est très importante pour la présente affaire, et ce pour deux raisons. Premièrement, elle fait ressortir l'importance de la question liminaire qui se pose en l'espèce quant à savoir si les mesures contestées relèvent de l'article II ou de l'article III, en montrant qu'il faut interpréter la portée de l'article XI en tenant compte de la portée de l'article III afin de maintenir la distinction qui existe entre ces deux articles du GATT de 1994 et d'éviter de les rendre superflus ou inutiles. En outre, ces dispositions doivent être interprétées de façon à maintenir ce que l'Organe d'appel a appelé "la distinction normalement faite dans le cadre du GATT entre les restrictions qui touchent l'importation de produits (c'est-à-dire les mesures à la frontière) et celles qui touchent les produits importés (c'est-à-dire les mesures internes)". Le même raisonnement s'applique à la délimitation de l'article II d'avec l'article III, et ne pas tenir compte de la distinction aurait pour effet de rendre *inutile* le droit qu'ont les Membres d'imposer des droits de douane conformément à leurs listes de concessions. Deuxièmement, cette jurisprudence fixe l'interprétation du terme "à". Le Groupe spécial *Inde – Automobiles* a constaté que, "[d]ans son sens ordinaire, la préposition "*à*", employée pour décrire le lien qui devrait exister entre la mesure et l'importation du produit, signifi[ait] notamment "en ce qui concerne", "en liaison ou en association avec, à l'occasion de ou eu égard à"". Cette constatation étaye l'interprétation que fait la Chine de l'expression "à leur importation", selon laquelle cette expression englobe les impositions recouvrées par les Membres en raison de (ou "en ce qui concerne" ou "en liaison ou en association avec") l'importation d'un produit, indépendamment du moment précis auquel l'imposition est recouvrée ou du lieu exact où celle-ci est recouvrée.[366]

Examen par le Groupe spécial

7.173 Le **Groupe spécial** rappelle d'abord la constatation provisoire à laquelle il est parvenu plus haut au paragraphe 7.166, à savoir que les termes "à leur importation [des produits]" et "sur le territoire" figurant dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 indiquent qu'un "droit de douane proprement dit" est une imposition pour laquelle l'obligation de payer est fonction du produit lorsqu'il entre sur le territoire douanier d'un autre Membre. Nous rappelons aussi que nous avons insisté sur le sens temporel strict du mot "à" dans cette phrase, qui indique qu'un "droit de douane proprement dit" doit être liquidé en fonction d'un produit au moment de l'importation.

7.174 La *deuxième phrase* de l'article II:1 b) dispose ce qui suit:

> "De même, ces produits ne seront pas soumis à d'autres droits ou impositions de toute nature perçus *à l'importation ou à l'occasion de l'importation*, qui seraient plus élevés que ceux qui étaient imposés à la date du présent Accord, ou que ceux qui, comme conséquence directe et obligatoire de la législation en vigueur à cette date dans le territoire importateur, seraient imposés ultérieurement." (pas d'italique dans l'original)

7.175 Nous notons que l'article II:1 b) du GATT de 1994 mentionne deux types d'impositions: les "droits de douane proprement dits", mentionnés dans la *première phrase*, et les "autres droits ou

[365] Réponse de la Chine à la question n° 97 du Groupe spécial. Voir aussi les réponses de la Chine aux questions n° 96 a), 96 b), 100 et 197 du Groupe spécial.

[366] Réponse de la Chine à la question n° 203 du Groupe spécial.

impositions de toute nature", mentionnés dans la *deuxième phrase*. Cela indique que, bien qu'elles soient mentionnées dans le même alinéa du même article, ces impositions ont des régimes différents. Cela a été confirmé par l'Organe d'appel, qui a déclaré que "[l]es droits de douane proprement dits sont visés par la *première* phrase de l'article II:1 b); ils n'ont rien à voir avec la *deuxième* phrase".[367] De même, nous estimons que l'emploi de l'expression "à leur importation" dans la première phrase et de l'expression "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" dans la deuxième phrase indique aussi qu'il existe une différence de portée entre les "droits de douane proprement dits" et les "autres droits ou impositions". Par conséquent, toute interprétation donnant *le même sens* à ces deux expressions risquerait d'affaiblir l'intention des rédacteurs du GATT de 1994 de soumettre à des régimes différents les "droits de douane proprement dits" et les "autres droits ou impositions de toute nature".

7.176 La Chine fait observer – dans le contexte de l'article XI:1 du GATT de 1994 toutefois – que des groupes spéciaux avaient dans le passé interprété la préposition "à" figurant dans cet article comme signifiant "en ce qui concerne", ou "en liaison ou en association avec, à l'occasion de".[368] Les plaignants font valoir que la conclusion à laquelle sont arrivés des groupes spéciaux antérieurs au sujet du sens ordinaire, du contexte et du but de l'expression "à l'importation" figurant à l'article XI:1 du GATT de 1994 ne peut être transposée automatiquement à l'interprétation des expressions "à leur importation" et "à l'importation ou à l'occasion de l'importation" figurant à l'article II:1 b) du GATT de 1994.

---

[367] Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphe 156.

[368] Nous notons que dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, le Groupe spécial a dit qu'il n'était "pas persuadé que la prescription relative à la caution [était] une restriction "à l'importation" de cigarettes. L'article XI:1 du GATT ne vis[ait] pas n'importe quelle restriction, mais uniquement les restrictions qui [étaient] instituées ou maintenues pour tout Membre "à l'importation" (ou l'exportation) de produits". (paragraphe 7.258) Citant le *New Shorter Oxford English Dictionary*, le Groupe spécial a poursuivi en ces termes:

> "Dans l'expression "à l'importation – lue dans le contexte d'un article qui s'intitule "Élimination générale des restrictions quantitatives" – le sens ordinaire du mot "à" donne à penser qu'il s'agit d'une préposition dénotant un lien. Dans ce sens, l'expression "à l'importation" serait analogue à "en ce qui concerne l'importation." (*Ibid.*; note de bas de page omise)

Le Groupe spécial *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes* a ensuite trouvé confirmation de cette conclusion dans le passage suivant du rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*:

> "Dans son sens ordinaire, la préposition "à", employée pour décrire le lien qui devrait exister entre la mesure et l'importation du produit, signifie notamment "en ce qui concerne", "en liaison ou en association avec, à l'occasion de ou eu égard à". Dans le contexte de l'article XI:1, les termes "restrictions … à l'importation" peuvent donc être interprétés à juste titre comme désignant des restrictions "eu égard à" ou "en liaison avec" l'importation du produit." (*Ibid.*; notes de bas de page omises, citant le rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.257)

Nous notons cependant que, dans l'affaire *Inde – Automobiles*, le Groupe spécial n'a utilisé que la définition du mot "on" (à) donnée dans le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (voir la note de bas de page 421 relative au paragraphe 7.257 du rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*). Nous notons aussi que le Groupe spécial *CE – Sucre* (paragraphes 7.274 et 7.275) a suivi la même approche que le Groupe spécial *Inde – Automobiles* pour interpréter le sens de l'expression "à l'exportation" à l'article 9:1 c) de l'*Accord sur l'agriculture*, et qu'il a conclu qu'"un versement "à l'exportation" n'[était] pas tenu d'être "subordonné" à l'exportation mais dev[]ait plutôt être "en liaison" avec les exportations". (paragraphe 7.275)

7.177 Nous partageons l'avis des plaignants. À la différence de l'article II:1 b) du GATT de 1994, dans lequel les "droits de douane proprement dits" et les "autres droits ou impositions" sont traités dans deux phrases distinctes – la première et la deuxième phrase de l'article II:1 b) –, l'article XI:1 énonce dans la même phrase les obligations des Membres concernant les diverses restrictions quantitatives.[369] Cela confirme qu'il est nécessaire de donner un sens à la différence voulue entre "droits de douane proprement dits" et "autres droits ou impositions" à l'article II:1 b). Nous trouvons d'ailleurs un contexte utile pour notre interprétation à cet égard dans les articles I:1 et VIII:1 a) du GATT de 1994. Nous notons d'abord que ces dispositions, qui traitent aussi de questions fiscales, utilisent l'expression "à l'importation … *ou* à l'occasion de l'importation"[370], et non pas seulement l'expression "à l'importation". Cela montre, semble-t-il, l'intention de donner à ces dispositions une large portée, d'où le choix d'une formulation assez générale.[371] Si les rédacteurs du GATT avaient considéré que l'expression "à l'importation" était synonyme de l'expression "à l'occasion de l'importation", indépendamment du contexte dans lequel ces expressions sont énoncées, ils se seraient contentés de l'une ou de l'autre, et n'auraient pas employé les deux. Il en est de même, selon nous, en ce qui concerne l'article II:1 b) du GATT de 1994.

7.178 De fait, le libellé de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 indique clairement que les "droits de douane proprement dits", au sens de cette disposition, s'appliquent *uniquement* "à" l'importation d'un produit, tandis que les "autres droits ou impositions" sont dits être imposés "à l'importation ou à l'occasion de l'importation". Dans le contexte de la présente affaire, interpréter "à" comme signifiant aussi "à l'occasion de" (ou quelque chose de ce genre) viderait de sens la distinction. Or, nous sommes tenus par les règles générales d'interprétation de la *Convention de Vienne* de "donner sens et effet à tous les termes d'un traité" et nous ne sommes donc pas "libre[s] d'adopter une interprétation qui aurait pour résultat de rendre redondants ou inutiles des clauses ou des paragraphes entiers d'un traité".[372] Cette analyse contextuelle confirme donc la conclusion que nous avons énoncée plus haut au paragraphe 7.165, selon laquelle le sens ordinaire du mot "à", dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, a une connotation *temporelle stricte*.[373]

---

[369] C'est-à-dire: prohibitions ou 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.

[370] Nous relevons aussi que seule l'expression "à l'occasion de" figure à l'article VIII:4, mais cette disposition est un corollaire de l'article VIII:1 a).

[371] Par exemple, l'article I:1 du GATT de 1994 s'applique aux "droits de douane et … impositions *de toute nature*", à "l'*ensemble* de la réglementation et des formalités", ainsi qu'à "*toutes* les questions qui font l'objet des paragraphes 2 et 4 de l'article III". L'article VIII:1 a) s'applique à "*toutes* les redevances et importations *de quelque nature qu'elles soient* (autres que les droits à l'importation et à l'exportation et les taxes qui relèvent de l'article III)".

[372] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 21. Voir aussi les rapports de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 106 *Canada – Produits laitiers*, paragraphe 133; et *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 549.

[373] Notre conclusion aurait été identique même si nous avions eu à dire lequel des deux sens ordinaires du mot "à" que nous avons dégagés plus haut au paragraphe 7.158 donnerait effet à ce terme tel qu'il est employé dans le contexte de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

Pratique ultérieurement suivie

7.179 La **Chine** fait valoir qu'il existe parmi les Membres de l'OMC une pratique répandue et constante démontrant qu'il y a imposition "à … importation" d'un produit si cette imposition a une relation objective avec l'exécution d'une obligation fiscale valable.[374]

7.180 À cet égard, la Chine cite la pratique des États-Unis en indiquant que les autorités douanières de ce pays ne sont pas tenues de rendre des décisions finales en matière de classement et de détermination du montant des droits à acquitter avant qu'une année se soit écoulée après l'admission des marchandises sur le territoire douanier des États-Unis. En outre, la Chine décrit la pratique d'autres Membres de l'OMC dont les procédures douanières ont pour effet que des droits de douane sont perçus après le moment de l'importation. Elle mentionne en particulier l'Australie, le Canada, les Communautés européennes, l'Inde et la Nouvelle-Zélande.[375] Elle signale en outre de nombreuses situations particulières dans lesquelles, sur le territoire d'autres Membres, des droits peuvent être liquidés après l'importation ou au-delà du point d'importation, notamment:

> "le paiement de droits sur des importations qui entrent en transit mais sont par la suite mises en libre pratique, le paiement de droits sur les importations qui ne satisfont pas aux conditions régissant l'importation temporaire en franchise, et le paiement de droits sur les importations qui ne satisfont pas aux exigences en matière de perfectionnement actif et de réexportation. Ce sont là des exemples d'importations qui entrent sur le territoire douanier sous une condition, souvent garantie par un cautionnement, et qui peuvent ensuite être assujetties à un régime douanier différent "après l'importation et au-delà du point d'importation" si les marchandises importées ne sont pas utilisées en conformité avec la condition prescrite."[376]

7.181 Les **plaignants**, en revanche, contestent l'existence d'une pratique ultérieure étayant l'interprétation que fait la Chine de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994. Les **Communautés européennes** font valoir que les exemples présentés par la Chine s'appuient sur les règles en vigueur concernant le recouvrement de la dette douanière après le dédouanement, lesquelles n'ont rien à voir avec le classement tarifaire proprement dit qui est opéré à la frontière au moment de l'importation. En d'autres termes, l'imposition et le recouvrement des droits de douane se font toujours sur la base du *statut des marchandises au moment de l'importation* ou, autrement dit, *de l'état dans lequel elles sont présentées à la frontière*.[377] Les **États-Unis** ne sont pas d'accord avec la manière dont la Chine décrit la pratique des États-Unis, parce que l'imposition de droits de douane aux États-Unis a lieu au moment de l'importation des marchandises qui sont admises sur le territoire. Les droits et l'obligation fiscale y afférente échoient au moment où les marchandises importées arrivent aux États-Unis par navire ou tout autre moyen de transport. Aucune obligation fiscale additionnelle ne naît de l'utilisation des marchandises après leur admission sur le territoire des États-Unis.[378] En

---

[374] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 63 à 67.

[375] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 65.

[376] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 66.

[377] Les Communautés européennes croient comprendre qu'il en va de même pour les systèmes douaniers des États-Unis et du Canada. En outre, elles indiquent que, même s'il était de règle, conformément au système juridique d'un Membre de l'OMC, de classer les marchandises en fonction d'événements survenus après l'importation, pareille pratique ne serait pas "répandue et constante" et ne satisferait certainement pas au critère énoncé à l'article 31.3 b) de la *Convention de Vienne*. Réponse des Communautés européennes à la question n° 32 du Groupe spécial.

[378] Les États-Unis signalent aussi que le délai de un an dans lequel ils vérifient l'exactitude du montant des droits estimatifs n'est pas un délai au cours duquel ils peuvent imposer des droits de douane additionnels,

outre, en ce qui concerne les autres exemples cités par la Chine[379], les États-Unis indiquent que les Membres en question permettent qu'une décision finale sur les montants des droits à acquitter soit rendue après l'importation des marchandises[380], ce qui est cependant fondamentalement différent de la mesure chinoise, qui modifie le niveau d'une imposition en fonction de seuils relatifs à la teneur en produits nationaux d'une opération de fabrication en Chine.[381] Le **Canada** commente aussi dans sa réponse les exemples particuliers[382] donnés par la Chine, en indiquant que toutes les autorités douanières citées ont pour pratique d'examiner les marchandises en fonction de leur état lorsqu'elles sont présentées à la frontière. Même si leur montant peut être calculé et acquitté plus tard, l'exigibilité des droits de douane repose sur cette évaluation.[383]

7.182 Le **Groupe spécial** rappelle d'abord que l'Organe d'appel a conclu que, pour que la "pratique ultérieure" au sens de l'article 31.3 b) de la *Convention de Vienne* soit établie, il faut que les deux éléments suivants soient présents: i) il faut que l'on puisse discerner des actes ou déclarations communs et d'une certaine constance; et ii) ces actes ou déclarations doivent supposer un accord entre les Membres de l'OMC.[384] Faisant application de ce critère, le Groupe spécial ne peut pas constater l'existence d'une pratique ultérieure établissant l'accord des parties sur l'interprétation que fait la Chine de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994. Les pratiques d'autres Membres décrites par la Chine ne sont pas semblables à la mesure chinoise et n'étayent pas l'interprétation que fait la Chine de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994. Ayant examiné les exemples de pratique douanière des plaignants et d'autres Membres présentés par la Chine à cet égard, nous considérons, comme les États-Unis et le Canada le soutiennent à juste titre[385], que ces pratiques, en fait, ne font que renforcer les éléments de preuve indiquant que les Membres de l'OMC imposent des droits de douane proprement dits en fonction de l'état des produits tels qu'ils sont présentés à la frontière, et qu'ils *recouvrent ou liquident* fréquemment ces droits après l'entrée des produits sur le territoire douanier du pays importateur. Cela étaye la conclusion que nous avons formulée plus haut selon laquelle, dans son sens ordinaire, l'expression "à leur importation" dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 indique un *élément temporel strict*.

7.183 En ce qui concerne les "situations particulières" évoquées par la Chine, celles-ci concernent normalement des marchandises qui *ne* sont *pas* entrées et qui ne sont pas censées entrer sur le marché intérieur d'un Membre. Les marchandises sont soumises à des droits si elles finissent par entrer sur le marché intérieur du Membre en question, et non pas si elles ne sont pas "utilisées" en conformité avec une condition prescrite. Normalement, dans ces situations, les produits ne sont pas reclassés et il n'y a pas application de nouveaux taux de droits en fonction d'un événement qui se produirait à l'intérieur du territoire du Membre importateur. Les mots utilisés par la Chine elle-même pour décrire ces situations sont révélateurs: la Chine parle de marchandises "en transit", de marchandises importées "temporairement" et de marchandises importées pour "transformation et réexportation". Aucune de ces notions n'implique que les marchandises sont destinées à être vendues ou utilisées sur le marché

---

sauf si ces droits sont fixés d'après la condition des marchandises au moment de leur importation. Réponse des États-Unis à la question n° 32 du Groupe spécial.

[379] En particulier ceux de l'Australie, de l'Inde et des Communautés européennes.

[380] Par exemple le droit de vérifier l'exactitude de l'origine, du classement, de la valeur et d'autres faits pouvant avoir une incidence sur l'évaluation en douane des marchandises.

[381] Réponse des États-Unis à la question n° 32 du Groupe spécial.

[382] Concernant la pratique du Canada lui-même, ainsi que celle de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Inde et des Communautés européennes.

[383] Réponse du Canada à la question n° 32 du Groupe spécial.

[384] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 192.

[385] Réponses du Canada aux questions n° 32 et 116 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 32 du Groupe spécial.

intérieur. À notre avis, les situations décrites par la Chine ne sont donc pas comparables à l'imposition prévue par les mesures chinoises. Cela est d'ailleurs corroboré par l'article 30 du Décret n°125[386], lequel, contrairement au reste de cette mesure et de même que les "situations particulières" mentionnées par la Chine, indique que le Décret n° 125 ne s'applique *pas* aux fabricants d'automobiles établis dans une zone sous douane, une zone franche industrielle d'exportation ou une autre zone spéciale sous surveillance douanière, *sauf* si ces fabricants utilisent des pièces automobiles importées pour assembler des véhicules automobiles qui sont vendus sur le marché intérieur.

Conclusion

7.184 Nous concluons donc que, dans son sens ordinaire, l'expression "à leur importation" à l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, considérée dans son contexte et à la lumière de l'objet et du but du GATT de 1994, renferme un *élément temporel strict et précis* dont il est impossible de ne pas tenir compte. Cela signifie que l'obligation d'acquitter des droits de douane proprement dits est liée au produit au moment où il entre sur le territoire d'un autre Membre.[387] Si le droit d'imposer des droits de douane proprement dits – et l'obligation pour l'importateur de les acquitter – prend naissance en raison de l'importation du produit au moment même où il entre sur le territoire d'un autre Membre, les droits de douane proprement dits devraient nécessairement être liés à l'état du produit à ce moment précis.[388] C'est à ce moment, et à ce moment seulement, que l'obligation d'acquitter cette imposition échoit. Comme l'a déclaré l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Volailles*, "c'est *au moment de l'entrée* du produit sur le territoire douanier, mais *avant* son entrée sur le marché intérieur, que l'obligation d'acquitter les droits de douane … intervient".[389] Et c'est sur la base de la condition de la marchandise à ce moment que toute action simultanée ou postérieure du pays importateur visant à appliquer, évaluer ou réévaluer, imposer ou percevoir des droits de douane proprement dits devrait intervenir.

7.185 Cette conclusion est conforme aux constatations que nous avons formulées plus haut aux paragraphes 7.126 à 7.133 au sujet de la portée des "taxes ou autres impositions intérieures" visées à l'article III:2 du GATT de 1994. Contrairement à ce qui est le cas pour les droits de douane proprement dits, l'obligation d'acquitter des impositions intérieures ne naît pas en raison de l'importation du produit au moment précis où il est admis sur le territoire d'un autre Membre, mais en raison de facteurs internes (par exemple, parce que le produit a été revendu à l'intérieur du pays ou qu'il a été utilisé à l'intérieur du pays), et ce une fois que le produit a été *importé* sur le territoire d'un autre Membre. C'est le statut de la marchandise *importée*, lequel ne correspond pas nécessairement à son statut au moment de l'*importation*, qui semble constituer la base pertinente pour la liquidation de cette imposition intérieure. La distinction entre droits de douane proprement dits et impositions intérieures, qui est d'une "importance fondamentale"[390], serait brouillée si l'obligation d'acquitter un

[386] Voir plus haut la note de bas de page 213 relative au paragraphe 7.40.

[387] Comme le reconnaît la Chine, "un seul et même événement donne naissance au droit du Membre d'imposer le droit de douane proprement dit et à l'obligation pour l'importateur de l'acquitter: l'importation du produit sur le territoire douanier". (réponse de la Chine à la question n° 97 du Groupe spécial)

[388] À cet égard, nous rappelons la constatation que nous avons formulée plus haut au paragraphe 7.155, à savoir que les définitions que donnent les dictionnaires du mot "importation" désignent *une* "action" ou *un* "acte" au singulier, et non pas *diverses* "actions" ou *divers* "actes" au pluriel.

[389] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Volailles*, paragraphe 145 (pas d'italique dans l'original). Nous notons que l'Organe d'appel a aussi inclus dans cette phrase les "impositions intérieures". Sans examiner s'il est justifié d'inclure "les impositions intérieures" dans le sens de cette phrase, nous considérons que cela n'enlève rien à l'importance que nous attachons à cette déclaration de l'Organe d'appel en ce qu'elle s'applique aux "droits de douane".

[390] Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.4 et 5.7.

droit de douane proprement dit pouvait naître sur la base du statut du produit *après* l'importation, et non sur celle de son statut au moment de l'*importation* (autrement dit, "à … importation").[391]

7.186 À cet égard, cette interprétation contribue à garantir "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce", qui constituent un objet et un but reconnus de l'Accord sur l'OMC.[392] En effet, cette prévisibilité et cette sécurité des concessions tarifaires seraient compromises si les droits de douane proprement dits n'étaient pas fonction du produit au moment de l'importation, mais de facteurs intervenant sur le plan intérieur.

7.187 En outre, nous sommes confortés dans notre point de vue par ce qu'a dit l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, à savoir que "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé".[393] Nous savons bien que cette déclaration se rapporte à la question du classement, et non à la portée de l'expression "droits de douane proprement dits" elle-même. Cependant, nous considérons qu'elle nous fournit des éléments contextuels pour l'examen de la question dont nous sommes saisis. Les plaignants ont cité cette déclaration de l'Organe d'appel dans le contexte de l'analyse sur le point de savoir si l'imposition tombe sous le coup de l'article II ou de l'article III du GATT[394], et la Chine elle-même a souligné le lien entre le classement tarifaire et cette analyse.[395]

7.188 Cela ne signifie pas, cependant, que nous acceptions l'argument de la Chine selon lequel le SH, y compris ses règles interprétatives, justifie l'imposition de ce qu'elle affirme être des "droits de douane proprement dits" sur les pièces automobiles, au motif qu'elles sont finalement assemblées en véhicules automobiles à l'intérieur du pays. À notre avis, la Chine n'a pas expliqué pourquoi les règles interprétatives d'un autre accord international – le SH – seraient le facteur déterminant pour apprécier la portée de l'expression litigieuse figurant dans les Accords de l'OMC. Et, ce qui est plus important quand bien même nous fonderions notre décision dans la présente section des présents

---

[391] C'est la raison pour laquelle nous sommes en désaccord avec la Chine lorsqu'elle soutient que c'est "l'achèvement du processus [d'importation] qui constitue la démarcation entre la discrimination admissible au titre de l'article II et la discrimination inadmissible au titre de l'article III" et que "les importations ont été "dédouanées" lorsque toutes les formalités douanières ont été accomplies et que les marchandises sont en libre pratique sur le territoire douanier". (réponse de la Chine à la question n° 37 du Groupe spécial) Dans l'analyse que nous avons faite ci-dessus, nous n'avons trouvé, ni dans la première phrase de l'article II:1 b), ni dans l'article III:2 du GATT de 1994, le moindre fondement à l'argument selon lequel c'est l'achèvement du processus d'importation qui constitue cette démarcation. En fait, cet argument semble contredire ce que dit la Chine lorsqu'elle explique que l'imposition recouvrée en application de l'article 29 du Décret n° 125 sur les pièces importées par des fournisseurs indépendants, qu'elle considère comme étant en libre pratique en Chine, exonérées de formalités douanières et non soumises au contrôle de la douane, n'en relève pas moins de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, car elle se rapporte objectivement au classement adéquat des pièces et composants importés. Voir plus haut le paragraphe 7.114.

[392] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[393] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

[394] Réponse des Communautés européennes à la question n° 186 du Groupe spécial; réponse du Canada à la question n° 187 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 186 du Groupe spécial.

[395] Voir, par exemple, la réponse de la Chine à la question n° 37 du Groupe spécial: "Cela amène la Chine à la question de classement tarifaire qui est au cœur du présent différend" et "[l]a question essentielle, en ce qui concerne les obligations de la Chine au titre de l'article II et de sa liste de concessions, est de savoir si la Chine est habilitée à interpréter l'expression "véhicules automobiles" de cette manière et à établir un processus douanier qui donne effet à cette interprétation".

rapports sur les droits découlant prétendument du SH – ce que nous ne ferons pas –, nous serions guidés par notre obligation de ne pas "accroître ou diminuer les droits et obligations énoncés dans les accords visés".[396]

7.189 Notre point de vue est corroboré par les constatations du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, qui a rejeté l'argument avancé par la CEE selon lequel les droits anti-échappatoire en cause étaient des droits de douane relevant de l'article II:1 b) et non des taxes ou impositions intérieures relevant de l'article III:2. Le Groupe spécial du GATT a dit:

> "Le Groupe spécial a noté que les droits anti-échappatoire sont perçus, conformément à l'article 13:10 a), "pour les produits qui sont introduits sur le marché de la Communauté après avoir été assemblés ou fabriqués dans la Communauté". Les droits sont donc imposés, comme la CEE l'a expliqué au Groupe spécial, non pas sur les pièces ou matériaux importés mais sur les produits finis assemblés ou fabriqués dans la CEE. Ils ne sont pas imposés en fonction de l'importation d'un produit ou au moment ou au stade de l'importation. … D'après le texte de ces dispositions, *l'élément à prendre en compte* est non pas l'objectif général attribué à l'imposition mais plutôt *la question de savoir si l'imposition est exigible à l'importation ou au moment ou au lieu de l'importation* ou si elle est perçue dans le pays."[397] (pas d'italique dans l'original)

7.190 Nous convenons aussi avec le Groupe spécial CEE – Pièces détachées et composants que le simple fait qu'une imposition *soit qualifiée dans la législation nationale de* "'droit de douane proprement dit", ou que la marchandise soit considérée par le pays importateur comme n'étant pas en *libre pratique* (et par conséquent comme étant sous le *contrôle de la douane*), ou même l'*objectif général de l'imposition*, ne sont en rien des facteurs décisifs permettant de la qualifier d'"imposition à la frontière" en vertu de l'article II:1 b) du GATT de 1994, parce que, sinon, les Membres pourraient eux-mêmes déterminer lesquelles de ces dispositions s'appliqueraient à leurs impositions. Nous considérons aussi, pour la même raison, que le fait qu'une imposition est administrée par une *autorité douanière* ne détermine pas sa nature.[398]

7.191 La Chine fait en outre valoir que, pour qu'une imposition puisse être considérée comme un droit de douane proprement dit au sens de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, il n'est pas nécessaire qu'elle soit *imposée, recouvrée ou liquidée* à la frontière, ni au moment où les marchandises traversent celle-ci pour entrer sur le territoire du pays importateur. Nous ne voyons pas de désaccord sur ce point entre les parties au différend. D'ailleurs, comme les plaignants l'admettent

---

[396] Article 3:2 du Mémorandum d'accord. En outre, même si nous prenions en considération les arguments que tire la Chine des règles du SH en matière de classement, comme il est expliqué dans la partie VII.D.2 des présents rapports, l'expression "véhicules automobiles" utilisée dans le tarif douanier ne doit pas être interprétée comme incluant les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples. Les arguments de la Chine à cet égard ne changeraient donc rien à la manière dont nous interprétons, sur la base des principes de la *Convention de Vienne*, la portée de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994. En fait, nous notons que la constatation que nous formulons ici sur le sens de "à leur importation" dans la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994 et la constatation que nous avons formulée dans la section VII.D.2 a) ii) au sujet du sens de l'expression "en l'état" dans la RGI 2 a) ne semblent pas se contredire.

[397] Rapport du Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.5.

[398] Voir le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.6 et 5.7. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916 (Japon)*, paragraphes 6.53 (et la note de bas de page 464 y relative), 6.58 (et la note de bas de page 461 y relative), 6.134 (et la note de bas de page 504 y relative) et 6.152 a) (et la note de bas de page 518 y relative).

eux-mêmes, quoique à des degrés divers[399], nous notons que, dans la pratique, les autorités douanières des Membres de l'OMC *recouvrent ou liquident* fréquemment les droits de douane après que les marchandises ont matériellement traversé la frontière. Nous savons que la pratique douanière en général, et l'importation en particulier, peuvent souvent être un processus complexe "au cours [duquel] il faut accomplir un certain nombre de formalités".[400] L'accroissement du volume même des marchandises qui traversent chaque jour les frontières des pays Membres de l'OMC ajoute indubitablement à cette complexité. Cette réalité, comme les plaignants le reconnaissent eux-mêmes, peut faire qu'il est très difficile dans certains cas à l'autorité douanière d'accomplir à titre définitif tous les actes douaniers, y compris la détermination, le calcul et le recouvrement définitifs des droits de douane, au moment et au lieu mêmes où les marchandises traversent la frontière pour entrer sur le territoire d'un Membre de l'OMC.[401] Toutefois, nous ne souscrivons pas à l'idée que ces pratiques douanières habituelles veulent dire que des marchandises ne peuvent pas être considérées comme "importées", et ne sont donc pas couvertes par la protection résultant de l'obligation de traitement national inscrite dans l'article III:2 du GATT de 1994, pour la seule raison que la détermination, le calcul et/ou la perception définitifs des droits de douane ont été différés. Ce qui est décisif selon nous pour déterminer si une imposition est un droit de douane proprement dit, c'est de savoir si cette imposition frappe des produits "à leur importation sur le territoire", comme nous l'avons établi plus haut aux paragraphes 7.184 et 7.185.

7.192 En résumé, sur le fondement du sens ordinaire et du contexte de l'expression, nous concluons que "droits de douane proprement dits", au sens de la première phrase de l'article II:1 b), s'entend des droits frappant les marchandises au moment de leur "importation" sur le territoire douanier d'un Membre importateur, et qu'elle est à interpréter dans un sens plus étroit que les "autres impositions et droits" visés à la deuxième phrase de l'article II:1 b), qui frappent les marchandises "à l'importation ou à l'occasion de l'importation".

---

[399] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 139; première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 25 et 26; réponse des États-Unis à la question n° 87 du Groupe spécial; et réponse du Canada à la question n° 87 du Groupe spécial.

[400] Rapport du Groupe spécial *Turquie – Riz*, paragraphe 7.127. De plus, "selon la CNUCED, pour une transaction douanière il y a en moyenne 20 à 30 intervenants différents, 40 documents, 200 éléments de données (dont 30 se répètent au moins 30 fois), et 60 à 70 pour cent de l'ensemble des données qui sont saisies au moins deux fois". (http://www.wto.org/french/thewto_f/minist_f/min99_f/french/about_f/15facil_f.htm)

[401] L'accomplissement à un moment précis d'actes douaniers définitifs n'est pas nécessairement un problème limité à la question dont nous sommes saisis au titre de l'article II:1 b) du GATT de 1994. Nous notons que d'autres accords visés semblent reconnaître que l'accomplissement à titre définitif de certains actes douaniers et l'événement qui a donné lieu à ces actes ne sont pas nécessairement simultanés. Ainsi, l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VII du GATT de 1994 (*Accord sur l'évaluation en douane*) prévoit qu'il peut être nécessaire de différer la "détermination définitive" de la valeur en douane des marchandises importées (article 13) et que les administrations des douanes ont le droit "de s'assurer de la véracité ou de l'exactitude de toute affirmation, pièce ou déclaration présentées aux fins de l'évaluation en douane" (article 17). De même, l'Accord SMC prévoit l'obligation de "maint[enir] des tribunaux ou des procédures judiciaires, arbitraux ou administratifs afin, entre autres choses, de réviser dans les moindres délais les mesures administratives se rapportant aux déterminations finales et aux réexamens des déterminations" concernant les droits compensateurs (article 23). Enfin, l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (*Accord antidumping*) dispose entre autres choses que le montant final des droits antidumping à acquitter, lorsque ce montant sera fixé sur une base rétrospective, sera déterminé aussitôt que possible, normalement dans les 12 mois, et en aucun cas plus de 18 mois après la date à laquelle une demande de fixation à titre final du montant du droit antidumping aura été présentée (article 9.3.1).

7.193 Nous allons maintenant examiner les termes "impositions intérieures" et "droits de douane proprement dits" à la lumière de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC ainsi que de ceux du GATT de 1994, d'une manière générale, et des articles II et III du GATT de 1994, en particulier.

Objet et but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994

Arguments des parties

7.194 Les **plaignants**, exprimant des préoccupations systémiques, font valoir que, s'il était généralement accepté que la transformation et la fabrication des produits après l'importation sur le territoire d'un Membre constituent une étape intermédiaire préalable au classement tarifaire, cela réduirait à néant les obligations fondamentales de traitement national énoncées à l'article III du GATT de 1994.[402]

7.195 Les **États-Unis** ajoutent que ce n'est pas la qualification qu'un Membre donne à sa mesure qui détermine si une obligation énoncée par un accord visé s'applique: ce qui compte, c'est la teneur de la mesure. Sinon, les obligations fondamentales relatives au traitement national énoncées à l'article III du GATT de 1994 seraient vidées de leur substance.[403]

7.196 Le **Canada** soutient qu'en invoquant (sélectivement et hors contexte) le comportement des Membres et le SH pour classer des produits d'une manière inappropriée, la Chine voudrait voir réduire systématiquement la portée des dispositions du GATT de 1994 relatives au traitement national.[404] L'Organe d'appel a dit clairement que l'objectif fondamental de l'article III est d'éviter le protectionnisme lorsque des taxes et des mesures de réglementation intérieures sont appliquées. Si, cependant, un Membre peut prolonger l'examen des caractéristiques d'une marchandise importée jusqu'à un point indéfini après l'importation effective, afin d'évaluer comment et par qui est utilisée la marchandise, toute application des critères de l'article III devient un exercice relatif.

7.197 La **Chine** affirme que l'article II du GATT de 1994 permet aux autorités douanières de traiter la relation complexe entre les articles complets et les parties de ces articles d'une manière qui est compatible avec le SH, et qui permet à ces autorités de tenir compte du fond plutôt que de la forme d'une série d'opérations d'importation.[405] De l'avis de la Chine, la seule échappatoire qu'il faut supprimer est celle que défendent les plaignants, selon laquelle des importateurs peuvent échapper aux droits plus élevés frappant les articles complets simplement en organisant leurs importations d'une certaine manière. Cette thèse arbitraire, qui fait primer la forme sur le fond, est le seul argument présenté dans la présente procédure qui comporte un risque systémique pour le GATT – c'est-à-dire pour la sécurité et la prévisibilité des concessions tarifaires visées par l'article II. Les préoccupations auxquelles répond l'article II et celles auxquelles répond l'article III ont une valeur et une importance égales dans le cadre du système du GATT. De même que l'article II n'autorise pas les Membres à prendre des mesures qui seraient incompatibles avec les obligations que leur impose l'article III, de même l'article III n'interdit pas aux Membres de prendre des mesures qui sont en conformité avec les droits qu'ils tirent de l'article II.[406] L'article II admet un certain type de discrimination à l'encontre des produits importés: l'application de droits de douane proprement dits, auxquels les produits d'origine nationale ne sont pas soumis. Les Membres peuvent appliquer ces droits aux produits d'autres

[402] Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 140, et leurs réponses aux questions n° 78 et 109 du Groupe spécial.
[403] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 3.
[404] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 6.
[405] Réponse de la Chine à la question n° 38 du Groupe spécial.
[406] Réponse de la Chine à la question n° 37 du Groupe spécial.

Membres "à leur importation" sur le territoire douanier et compte tenu des limites consolidées dans leurs listes de concessions. Une fois les produits "importés", cependant, ils sont soumis aux principes fondamentaux de non-discrimination énoncés à l'article III.[407]

Examen par le Groupe spécial

7.198 Le **Groupe spécial** va maintenant examiner les termes "impositions intérieures" et "droits de douane proprement dits" à la lumière de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 en général.[408] Comme l'a fait observer l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'un des objets et buts du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'OMC en général est la "sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".[409] Nous rappelons aussi la conclusion de l'Organe d'appel selon laquelle l'article 31.1 de la *Convention de Vienne* n'empêche pas nécessairement de tenir compte de l'objet et du but de termes particuliers du traité, si cela aide l'interprète à déterminer l'objet et le but du traité dans son ensemble.[410]

7.199 Aux fins de l'examen de la question dont nous sommes saisis – à savoir quels éléments distinguent les "impositions intérieures" visées à l'article III:2 des "droits de douane proprement dits" visés à l'article II:1 b) – nous trouvons utile aussi la déclaration suivante du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*:

> "[L]a distinction entre droits à l'importation et impositions intérieures est d'une importance fondamentale parce que l'Accord général régit différemment les droits de douane proprement dits, les autres impositions à l'importation et les taxes intérieures: l'imposition de "droits de douane proprement dits" à des fins de protection est autorisée à moins que ceux-ci dépassent les consolidations tarifaires; tous les autres droits ou impositions, de quelque nature qu'ils soient, perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation sont en principe interdits en ce qui concerne les produits faisant l'objet d'une consolidation (article II:1 b)). Par contre, les taxes intérieures qui opèrent une discrimination contre les produits importés sont interdites, que les produits visés fassent ou non l'objet d'une consolidation (article III:2)."[411]

7.200 Ce groupe spécial du GATT a conclu que l'un des objectifs fondamentaux des articles II et III était que "la discrimination contre des produits en provenance d'autres parties contractantes dev[]ait uniquement prendre la forme de droits de douane proprement dits … et non la forme de taxes intérieures …".[412] Nous sommes d'accord avec le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants*.

7.201 Comme l'a expliqué l'Organe d'appel, l'un des objets et buts fondamentaux du GATT de 1994, énoncé à l'article II du GATT, est de "préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par un Membre avec ses partenaires commerciaux et consolidées dans la liste de ce Membre".[413] En même temps, l'objet général de l'article III est "d'éviter le protectionnisme lorsque des taxes et des mesures

---

[407] Réponse de la Chine à la question n° 37 du Groupe spécial.
[408] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 238.
[409] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.
[410] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 238.
[411] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.4 et 5.7.
[412] Rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.7.
[413] Rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 47.

de réglementation intérieures sont appliquées".[414] Tout en ayant chacune son propre objet et son propre but, ces deux dispositions sont également liées entre elles de telle manière que les disciplines qu'elles contiennent garantissent "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".[415] Pour que cet objet et ce but général de l'Accord sur l'OMC soient atteints, les Membres ont l'obligation de respecter les limites entre l'article III et l'article II du GATT de 1994.

7.202 C'est donc avec cet objectif en vue que le Groupe spécial appliquera les éléments qu'il a considérés plus haut comme permettant de distinguer "les droits de douane proprement dits" des "impositions intérieures" à l'imposition prévue par les mesures, pour déterminer si celle-ci constitue une "imposition intérieure" ou un "droit de douane proprement dit".

> L'imposition prévue par les mesures est-elle un "droit de douane proprement dit" relevant de l'article II:1 b), première phrase, ou une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2?

7.203 Le **Groupe spécial** rappelle l'argument des plaignants selon lequel l'imposition frappant les pièces automobiles importées en vertu des mesures est une imposition intérieure relevant de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, parce qu'elle intervient en raison de l'utilisation effective de ces pièces aux fins de l'assemblage de véhicules complets à l'intérieur de la Chine après l'importation. Nous rappelons aussi la réponse de la Chine selon laquelle cette imposition est au contraire un droit de douane proprement dit parce qu'elle est imposée comme condition de – c'est-à-dire, en raison de l'importation d'un produit (pièces automobiles) sur le territoire douanier de la Chine et que cette imposition est liée objectivement à l'obligation fiscale qui résulte de l'importation du produit. La Chine affirme que l'imposition est un droit de douane proprement dit et que ce droit est valable parce qu'il applique la Liste de concessions de la Chine en donnant effet aux dispositions de la Liste qui ont trait aux "véhicules automobiles".

7.204 Nous avons toutefois établi plus haut que, si l'obligation d'acquitter l'imposition n'est pas fonction du produit au moment où il est importé, il ne peut s'agir d'un "droit de douane proprement dit" au sens de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994: il s'agit plutôt d'une "imposition intérieure" relevant de l'article III:2 du GATT de 1994, dont l'exigibilité est fonction de facteurs internes.

7.205 En vertu des mesures, l'obligation d'acquitter l'imposition[416] échoit à l'intérieur du pays après que les pièces automobiles ont été admises sur le territoire douanier de la Chine et qu'elles ont été assemblées/produites pour constituer des véhicules automobiles. À cet égard, l'article 5 du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

---

[414] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, pages 16 et 17 ainsi que 109 et 110 (notes de bas de page de l'original omises). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 204. Le Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles* donne également des indications sur l'objet et le but de l'article III, disant que "… l'intention des rédacteurs de l'Accord général était manifestement que les produits importés, une fois dédouanés, soient traités de la même façon que les produits similaires d'origine nationale; s'il en était autrement, une protection indirecte pourrait être accordée". (rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 11)

[415] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[416] Par "imposition prévue par les mesures", il faut entendre à la fois celle qui est imposée au titre de l'article 29 du Décret n° 125 et celle qui est imposée en général en vertu des mesures. Comme nous l'avons conclu plus haut au paragraphe 7.115, ce ne sont pas des impositions différentes.

> "Article 5 Dans les présentes règles, l'expression "pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des véhicules complets *au stade où les véhicules complets sont assemblés*. L'expression "pièces automobiles assimilées à des ensembles (éléments)" signifie qu'il convient d'assimiler les pièces automobiles importées à des ensembles (éléments) au stade où les ensembles (éléments) sont assemblés." (pas d'italique dans l'original)

7.206 En outre, l'article 28 du Décret n° 125 dispose qu'"*une fois que* les pièces automobiles importées ont été assemblées en véhicules complets, le fabricant d'automobiles déclare les droits exigibles aux douanes et celles-ci … procèdent au classement et au recouvrement des droits".[417]

7.207 Sont aussi pertinents pour l'examen de la question dont nous sommes saisis: i) le fait que l'imposition doit être acquittée par les fabricants d'automobiles et non par les importateurs en général (qu'ils soient fabricants ou fournisseurs); ii) le fait que l'imposition est déterminée non pas en fonction des pièces automobiles au moment où elles entrent sur le territoire douanier de la Chine, mais en fonction des autres pièces provenant d'autres pays et/ou d'autres importateurs qui sont utilisées de concert avec les marchandises concernées pour assembler un modèle de véhicule; et iii) le fait que des pièces importées identiques faisant partie du même envoi peuvent être soumises à des taux d'imposition différents selon le modèle de véhicule dans lequel elles seront utilisées.[418]

7.208 Nous rappelons en outre l'explication que la Chine elle-même a donnée de l'imposition instituée par l'article 29 du Décret n° 125 en ce qui concerne les pièces importées par un fournisseur indépendant, imposition qui, comme nous l'avons conclu plus haut au paragraphe 7.115, n'est pas différente de l'imposition instituée d'une manière générale par les mesures. Comme nous l'avons dit plus haut au paragraphe 7.108, la Chine a expliqué que les formalités douanières nécessaires auront été accomplies pour les pièces automobiles importées que le fabricant d'automobiles achète à un fournisseur indépendant en Chine et que celles-ci ne seront plus soumises au contrôle de la douane et seront en libre pratique en Chine. La Chine a aussi expliqué que les règles régissant les marchandises sous douane ne s'appliquent pas aux pièces automobiles importées par un fournisseur indépendant. Nous rappelons que nous avons conclu plus haut au paragraphe 7.190 que des facteurs tels que le "contrôle de la douane" et la "libre pratique" ne sont pas décisifs lorsqu'il s'agit de qualifier une imposition de droit de douane proprement dit.[419] Nous notons que la Chine soutient qu'une imposition perçue au titre de l'article 29 est néanmoins un droit de douane proprement dit parce qu'elle "est liée objectivement à l'administration et à l'application des dispositions tarifaires chinoises visant les véhicules automobiles".[420] Toutefois, nous avons déjà établi plus haut que ce critère n'est pas celui qu'il convient d'appliquer pour déterminer si une imposition relève de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994. Comme nous l'avons dit plus haut au paragraphe 7.108, l'imposition instituée par l'article 29 est soumise au même ensemble de règles que les impositions instituées par les mesures d'une manière générale, en ce sens que l'applicabilité de l'imposition prévue par l'article 29 est

---

[417] Pas d'italique dans l'original. Pour des informations générales sur la traduction de l'article 28 du Décret n° 125, voir la partie descriptive des présents rapports, paragraphe 2.4. Voir aussi, en ce qui concerne l'article 28 d'une manière plus générale, les réponses des parties à la question n° 304 du Groupe spécial.

[418] Voir plus haut le paragraphe 7.117 pour les arguments des États-Unis à cet égard.

[419] Toutefois, même si l'on admettait, pour les besoins de l'argumentation que ces facteurs sont pertinents et qu'ils font de l'imposition prévue par les mesures en général un droit de douane proprement dit, selon la propre logique de la Chine, ces facteurs seraient absents s'agissant de l'imposition instituée par l'article 29 du Décret n° 125.

[420] Réponse de la Chine à la question n° 83 du Groupe spécial.

déterminée sur la base des mêmes critères que ceux servant à déterminer les caractéristiques essentielles, tels qu'ils sont énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125.

7.209 Enfin, nous ne pensons pas que le fait que, selon les mesures, les fabricants d'automobiles sont tenus de faire une déclaration au moment où les pièces automobiles importées entrent en Chine[421] ait une incidence sur notre conclusion relative aux éléments internes de l'imposition. En effet, cette déclaration ne porte pas sur le statut des pièces à ce moment-là, mais bien sur l'usage qu'il est *prévu* d'en faire à l'intérieur du pays dans l'assemblage de véhicules automobiles.[422] De plus, les renseignements contenus dans la déclaration ne sont pas décisifs pour la détermination du taux de l'imposition, celle-ci étant faite seulement, comme il est expliqué plus haut, sur le plan intérieur après l'assemblage.[423] À cet égard, la Chine elle-même reconnaît que cette déclaration, de même que l'obligation de verser un cautionnement, sont uniquement des éléments du régime douanier et qu'ils ne permettent pas de trancher la question de savoir s'il s'agit d'une imposition intérieure ou d'un droit de douane proprement dit.[424] En ce qui concerne l'obligation de verser un cautionnement pour les pièces automobiles assimilées à des véhicules complets, la Chine indique que ce cautionnement est exigé pour s'assurer que le fabricant d'automobiles respectera toutes les règles douanières pertinentes, qu'il sera en mesure d'acquitter le droit de douane et que ces pièces automobiles resteront sous le contrôle de la douane.[425] Cependant, le Groupe spécial relève qu'il n'existe pas de restrictions à l'utilisation sur le marché intérieur de ces pièces automobiles sous cautionnement douanier[426] et que l'obligation de verser un cautionnement semble n'être donc, comme l'ont indiqué les plaignants, qu'une simple garantie financière.[427] Par contre, comme les Communautés européennes et le Canada le font valoir à juste titre[428], les pièces automobiles qui peuvent être effectivement considérées comme étant sous surveillance douanière sont celles qui sont décrites dans les situations envisagées à l'article 30 du Décret n° 125 (par exemple dans une zone sous douane ou une zone franche industrielle

[421] Article 13 du Décret n° 125. Voir le paragraphe 7.53.

[422] Une *prévision* est faite par le biais des procédures d'évaluation autonome et d'enregistrement des modèles de véhicule, comme nous l'avons vu plus haut dans la section VII.A.1 b) ii). La Chine semble admettre que cette déclaration correspond en effet à l'intention du fabricant au moment de l'importation (voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 7). Voir aussi la première déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 28; la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 52; la deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 18; et la deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 33 à 36. Voir également la déclaration orale du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 14.

[423] Voir la réponse de la Chine à la question n° 5 du Groupe spécial, note de bas de page 2.

[424] Réponse de la Chine à la question n° 79 du Groupe spécial. Le Groupe spécial relève toutefois que la Chine semble attacher par ailleurs une importance considérable à la déclaration faite au moment de l'importation pour étayer son argumentation sur la nature des mesures. Par exemple, la Chine affirme qu'elle "démontrera que, contrairement aux affirmations des plaignants, les mesures contestées imposent des droits de douane proprement dits qui sont fonction de l'entrée des marchandises en Chine. *Les mesures donnent effet à la déclaration qui est faite au moment de l'importation*, sur la base de l'intention avérée du fabricant d'automobiles d'importer et d'assembler des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet". (première communication écrite de la Chine, paragraphe 7, pas d'italique dans l'original)

[425] Réponse de la Chine à la question n° 18 du Groupe spécial.

[426] Voir la deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 116: "… le Décret n° 125 permet la *mainlevée* des pièces automobiles …" (pas d'italique dans l'original)

[427] Réponse des Communautés européennes à la question n° 201 du Groupe spécial; réponse des États-Unis à la question n° 201 du Groupe spécial; deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 38; et réponse du Canada à la question n° 201 du Groupe spécial.

[428] Réponse des Communautés européennes à la question n° 201 du Groupe spécial; deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 38; et réponse du Canada à la question n° 201 du Groupe spécial. Voir aussi la réponse de la Chine à la question n° 16 du Groupe spécial.

d'exportation) et qui ne sont pas soumises à la mesure *sauf* dans le cas où elles sont par la suite introduites sur le marché intérieur de la Chine.[429]

7.210 En résumé, compte tenu des éléments qui précèdent considérés dans leur ensemble, en particulier du fait que l'imposition prévue par les mesures se rapporte à l'assemblage de pièces automobiles en véhicules automobiles à l'intérieur du pays, nous concluons que l'imposition est une imposition intérieure au sens de l'article III:2 du GATT de 1994.

7.211 De plus, comme il a été dit plus haut, "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce", qui sont un objet et un but reconnus de l'Accord sur l'OMC[430], seraient compromises si une imposition devait être considérée comme un droit de douane proprement dit alors même que l'obligation de l'acquitter échoit après que les marchandises ont été admises sur le territoire douanier de la Chine et assemblées pour constituer des marchandises complètes du type correspondant. C'est pourquoi nous partageons les préoccupations systémiques exprimées par les plaignants, à savoir que si l'assemblage des produits après leur importation sur le territoire douanier d'un Membre pouvait constituer une base du classement tarifaire, le système de classement tarifaire réduirait à néant l'obligation de traitement national énoncée à l'article III du GATT de 1994, qui est l'un des principes fondamentaux des Accords de l'OMC. Une telle interprétation ferait disparaître la distinction fondamentale entre les mesures tombant sous le coup de l'article III:2 et celles tombant sous le coup de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994.

iii) Conclusion

7.212 Nous constatons par conséquent que les plaignants ont démontré de façon satisfaisante que l'*imposition* prévue par les mesures[431] est une *imposition intérieure* au sens de l'article III:2 du GATT de 1994.

7.213 Nous allons maintenant passer à l'allégation spécifique des plaignants selon laquelle l'imposition est incompatible avec l'article III:2 du GATT de 1994. À cet égard, nous rappelons ce que nous avons dit plus haut au paragraphe 7.104, à savoir que l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Périodiques* avait précisé que l'analyse de la question de savoir si une mesure était incompatible avec cette disposition du GATT de 1994 faisait intervenir un double critère: premièrement, est-ce que les produits importés et les produits nationaux sont des *produits similaires* et, deuxièmement, est-ce que les produits importés sont *frappés d'une taxe supérieure* à celle qui frappe les produits nationaux? Si les réponses à ces deux questions sont affirmatives, il y a violation des dispositions de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.[432] Nous allons maintenant analyser ces deux questions.

[429] Voir la réponse de la Chine à la question n° 16 du Groupe spécial. Voir aussi plus haut la dernière phrase du paragraphe 7.183.

[430] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[431] À l'exception de l'imposition perçue à l'importation de kits CKD et de kits SKD en vertu de la disposition facultative de l'article 2.2 du Décret n° 125. Voir les paragraphes 7.101 et 7.636 à 7.638.

[432] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Périodiques*, page 468.

c) Les pièces automobiles importées sont-elles similaires aux pièces automobiles nationales?

i) Arguments des parties

7.214 Les **plaignants**[433] font valoir que, lorsqu'un Membre de l'OMC établit une distinction fondée sur l'origine en ce qui concerne des impositions intérieures, le produit importé et le produit national sont nécessairement similaires, et il est inutile de procéder à une détermination au cas par cas du caractère "similaire" du produit étranger et du produit national.[434] Comme les mesures ne distinguent pas entre les pièces automobiles selon d'autres critères que celui de l'origine, il s'ensuit que toutes les pièces importées et toutes les pièces nationales sont des produits similaires.[435]

7.215 La seule réponse de la **Chine** est que, l'imposition prévue par les mesures étant un droit de douane proprement dit relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994, cette allégation ne saurait être retenue puisque l'article III:2 du GATT de 1994 est inapplicable.

ii) Examen par le Groupe spécial

7.216 Nous rappelons la conclusion à laquelle nous sommes parvenus plus haut dans la section des présents rapports traitant de la description des mesures, à savoir que les produits en cause dans le présent différend sont *toutes les pièces automobiles importées* qui peuvent être visées par la mesure.[436] Partant, puisque, en vertu des mesures, l'*origine* est l'unique critère distinguant les pièces importées des pièces nationales, il y a lieu de traiter ces produits comme des produits similaires au sens de l'article III:2 du GATT de 1994.[437] De même que le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, "nous ne pensons pas que le simple fait qu'un bien soit d'origine [chinoise] le rende "non similaire" par rapport à un bien importé".[438]

7.217 Le Groupe spécial conclut donc que les plaignants se sont acquittés de façon satisfaisante de la charge qui leur incombait de prouver[439] que les pièces automobiles d'origine nationale et les pièces automobiles d'origine étrangère sont des produits similaires au sens de l'article III:2 du GATT de 1994.

---

[433] Appuyés par l'Argentine (voir la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphe 42).

[434] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 164 et 165; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 85; et première communication écrite du Canada, paragraphe 90.

[435] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 166; et première communication écrite du Canada, paragraphes 90 et 91. Voir aussi la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphe 43.

[436] Voir plus haut le paragraphe 7.86.

[437] Rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.74; et rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.174 à 7.176.

[438] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 8.133.

[439] Dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, s'agissant d'une constatation que l'Organe d'appel n'a pas examinée, le Groupe spécial avait déclaré qu'"il incombait aux parties plaignantes de prouver, premièrement, que les produits étaient des produits similaires et, deuxièmement, que les produits étrangers étaient taxés plus fortement que les produits nationaux". (paragraphe 6.14)

d) Les pièces automobiles importées sont-elles frappées de taxes et impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux?

i) Arguments des parties

7.218 Les **plaignants**[440] affirment que, en vertu des mesures, les pièces automobiles importées sont taxées plus fortement que les pièces automobiles nationales parce que les pièces automobiles importées, si elles sont assemblées en véhicules et assimilées à des véhicules complets, sont frappées d'une imposition intérieure à laquelle les produits nationaux similaires ne sont pas soumis.[441] À cet égard, les **Communautés européennes** et le **Canada** se réfèrent à la décision rendue par l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, qui a dit que "même le plus petit dépassement [était] de trop".[442]

7.219 Comme il est dit plus haut, la **Chine** répond que, les mesures étant des mesures à la frontière, elles n'entraînent pas l'imposition de taxes ou autres impositions intérieures au sens de l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994.[443]

ii) Examen par le Groupe spécial

7.220 Nous commencerons notre analyse en rappelant que, dans l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, l'Organe d'appel a établi un critère strict pour l'interprétation de l'expression "supérieures à" dans le cadre de l'article III:2, première phrase:

> "La seule question qu'il faut encore se poser concernant la première phrase de l'article III:2 est celle de savoir si les taxes touchant les produits importés sont "supérieures à" celles qui frappent les produits nationaux similaires. Dans l'affirmative, le Membre qui a imposé la taxe ne respecte pas l'article III. Même le plus petit dépassement est de trop. "L'interdiction des taxes discriminatoires énoncée à la première phrase de l'article III:2 n'[est] pas subordonnée à l'existence d'effets sur le commerce, pas plus qu'elle n'[est] justifiée par une clause relative à des quantités minimes.""[444]

7.221 En ayant ce critère présent à l'esprit, nous rappelons que nous avons conclu plus haut, au paragraphe 7.212, que les mesures instituent une imposition intérieure relevant de l'article III:2 du GATT de 1994. Nous ne pensons pas que la question de savoir si le montant précis de cette imposition intérieure est équivalent à un taux *ad valorem* de 25 pour cent ou de seulement 15 pour cent sur la pièce importée soit essentielle pour nos constatations relatives à cette allégation, puisque l'un ou l'autre de ces taux serait indubitablement "supérieur à ceux qui frappent les produits

---

[440] Appuyés par l'Argentine (voir la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphe 44).

[441] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 163; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 84; et première communication écrite du Canada, paragraphe 92.

[442] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 168; et première communication écrite du Canada, paragraphe 92, note de bas de page 125.

[443] Voir la première communication écrite de la Chine, paragraphe 170.

[444] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 26. Cette constatation a été reprise par le Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs* (voir le rapport du Groupe spécial *Argentine – Peaux et cuirs*, paragraphe 11.243).

nationaux". En effet, les produits nationaux n'étant pas soumis aux mesures, ils ne sont donc frappés d'absolument aucune imposition au titre des mesures.

7.222 Le Groupe spécial conclut donc que les plaignants se sont acquittés de façon satisfaisante de la charge qui leur incombait de prouver que les pièces automobiles importées sont frappées d'une imposition intérieure supérieure à celles qui frappent les produits nationaux au sens de l'article III:2 du GATT de 1994.

e) Conclusion

7.223 Nous constatons donc que l'imposition prévue par les mesures[445] est incompatible avec la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.

2. Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:2, deuxième phrase, du GATT de 1994?

a) Arguments des parties

7.224 Si le Groupe spécial ne constatait pas de violation de la première phrase de l'article III:2, les **Communautés européennes** allèguent, à titre subsidiaire, que les mesures n'en seraient pas moins incompatibles avec l'article III:2, deuxième phrase, du GATT de 1994.[446]

7.225 La **Chine** répond que les mesures sont des mesures à la frontière, et non pas des mesures intérieures. Quoi qu'il en soit, elles ne prévoient pas l'application de taxes ou impositions intérieures d'une manière contraire aux principes énoncés dans l'article III:1 du GATT de 1994, comme le dispose la deuxième phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.[447]

b) Examen par le Groupe de travail

7.226 Nous rappelons que nous avons constaté plus haut, au paragraphe 7.223, que l'imposition prévue par les mesures, à l'exception des droits perçus en vertu de l'article 2.2 du Décret n° 125, est une imposition intérieure incompatible avec la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994. Comme les Communautés européennes ne présentent leur allégation au titre de la deuxième phrase de l'article III:2 que pour le cas où nous ne constaterions pas de violation de la première phrase de cette disposition, nous n'avons pas à faire de constatation au sujet de cette allégation.

3. Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994?

7.227 Les **plaignants** font valoir que les mesures sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994.[448] La **Chine** rétorque une nouvelle fois qu'en tant que mesures à la frontière, elles ne tombent pas sous le coup de l'article III:4 du GATT de 1994.[449]

---

[445] À l'exception des "droits de douane proprement dits" perçus en vertu de l'article 2.2 du Décret n° 125, qui sont examinés plus bas au titre de l'article II:1 a) et b), première phrase, du GATT de 1994 dans la partie VII.F des présents rapports.

[446] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 172 à 185.

[447] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 170.

[448] Appuyés par le Japon et le Mexique (voir la communication écrite du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 13 et 14, et la communication écrite du Mexique en tant que tierce partie, paragraphes 5 et 6).

[449] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 171.

7.228 La partie pertinente de l'article III:4 du GATT de 1994 est libellée comme 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."

7.229 L'Organe d'appel a précisé que trois éléments devaient être réunis pour qu'il y ait violation de l'article III:4: 1) les produits importés et les produits nationaux en cause devaient être des "produits similaires"; 2) la mesure en cause devait 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 devaient être soumis à un traitement "moins favorable" que celui accordé aux produits nationaux similaires.[450]

7.230 Deux conditions préalables sont requises pour que l'article III:4 soit applicable. Premièrement, les produits importés et les produits nationaux doivent être "similaires". Deuxièmement, la loi, le règlement ou la prescription doit "affecter" la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des produits similaires sur le marché intérieur. Ce n'est qu'une fois que ces deux conditions sont réunies que l'obligation d'accorder un traitement non moins favorable est applicable.[451] À cet égard, nous relevons l'argument de la Chine selon lequel les mesures en cause ne tombent pas sous le coup de l'article III:4 car ce sont des "mesures à la frontière". Par conséquent, nous traiterons la question de savoir si l'article III:4 s'applique aux mesures contestées en nous demandant si les pièces automobiles d'origine nationale et les pièces automobiles importées sont "similaires" et si les mesures de la Chine sont des "lois, … règlements ou … prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation" de pièces automobiles importées "sur le marché intérieur". Dans l'affirmative, nous chercherons ensuite à déterminer si les mesures contestées font que le traitement auquel sont soumises les pièces automobiles importées est "moins favorable" que celui accordé aux pièces automobiles nationales similaires, ce qui serait incompatible avec l'obligation résultant pour la Chine de l'article III:4 du GATT de 1994.

a) Les pièces automobiles importées sont-elles similaires aux pièces automobiles nationales?

i) Arguments des parties

7.231 Comme dans l'allégation qu'ils ont formulée au titre de la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994, les **plaignants**[452] sont d'avis que les pièces automobiles nationales et les pièces automobiles importées sont des produits similaires car l'origine est le seul élément permettant de les

---

[450] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 133.

[451] Nous trouvons des éléments étayant cette conclusion dans le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 208, dans lequel l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit: "Ce ne sont donc pas *n'importe quels* "lois, règlements ou prescriptions" qui sont visés par l'article III:4, mais seulement ceux qui "*affectent*" les transactions, activités et utilisations spécifiques mentionnées dans cette disposition. Ainsi, le mot "affectant" aide à définir les types de mesures qui doivent être conformes à l'obligation de ne pas soumettre les produits importés similaires à un "traitement moins favorable", qui est énoncée dans l'article III:4."

[452] L'Argentine, en tant que tierce partie dans la présente affaire, partage l'avis des plaignants (voir la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphe 47).

distinguer au regard des mesures en cause.[453] Les **États-Unis** s'appuient sur la constatation du Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada – Exportations de blé*, qui a indiqué ce qui suit:

> "[D]ans les cas où une différence de traitement entre produits nationaux et produits importés est fondée exclusivement sur l'origine des produits, la partie plaignante n'a pas nécessairement besoin d'identifier des produits nationaux et importés spécifiques et d'établir leur similarité eu égard aux critères traditionnels – à savoir les propriétés physiques, les utilisations finales et les goûts et habitudes des consommateurs. De fait, il suffit pour satisfaire à l'obligation de la prescription concernant les "produits similaires" de démontrer qu'il peut y avoir ou qu'il y aura des produits nationaux et des produits importés qui sont similaires."[454]

7.232 Les États-Unis font ensuite valoir que, comme les mesures en cause instituent une imposition intérieure ainsi que des formalités administratives contraignantes pour les fabricants d'automobiles uniquement en fonction d'une distinction fondée sur l'origine, il s'ensuit que les pièces automobiles étrangères et les pièces automobiles nationales sont des "produits similaires" au sens de l'article III:4.[455]

7.233 La **Chine** répond que, comme ces mesures sont des mesures à la frontière relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994, cette allégation devrait être rejetée car l'article III:4 du GATT de 1994 n'est pas applicable.

ii) Examen par le Groupe spécial

7.234 Nous rappelons la conclusion que nous avons formulée plus haut au paragraphe 7.217 selon laquelle, en vertu des mesures, les pièces automobiles d'origine nationale et celles d'origine étrangère sont des produits similaires au sens de l'article III:2 du GATT de 1994. Nous relevons également que l'Organe d'appel a constaté que la portée du terme "similaires" figurant à l'article III:4 était plus vaste que celle du même terme utilisé dans la première phrase de l'article III:2 du GATT de 1994.[456]

7.235 Comme nous avons constaté qu'au titre des mesures, les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales étaient "similaires" au sens de la première phrase de l'article III:2, mot dont le champ d'application est plus étroit que celui du terme "similaires" figurant à l'article III:4, nous concluons également que les pièces automobiles d'origine nationale et celles d'origine étrangère sont similaires au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

---

[453] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 145 et 146; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 91 et 92; et première communication écrite du Canada, paragraphe 96.

[454] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 91, dans lequel il est fait référence au rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.164.

[455] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 92.

[456] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Amiante*, paragraphe 99; voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II* (dans lequel il a été constaté que l'expression "produits similaires" évoquait l'image d'un accordéon qui s'étirait plus ou moins en fonction de la disposition au titre de laquelle l'expression était interprétée).

b) Les mesures constituent-elles "une loi, un règlement ou une prescription" au sens de l'article III:4?

i) Arguments des parties

7.236 Les **Communautés européennes** font valoir que les mesures instituent des règles procédurales et administratives très strictes applicables à tous les fabricants d'automobiles, à moins que le véhicule et l'ensemble de ses pièces ne soient à 100 pour cent d'origine chinoise.[457] Les Communautés européennes soutiennent également que de nombreux aspects des mesures s'appliquent après que les pièces ont déjà été utilisées dans le processus de production pour fabriquer des véhicules complets.[458]

7.237 D'après le **Canada**, la jurisprudence montre que ce membre de phrase a une vaste portée et qu'il énonce entre autres choses des obligations qu'une entreprise est "juridiquement contrainte de respecter" et d'autres qu'elle accepte volontairement afin d'obtenir un avantage des pouvoirs publics. Le Canada fait observer que les mesures sont juridiquement contraignantes et, en se référant à la jurisprudence, remarque qu'il faut les respecter pour obtenir l'avantage d'échapper à l'imposition intérieure additionnelle, et qu'elles constituent donc des "lois, règlements ou prescriptions".[459]

7.238 La **Chine** répond que, comme les mesures sont des mesures à la frontière relevant de l'article II:1 b) du GATT de 1994, cette allégation devrait donc être rejetée car l'article III:4 du GATT de 1994 n'est pas applicable.[460]

ii) Examen par le Groupe spécial

7.239 Nous relevons que la Chine ne conteste pas que les mesures en cause sont des "lois, règlements ou prescriptions" au sens de l'article III:4; elle prétend toutefois que ces mesures sont des "mesures à la frontière". Des groupes spéciaux antérieurs ont constaté que le terme "règlements" était équivalent à l'expression "règles impératives d'application générale".[461]

7.240 Toutefois, il n'est pas nécessaire qu'une mesure soit impérative ou d'application générale pour être soumise aux obligations énoncées à l'article III:4.[462] L'article III:4 s'applique également aux "prescriptions", terme qui a été interprété par des groupes spéciaux antérieurs comme englobant les engagements contractés volontairement par des entreprises afin d'obtenir un avantage.[463] Lorsqu'il a examiné le terme "prescription" dans le cadre de l'article III:4 du GATT de 1994, le Groupe spécial chargé de l'affaire *Inde – Automobiles* a constaté que ce terme englobait deux situations distinctes: 1) les obligations qu'une entreprise est juridiquement contrainte de respecter; et 2) celles qu'une

[457] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.

[458] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 151.

[459] Première communication écrite du Canada, paragraphes 97 et 98.

[460] Le Groupe spécial a demandé expressément à la Chine de répondre aux arguments des plaignants dans l'éventualité où il jugerait que les mesures relèvent de l'article III du GATT de 1994. Au lieu de répondre à ces questions, la Chine a réaffirmé qu'elle ne considérait pas que les mesures en cause étaient soumises aux disciplines de l'article III du GATT de 1994 (voir les réponses de la Chine aux questions n° 146 et 148 du Groupe spécial).

[461] Rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – LEIE*, paragraphe 5.5, qui a précédé le rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.181.

[462] Rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – LEIE*, paragraphe 5.5.

[463] Rapport du Groupe spécial du GATT *Canada – LEIE*, paragraphe 5.4; et rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.174.

entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage.[464] Nous trouvons d'autres éléments à l'appui de cette interprétation dans le rapport du Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada – Automobiles*, dans lequel celui-ci a donné les explications suivantes:

> "[L]'article III:4 s'applique non seulement à des mesures impératives mais aussi aux conditions qu'une entreprise accepte afin de recevoir un avantage[465], y compris lorsqu'il s'agit d'un avantage lié aux conditions d'importation d'un produit.[466,467]

7.241 Les mesures en cause instituent diverses formalités administratives pour tous les fabricants d'automobiles qui comptent utiliser des pièces automobiles importées. Ces exigences administratives comportent entre autres choses plusieurs obligations devant être exécutées avant, pendant et après l'importation des pièces automobiles affectées par les mesures, telles que l'évaluation autonome, l'enregistrement des modèles de véhicule auprès de la CGA, le versement de cautionnements en douane et les vérifications après assemblage, ainsi que les nouvelles vérifications lorsque les combinaisons de pièces ou la valeur des pièces changent par rapport aux pièces d'origine nationale. Par conséquent, l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont des "lois ou règlements" au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.242 À cet égard, bien que les mesures soient impératives en ce qui concerne tous les fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées pour assembler des véhicules automobiles, un fabricant d'automobiles peut se soustraire à l'application de ces formalités administratives s'il choisit de n'utiliser aucune pièce importée. Par conséquent, si ces mesures devaient être jugées "facultatives", elles n'en constitueraient pas moins des "prescriptions" au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.243 Le Groupe spécial conclut donc que les mesures constituent des "lois, … règlements", en ce sens qu'elles sont impératives pour tous les fabricants de véhicules utilisant des pièces importées et, dans la mesure où l'on pourrait considérer qu'elles sont "facultatives", qu'elles constituent aussi des prescriptions au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.[468]

c) Les mesures constituent-elles une loi, un règlement ou une prescription "affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation" de pièces automobiles importées "sur le marché intérieur"?

i) Arguments des parties

7.244 Les **plaignants** font observer que le terme "affectant" est interprété au sens large dans la jurisprudence du GATT et de l'OMC et qu'il recouvre non seulement les mesures qui régissent "directement" les conditions de vente ou d'achat, mais aussi les mesures susceptibles "d'altérer les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés".[469]

---

[464] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphes 7.189 à 7.191.

[465] (note de bas de page de l'original) Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.21.

[466] (note de bas de page de l'original) Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 211.

[467] Rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.73.

[468] Voir le rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.73, dans lequel il est fait référence au rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.21.

[469] Les affaires du GATT/de l'OMC qui sont citées sont les suivantes: rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5)*, paragraphe 210; rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*,

7.245 Les **Communautés européennes** s'appuient sur le rapport du Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *Italie – Machines agricoles* lorsqu'elles soutiennent que l'article III:4 vise "non seulement les lois et règlements qui régissent directement les conditions de vente ou d'achat, mais encore toutes lois et règlements qui *pourraient altérer, sur le marché intérieur, les conditions de la concurrence entre le produit d'origine nationale et le produit d'importation*".[470]

7.246 Les **États-Unis** notent que l'Organe d'appel a expliqué que le terme "affectant" figurant à l'article III:4 du GATT de 1994 devait être interprété comme ayant un "vaste champ d'application".[471] En outre, les groupes spéciaux chargés des affaires *CE – Bananes III*[472] et *Inde – Automobiles*[473] ont tous deux conclu que le mot "affectant" ne recouvrait pas seulement les mesures qui réglementaient ou régissaient directement la vente de produits nationaux et de produits importés similaires. En réalité, le terme "affectant" avait un sens assez large pour recouvrir les mesures susceptibles "d'altérer les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés".[474] Ainsi, dans l'affaire *Inde – Automobiles*, le Groupe spécial a constaté qu'une mesure "affect[ait]" la vente, la mise en vente, l'achat et l'utilisation d'un produit importé sur le marché intérieur parce qu'elle incitait à acheter des produits locaux.[475] Dans l'affaire *Canada – Exportations de blé*, le Groupe spécial a constaté qu'une mesure du Canada "affect[ait]" la distribution de produits similaires sur le marché intérieur, car elle dissuadait les exploitants d'accepter et de distribuer du grain importé.[476]

7.247 En ce qui concerne les mesures contestées, les **plaignants** font valoir que l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 visent ensemble à encourager l'achat de pièces automobiles nationales. Les **États-Unis** font valoir qu'en instituant à la fois des impositions intérieures et des formalités administratives contraignantes en matière d'enregistrement, "la Chine décourage l'achat, l'utilisation et la distribution de pièces automobiles importées".[477] Selon les **Communautés européennes**, les mesures influent sur la prise de décisions des fabricants d'automobiles et "ne manqueront pas d'altérer les conditions de la concurrence entre les produits nationaux et les produits importés sur le marché intérieur".[478] Le **Canada** fait également valoir que les mesures affectent la vente, l'achat et l'utilisation de pièces automobiles importées parce qu'elles imposent des obligations qui altèrent les conditions de la concurrence, car elles instaurent une imposition intérieure lorsque la quantité de pièces importées utilisées dépasse certains seuils ainsi qu'une charge administrative lorsqu'*une* pièce importée est utilisée.[479] Ainsi, d'après les plaignants, les mesures en cause "affectent" la vente, la

---

paragraphe 10.73; rapport du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.175; rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.196; rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.21; rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 12; et rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, paragraphe 5.10.

[470] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 148, dans lequel il est fait référence au rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphe 12.

[471] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5)*, paragraphe 210. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.80; et le rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.196.

[472] Rapport du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.175.

[473] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.196.

[474] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.196.

[475] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.197.

[476] Rapport du Groupe spécial *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 6.267.

[477] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 95.

[478] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 147 à 151.

[479] Première communication écrite du Canada, paragraphe 99.

mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation de pièces automobiles importées sur le marché intérieur.[480]

7.248 La **Chine** rétorque qu'"en tant que mesures à la frontière, les mesures contestées ne constituent pas des lois, règlements ou prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, la distribution et l'utilisation de produits importés sur le marché intérieur, au sens de l'article III:4".[481]

ii) Examen par le Groupe spécial

7.249 Pour qu'une mesure relève de l'article III:4 du GATT de 1994, elle doit non seulement être "une loi, un règlement ou une prescription", mais elle doit également *affecter* la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des produits importés sur le marché intérieur.

7.250 Comme l'Organe d'appel l'a précisé dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, le membre de phrase "affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation … sur le marché intérieur" définit, et donc limite, les types de "lois, règlements ou prescriptions" qui relèvent de l'article III:4 du GATT de 1994. Pour reprendre les termes employés par l'Organe d'appel:

> "la clause dans laquelle figure le mot "affectant" – "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" – sert à définir le champ d'application de l'article III:4. (pas d'italique dans l'original) Dans ce membre de phrase, le mot "affectant" constitue un lien entre des types identifiés d'actions des pouvoirs publics ("lois, règlements ou prescriptions") et des transactions, activités et utilisations spécifiques se rapportant à des produits sur le marché ("la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation ... sur le marché intérieur"). Ce ne sont donc pas *n'importe quels* "lois, règlements ou prescriptions" qui sont visés par l'article III:4, mais seulement ceux qui "*affectent*" les transactions, activités et utilisations spécifiques mentionnées dans cette disposition. Ainsi, le mot "affectant" aide à définir les types de mesures qui doivent être conformes à l'obligation de ne pas soumettre les produits importés similaires à un "traitement moins favorable", qui est énoncée dans l'article III:4".[482]

7.251 Par conséquent, seuls les "lois, règlements ou prescriptions" qui *affectent* "la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation … sur le marché intérieur" sont soumis aux disciplines de l'article III:4 du GATT. L'Organe d'appel a expliqué en outre que le sens ordinaire du mot "affectant" impliquait qu'il s'agissait d'une mesure qui avait aussi "un effet sur", ce qui dénotait un champ d'application[483], portée plus large que celui d'expressions telles que "qui réglementent" ou "qui régissent".[484] En outre, le mot "affectant" qui figure à l'article III:4 du GATT a été interprété comme visant non seulement les lois et règlements qui régissent directement les conditions de vente ou

---

[480] Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 149 et 150; et la première communication écrite du Canada, paragraphe 99.

[481] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 171.

[482] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 208.

[483] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 220.

[484] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, note de bas de page 47, paragraphe 220. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, note de bas de page 56, paragraphe 150 (dans lequel sont interprétés les termes "qui affectent" figurant à l'article I:1 de l'AGCS).

d'achat mais aussi toutes lois ou tous règlements qui pourraient altérer les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits importés.

7.252 À cet égard, nous souscrivons aux constatations du Groupe spécial chargé de l'affaire *Inde – Automobiles*, qui a dit:

> "Le fait que la mesure ne s'applique qu'aux produits importés n'empêche pas nécessairement, en soi, qu'elle relève de l'article III.[485] Par exemple, une taxe intérieure, ou une norme de produit conditionnant la vente du produit importé, mais pas du produit national similaire, pourraient quand même "affecter" les conditions du marché pour le produit importé et pourraient donner lieu à un traitement moins favorable. De même, *le fait qu'une prescription est imposée comme une condition à l'importation* n'empêche pas nécessairement qu'elle relève de l'article III:4."[486,487] (pas d'italique dans l'original)

7.253 L'article III:4 vise donc toutes lois, tous règlements ou toutes prescriptions, y compris ceux qui ne s'appliquent qu'aux produits importés, qui ont un effet sur les "transactions, activités et utilisations spécifiques se rapportant à des produits *sur le marché* ("la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation ... sur le marché intérieur)".[488] À cet égard, nous trouvons également pertinent le raisonnement par lequel l'Organe d'appel a rejeté, dans l'affaire *CE – Bananes III*, l'allégation selon laquelle la mesure en cause dans cette affaire ne relevait pas de l'article III:4 du GATT de 1994. Dans les parties pertinentes de son rapport, l'Organe d'appel a dit:

> "La question faisant l'objet du présent appel n'est pas de savoir si *toute* prescription en matière de licences d'importation, en tant que telle, relève de l'article III:4, mais si les procédures et prescriptions des CE concernant la *répartition* des certificats d'importation pour les bananes entre les opérateurs satisfaisant aux conditions requises *dans* les Communautés européennes relèvent de cette disposition. ... Ces règles vont bien au-delà des simples prescriptions en matière de certificats d'importation nécessaires pour administrer le contingent tarifaire concernant les bananes pays tiers et les bananes non traditionnelles ACP ou des prescriptions de la Convention de Lomé relatives à l'importation des bananes. Ces règles sont destinées,

---

[485] *(note de bas de page de l'original)* L'article III:1 fait référence à l'application de mesures "aux produits importés *ou* nationaux", ce qui laisse entendre qu'il n'est pas nécessaire que les mesures s'appliquent aux deux à la fois.

[486] *(note de bas de page de l'original)* Ainsi, l'"avantage" à obtenir pourrait consister dans le droit d'importer un produit. Voir, par exemple, le rapport du deuxième Groupe spécial du GATT *CE – Bananes II*, cité et approuvé dans le rapport *CE – Bananes III*, WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, tel qu'il a été modifié par le rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 4.385:

> "Le Groupe spécial a noté en outre que les précédents groupes spéciaux avaient toujours constaté que cette obligation s'appliquait à toutes les prescriptions imposées par une partie contractante, y compris celles "qu'une entreprise accepte volontairement afin d'obtenir du gouvernement un avantage". À son avis, l'obligation d'acheter un produit local pour obtenir le droit d'importer un produit à un taux de droit plus faible dans le cadre d'un contingent tarifaire était donc une prescription affectant l'achat d'un produit au sens de l'article III:4."

[487] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.306.

[488] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 208 (pas d'italique dans l'original). Le terme "intérieur" qualifie toutes les transactions visées par l'article III:4. Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 213.

> entre autres, à assurer un subventionnement croisé des distributeurs de bananes communautaires (et ACP) et à faire en sorte que les mûrisseurs de bananes communautaires obtiennent une part des rentes contingentaires. En tant que telles, ces règles affectent "la vente, la mise en vente, l'achat ... sur le marché intérieur ...", au sens de l'article III:4, et relèvent donc de cette disposition."[489]

7.254 La Chine est d'avis que ce raisonnement de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Bananes III* confirme que ce qui compte, c'est la question de savoir si cet aspect des mesures à l'examen est un élément de l'application d'une mesure valable à la frontière, qui tombe donc sous le coup de l'article II, ou s'il vise plutôt à affecter la vente, la distribution ou l'utilisation du produit sur le marché intérieur.[490] Compte tenu de la constatation que nous avons formulée plus haut selon laquelle l'imposition prévue par les mesures est une "imposition intérieure" au sens de l'article III:2 du GATT de 1994[491], les procédures prévues par les mesures ne visent pas, comme la Chine le prétend, à appliquer une mesure valable à la frontière. Notre constatation selon laquelle l'imposition s'applique aux produits importés corrobore donc la conclusion voulant que les formalités administratives liées à l'application de l'imposition "affectent" de même les produits importés.[492]

7.255 En outre, les plaignants font valoir que les critères utilisés pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile incitent à acheter des pièces automobiles nationales de préférence à des pièces automobiles importées et qu'ils affectent donc "la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation … sur le marché intérieur".[493] En revanche, la Chine soutient que l'incitation à importer des pièces automobiles plutôt que des véhicules automobiles (en raison du taux de droit plus élevé frappant les véhicules automobiles) est une caractéristique inhérente à la Liste de concessions que la Chine a négociée.[494]

7.256 Toutefois, de l'avis du Groupe spécial, la Chine semble avoir mal compris l'allégation des plaignants. Ceux-ci ne contestent pas le fait que la structure tarifaire de la Chine incite à *importer des pièces automobiles* de préférence à des *véhicules automobiles*, mais ils allèguent plutôt que les critères prévus par les mesures incitent à utiliser des *pièces automobiles nationales* de préférence à des *pièces automobiles importées*.[495] Si l'on reprend le raisonnement développé par l'Organe d'appel dans

---

[489] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 211. (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

[490] Réponse de la Chine à la question n° 85 du Groupe spécial.

[491] Voir plus haut le paragraphe 7.212.

[492] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 8.109.

[493] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 150; et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 95; et première communication écrite du Canada, paragraphe 99.

[494] Réponse de la Chine à la question n° 275 du Groupe spécial. La Chine indique que "quelles que soient les incitations ou les désincitations résultant de l'écart existant entre les taux de droits inscrits dans la Liste de concessions de la Chine, il s'agit de caractéristiques inhérentes à la Liste de concessions que la Chine a négociée. L'une des fonctions des droits de douane proprement dits est de réguler l'accès aux marchés. Cela se fait en partie au moyen des incitations et des désincitations qui sont créées par l'établissement de taux de droits à des niveaux différents. Aucune partie ne conteste que le taux de droit plus élevé prévu pour les véhicules automobiles dans la Liste de concessions de la Chine incite, dans une certaine mesure, à assembler des véhicules automobiles en Chine à partir de pièces et composants automobiles, plutôt qu'à importer des véhicules automobiles finis".

[495] Ce n'est donc pas non plus l'incitation à utiliser des pièces automobiles nationales de préférence à des pièces automobiles importées qui résulte du droit de douane inscrit dans la Liste de la Chine, qui est en cause ici. À cet égard, nous souscrivons à la déclaration de la Chine selon laquelle "la discrimination inhérente à un droit de douane qu'un Membre impose valablement n'est pas une forme de discrimination qui est interdite

l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* pour l'appliquer au présent différend[496], le fabricant/importateur d'automobiles qui cherche à éviter l'imposition en cause doit s'assurer que les pièces automobiles importées utilisées dans l'assemblage d'un modèle de véhicule donné ne satisfont à aucun des critères énoncés dans les mesures.[497] Conformément aux mesures, la question de savoir si les pièces automobiles importées satisfont à l'un quelconque des critères énoncés dans les mesures est évaluée en fonction de l'assemblage final des pièces automobiles en Chine, ce qui nécessite donc l'examen des pièces automobiles importées sous forme d'"envois multiples". À notre avis, cet aspect des mesures influe inévitablement sur le choix qu'un fabricant d'automobiles doit opérer entre des pièces automobiles nationales et des pièces automobiles importées et il affecte donc l'utilisation de pièces automobiles importées sur le marché intérieur.[498]

7.257 Le Groupe spécial conclut donc que les formalités administratives imposées au fabricant d'automobiles qui utilise des pièces automobiles importées ainsi que les critères énoncés dans les mesures, alliés au fait que la liquidation de l'imposition est fonction de l'assemblage final à l'intérieur du pays, incitent les fabricants d'automobiles à utiliser des pièces automobiles nationales plutôt que des pièces automobiles importées. Le Groupe spécial constate donc que les mesures affectent "la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation" de pièces automobiles importées "sur le marché intérieur", au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.258 Pour conclure, étant donné que les mesures s'appliquent aux pièces automobiles importées qui sont "similaires" aux pièces automobiles nationales et qu'elles constituent des lois, règlements ou prescriptions affectant la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des pièces automobiles importées sur le marché intérieur, nous constatons que l'article III:4 du GATT de 1994 s'applique à ces mesures.

d) Les mesures ont-elles pour effet de soumettre les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que celui accordé aux pièces automobiles nationales?

7.259 Comme nous l'avons noté plus haut, nous avons constaté que les produits nationaux et les produits importés étaient "similaires" et que les mesures constituaient des lois, règlements ou prescriptions qui "affectaient" la vente, la mise en vente, l'achat, le transport, la distribution et l'utilisation des produits en question sur le marché intérieur. La question qui reste à trancher dans le

---

par l'article III" (réponse de la Chine à la question n° 85 du Groupe spécial). Voir aussi la note de bas de page 498 ci-après.

[496] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 212.

[497] Voir plus haut les paragraphes 7.32 et 7.33 pour un exposé des critères pertinents prévus par les mesures.

[498] Toutefois, si les mêmes critères étaient appliqués aux pièces automobiles importées au moment de l'importation uniquement, cela n'influerait pas nécessairement de la même manière sur le choix que le fabricant d'automobiles doit opérer entre des pièces automobiles nationales et des pièces automobiles importées. En pareil cas, la question pertinente serait de savoir si les pièces automobiles considérées au moment de leur importation satisfont à l'un quelconque des critères. D'après ce que croit comprendre le Groupe spécial, c'est ce que les États-Unis ont expliqué dans leur deuxième déclaration orale au sujet de la différence entre les mesures de la Chine et la discrimination inhérente à un droit de douane: "Les droits de douane imposés régulièrement par les Membres de l'OMC ne créent pas le même type de discrimination, c'est-à-dire que le niveau des impositions frappant d'autres produits importés ne dépend pas de la manière dont une pièce importée est utilisée sur le territoire du Membre." (deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 12, souligné dans l'original) Le raisonnement que nous avons fait dans le cadre de l'article III:4 ne tranche pas la question de savoir si les critères contreviendraient à l'article II du GATT de 1994 s'ils étaient évalués uniquement sous l'angle des pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique. Nous traitons cette question dans la section VII.D.3 des présents rapports.

cadre de cette allégation est donc celle de savoir si les mesures ont pour effet de soumettre les produits importés à un traitement "moins favorable" que celui accordé aux produits nationaux similaires.

i) Arguments des parties

7.260 Les **Communautés européennes** et le **Canada**[499], invoquant le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, affirment qu'il faut se demander "si une mesure modifie les *conditions de concurrence* au détriment des produits importés sur le marché en question"[500] avant de pouvoir constater qu'ils sont soumis à un "traitement moins favorable". Ils font valoir, comme il est également précisé dans la jurisprudence du GATT, qu'un Membre doit assurer l'égalité effective des possibilités offertes aux produits importés.[501]

7.261 En outre, le **Canada** et les **États-Unis** rappellent l'observation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5)*, selon laquelle une mesure peut encore être incompatible avec l'article III:4 même s'il n'y a pas traitement défavorable dans tous les cas.[502]

7.262 Les **plaignants** font ensuite valoir que les mesures modifient fondamentalement les conditions de concurrence sur le marché chinois au détriment des pièces automobiles importées, et cela de deux façons.[503] Premièrement, seules les pièces importées peuvent être frappées d'une *imposition intérieure* si leur quantité dépasse le niveau indiqué dans les mesures. Cela incite donc les fabricants à utiliser des pièces nationales plutôt que des pièces importées. Deuxièmement, seules les pièces importées font l'objet de *formalités administratives*. Pour reprendre les mots employés par le Canada, "un fabricant d'automobiles utilisant *des* pièces automobiles importées est assujetti à un régime administratif contraignant".[504] Le seul moyen dont dispose un fabricant d'automobiles pour échapper aux formalités administratives énoncées dans les mesures[505] est d'utiliser *uniquement* des pièces automobiles nationales.[506] En outre, le Canada indique que les fabricants de pièces

[499] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152; et première communication écrite du Canada, paragraphe 100.

[500] Italique dans l'original. En outre, "[u]ne différence formelle de traitement entre les produits importés et les produits nationaux similaires n'est donc ni nécessaire, ni suffisante pour démontrer qu'il y a violation de l'article III:4". Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 137.

[501] Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, paragraphe 5.11, tel qu'il est cité par les Communautés européennes dans leur première communication écrite, paragraphe 152, et par le Canada dans sa première communication écrite, paragraphe 100.

[502] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 221. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 96; et première communication écrite du Canada, paragraphe 95.

[503] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 153 à 157; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 97 à 102; et première communication écrite du Canada, paragraphes 101 et 102. L'Argentine, en tant que tierce partie, partage le point de vue des plaignants (voir la communication de l'Argentine en tant que tierce partie, paragraphes 49 à 51).

[504] Première communication écrite du Canada, paragraphe 102.

[505] Il s'agit, entre autres choses, de procéder à des vérifications autonomes de la teneur en produits nationaux, de présenter une demande de licence d'importation, d'enregistrer le modèle de véhicule auprès des douanes et de se soumettre à des procédures d'examen et de vérification additionnelles. Voir la première communication écrite du Canada, paragraphe 102. Les États-Unis donnent d'autres précisions ainsi qu'un exemple (voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 100 à 102).

[506] Première communication écrite du Canada, paragraphe 102.

automobiles sont également affectés par l'application des mesures, même s'ils n'y sont pas directement assujettis.[507]

7.263 La **Chine** répond que ce que les plaignants qualifient de "régime administratif contraignant", c'est le processus douanier que la Chine a établi pour déterminer si un fabricant d'automobiles importe et assemble une série de pièces automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La Chine ne pense pas que le processus qu'elle a établi dans ce but est plus "contraignant" que les régimes douaniers que les Membres ont adoptés pour régler d'autres questions complexes d'administration douanière, tels que les régimes de trafic de perfectionnement actif et les régimes du drawback. Il est explicitement admis à l'article VIII:1 c) du GATT de 1994 que les régimes douaniers peuvent être complexes. Le simple fait que ces régimes puissent être complexes ne signifie pas qu'ils sont soumis aux disciplines de l'article III.[508]

ii) Examen par le Groupe spécial

7.264 Avant de pouvoir examiner si les mesures de la Chine ont pour effet de soumettre les pièces automobiles importées à un traitement "moins favorable", il nous faut d'abord rappeler le critère utilisé pour déterminer ce qui est considéré comme un traitement "moins favorable" au sens de l'article III:4 du GATT de 1994.

7.265 À cet égard, l'Organe d'appel a dit ce qui suit dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*:

> "Une différence formelle de traitement entre les produits importés et les produits nationaux similaires n'est donc ni nécessaire, ni suffisante pour démontrer qu'il y a violation de l'article III:4. La question de savoir si les produits importés sont soumis ou non à un traitement "moins favorable" que les produits nationaux similaires devrait plutôt être appréciée en se demandant si une mesure modifie les *conditions de concurrence* au détriment des produits importés sur le marché en question."[509]

7.266 Suivant les indications de l'Organe d'appel, nous nous demanderons si les mesures en cause modifient les conditions de concurrence sur le marché chinois au détriment des pièces automobiles importées.

7.267 Premièrement, comme il est indiqué plus haut dans la section VII.A.1, les mesures instituent certaines formalités administratives pour les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces automobiles importées dans l'assemblage de véhicules automobiles avant, pendant et après l'entrée des pièces automobiles importées en Chine.[510] Les plaignants soutiennent que ces formalités

---

[507] Le Canada soutient qu'"en utilisant des pièces importées, [les fabricants de pièces automobiles] risquent des peines pécuniaires à cause des conditions contractuelles qui les lient aux fabricants en aval qui souhaitent éviter de devoir faire les frais de l'imposition intérieure additionnelle" et qu'ils "risquent d'être reconnus coupables d'infraction aux mesures ou à la Loi douanière d'une manière générale si leurs registres concernant l'utilisation de pièces importées ne sont pas tenus d'une manière satisfaisante". (se référant à l'article 36 du Décret n° 125) Voir la première communication écrite du Canada, paragraphe 102.

[508] Réponse de la Chine à la question n° 104 du Groupe spécial.

[509] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 137.

[510] Ces mesures établissent donc une distinction formelle entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales. Les formalités administratives sont sans objet si un fabricant d'automobiles n'utilise que des pièces automobiles nationales. Les fabricants d'automobiles utilisant au moins une pièce automobile importée sont toutefois soumis aux formalités administratives prévues par les mesures.

administratives sont contraignantes et qu'elles ont pour effet de majorer le coût des opérations d'assemblage des fabricants d'automobiles.[511]

7.268 Les Communautés européennes font valoir en particulier que la complexité considérable des mesures retarde en soi de deux ou trois ans le lancement d'un nouveau modèle sur le marché chinois. En outre, selon elles, il faudra peut-être six mois de plus pour qu'une équipe de dix à 15 experts très qualifiés établisse le rapport de vérification autonome prescrit par l'article 7 du Décret n° 125, et encore peut-être une année avant que toutes les formalités soient accomplies. Les États-Unis expliquent également que, pour procéder à une évaluation autonome, le fabricant doit dresser la liste de toutes les pièces de chacun des modèles qu'il fabrique, déterminer si, en vertu des mesures, les pièces sont d'origine nationale ou étrangère, et calculer les seuils pour chaque ensemble ainsi que la valeur totale en pourcentage des pièces importées entrant dans le modèle. En outre, comme les États-Unis le font valoir, dès lors qu'un fabricant d'automobiles utilise des pièces importées par un fournisseur indépendant, il est dans l'obligation de tenir des registres concernant le véritable importateur attitré et de conserver les pièces justificatives attestant l'acquittement des droits et de la taxe sur la valeur ajoutée.[512] La Chine n'a pas répondu à ces arguments spécifiques présentés par les Communautés européennes et les États-Unis. Nous rappelons également l'observation que nous avons formulée plus haut aux paragraphes 7.65 et 7.66, selon laquelle l'échantillon de demandes d'examen et de vérification en instance présenté par les Communautés européennes montre que l'examen et la vérification par le Centre de vérification peuvent prendre de 30 jours à deux ans.

7.269 Par conséquent, à notre avis, en soumettant les pièces automobiles importées à des formalités administratives auxquelles ne sont pas soumis les produits nationaux similaires, ce qui peut occasionner des retards importants à toutes les étapes des opérations d'assemblage, depuis le lancement d'un nouveau modèle jusqu'à la vérification par le Centre de vérification, les mesures modifient les conditions de concurrence sur le marché chinois au détriment des pièces automobiles importées.

7.270 En outre, nous avons constaté plus haut que la question de savoir si les pièces automobiles importées satisfont aux critères utilisés pour déterminer les caractéristiques essentielles au titre des mesures était évaluée en fonction de l'assemblage final des pièces automobiles et qu'elle influait inévitablement sur le choix qu'un fabricant d'automobiles doit opérer entre des pièces automobiles nationales et des pièces automobiles importées s'il souhaitait éviter d'avoir à accomplir les formalités administratives en cause.[513] En d'autres termes, les fabricants d'automobiles doivent s'assurer que les pièces automobiles importées utilisées dans l'assemblage de véhicules automobiles ne satisfont à aucun des critères prévus par les mesures pour éviter d'avoir à accomplir les formalités administratives instituées par celles-ci.[514] En résumé, les critères utilisés pour déterminer les caractéristiques essentielles, qui sont énoncés dans les mesures, et l'application de ces critères après l'assemblage final des véhicules automobiles établissent non seulement une distinction formelle entre les pièces automobiles importées et les pièces automobiles nationales similaires, mais cette différence

[511] Réponse des Communautés européennes à la question n° 8 du Groupe spécial; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 44 à 66 et 99 à 104; première communication écrite du Canada, paragraphe 102; et réponse du Canada à la question n° 8 du Groupe spécial. Voir aussi plus haut le paragraphe 7.65.

[512] Voir les articles 9 et 29 du Décret n° 125.

[513] À cet égard, nous nous référons aux critères spécifiques exposés aux paragraphes 7.31 à 7.33.

[514] Cela concerne à la fois les pièces automobiles importées par les fabricants d'automobiles eux-mêmes et celles achetées auprès d'un fournisseur indépendant.

formelle a également une importance fondamentale car elle dissuade les fabricants d'automobiles d'utiliser des pièces automobiles importées.[515]

7.271 Il ressort de cette "analyse détaillée des mesures contestées et de leurs conséquences sur le marché"[516] que les formalités administratives ainsi que l'application des critères utilisés pour déterminer les caractéristiques essentielles, tels qu'ils sont définis par la Chine en fonction de l'assemblage final, ont pour effet de soumettre les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que celui accordé aux pièces automobiles nationales.

e) Conclusion

7.272 Au vu de ce qui précède, le **Groupe spécial** constate que les mesures de la Chine, qui tombent sous le coup de l'article III:4, sont incompatibles avec l'obligation résultant pour elle de l'article III:4 du GATT de 1994 et qui consiste à ne pas soumettre les produits importés similaires à un traitement moins favorable.

4. Les mesures sont-elles compatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994?

a) Arguments des parties

7.273 Les **plaignants** soutiennent que les mesures contreviennent à l'article III:5, première phrase, du GATT de 1994. À titre subsidiaire, les **Communautés européennes** et les **États-Unis** font valoir que les mesures contreviennent à l'article III:5, deuxième phrase, du GATT de 1994.[517]

7.274 La **Chine** rétorque que les mesures contestées constituent des mesures à la frontière soumises à l'article II du GATT de 1994 et que, par conséquent, elles ne relèvent ni de la première phrase, ni de la deuxième phrase de l'article III:5 du GATT de 1994. La Chine n'avance aucun autre argument en réponse à cette allégation.[518]

b) Examen par le Groupe spécial

7.275 Nous notons que les positions des plaignants sont légèrement différentes en ce qui concerne la nécessité d'examiner les allégations qu'ils ont formulées au titre de l'article III:5 du GATT de 1994 dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que les mesures sont incompatibles avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994. Au moins un des plaignants a laissé à l'appréciation du Groupe spécial la décision d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation qu'il a formulée au titre de l'article III:5 du GATT de 1994.[519] Effectivement, nous ne

[515] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 217 et 218.

[516] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 215.

[517] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 186 et 187; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 3, 110 et 111, et note de bas de page 141; première déclaration orale des États-Unis, paragraphes 4, 18 et 19; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 3; deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 5; première communication écrite du Canada, paragraphes 87 et 104 à 115; et deuxième déclaration orale du Canada, paragraphes 2 et 23.

[518] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 42 à 48, 169 à 171 et 174. Voir aussi la première déclaration orale de la Chine, paragraphes 16 à 19 et 40; la deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 123, 124 et 127; et la réponse de la Chine à la question n° 85 du Groupe spécial.

[519] Selon les **États-Unis**, dans la mesure où les constatations du Groupe spécial sont suffisantes pour régler le différend, l'application du principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les autres allégations est une question qui doit être laissée à l'appréciation du Groupe spécial. Plus particulièrement, ils

pensons pas que la formulation d'une constatation au sujet des allégations formulées au titre de l'article III:5 "rend[rait] l'ORD plus apte à faire des recommandations et prendre des décisions suffisamment précises dans la présente affaire".[520] Pour parvenir à cette conclusion, nous nous sommes inspirés de la déclaration ci-après de l'Organe d'appel:

> "Rien dans cette disposition ni dans la pratique antérieure du GATT n'exige qu'un groupe spécial examine toutes les allégations formulées par la partie plaignante. Les précédents groupes spéciaux établis dans le cadre du GATT de 1947 et de l'OMC ont souvent traité uniquement les points qu'ils jugeaient nécessaires pour régler la question opposant les parties, et ont refusé de statuer sur d'autres points. Ainsi, dans les cas où un groupe spécial a constaté qu'une mesure était incompatible avec une disposition particulière du GATT de 1947, d'une manière générale, il ne s'est pas demandé si la mesure était aussi incompatible avec d'autres dispositions du GATT qui auraient pu faire l'objet d'une allégation de violation formulée par une partie plaignante. Dans la pratique récente de l'OMC, les groupes spéciaux se sont de même abstenus d'examiner chacune des allégations formulées par la partie plaignante et n'ont rendu des constatations que sur les allégations qu'ils jugeaient nécessaires pour résoudre la question à l'étude.
>
> Même si quelques groupes spéciaux établis dans le cadre du GATT de 1947 et de l'OMC ont rendu des décisions d'une portée plus générale, en examinant et en tranchant des points qui n'étaient pas absolument nécessaires pour régler le différend à l'étude, rien dans le *Mémorandum d'accord* n'oblige les groupes spéciaux à agir ainsi."[521]

7.276 Ainsi, compte tenu des constatations que nous avons formulées plus haut selon lesquelles la Chine avait agi d'une manière incompatible avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994, et inspirés par la déclaration précitée de l'Organe d'appel, nous estimons que nous avons formulé les constatations nécessaires pour régler le différend dont les plaignants nous ont saisi. Nous appliquons

---

pensent qu'"une infraction à l'article III:4 indiquerait qu'il y a également infraction à l'article III:5". Les États-Unis ont fait la déclaration ci-après, indiquant qu'ils estiment que:

> "les allégations les plus importantes en l'espèce sont celles qui concernent l'infraction à l'article III:4 et/ou à l'Accord sur les MIC, parce que les mesures de la Chine imposent une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui constitue une discrimination à l'encontre de toutes les pièces importées ainsi que des charges administratives qui découragent l'utilisation de pièces automobiles importées, et à l'article III:2, parce que la Chine frappe certaines pièces importées d'une imposition intérieure supérieure à toutes les autres, sans qu'une imposition comparable ne frappe les pièces nationales similaires. S'agissant des autres allégations, les États-Unis croient comprendre que les questions d'économie jurisprudentielle relèvent du pouvoir d'appréciation du Groupe spécial, pour autant que soient formulées toutes les constatations nécessaires au règlement du différend". (réponse des États-Unis à la question n° 151 du Groupe spécial. Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 152 du Groupe spécial)

En revanche, les deux autres plaignants, les **Communautés européennes** et le **Canada**, sont d'avis qu'une constatation au titre de l'article III:4 du GATT de 1994 ne rendrait pas inutile une constatation au titre de l'article III:5 (voir leurs réponses respectives à la question n° 152 du Groupe spécial).

[520] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphe 194.

[521] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 20 et 21. (notes de bas de page de l'original omises)

donc le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les allégations respectives des plaignants formulées au titre de l'article III:5 du GATT de 1994.

5. Les mesures sont-elles justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994?

7.277 Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial a constaté que l'imposition intérieure frappant les pièces automobiles importées au titre des mesures était incompatible avec l'article III:2 du GATT de 1994 et que les mesures étaient également incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994.

7.278 La **Chine** soutient que les mesures contestées dans leur ensemble, ou des aspects particuliers des mesures, sont justifiées au titre de l'article XX d) du GATT de 1994, dans l'éventualité où il serait constaté qu'elles sont incompatibles avec une ou plusieurs dispositions du GATT de 1994.[522] Les **plaignants** estiment que les mesures ne sont pas justifiées au titre de l'article XX d).[523]

7.279 Un Membre qui invoque l'article XX d) pour justifier sa mesure – la Chine en l'espèce – assumant la charge initiale de la preuve en ce qui concerne son moyen de défense affirmatif[524], le **Groupe spécial** examinera si la Chine s'est acquittée de la charge qui lui incombait de prouver que les mesures satisfont aux prescriptions de l'article XX d) et qu'elles sont donc justifiées au titre de cet article.

7.280 Pour qu'une mesure, au demeurant incompatible avec le GATT de 1994, soit justifiée au titre de l'article XX, il faut prouver deux choses: premièrement, que la mesure relève de une ou de plusieurs des exceptions prévues à l'article XX, et, deuxièmement, qu'elle satisfait aux prescriptions du texte introductif de l'article XX.[525] Comme la Chine prétend que les mesures sont justifiées au titre de l'article XX d), nous commencerons notre analyse par le premier élément – la question de savoir si les mesures relèvent de cet article.

7.281 L'article XX d) dispose ce qui suit:

> "[R]ien 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

---

[522] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 202.

[523] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 136 à 148; deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphes 33 à 38; deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphes 29 à 36; deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 75 à 103; et deuxième déclaration orale du Canada, paragraphes 34 à 52.

[524] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157, dans lequel il est également fait référence aux rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, note de bas de page 98, page 24, et *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 à 18, ainsi qu'au rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Article 337*, note de bas de page 69, paragraphe 5.27.

[525] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 24. L'Organe d'appel a également constaté que, pour franchir les étapes dans l'ordre approprié, il convenait tout d'abord d'évaluer si une mesure pouvait être justifiée provisoirement comme relevant de l'une des catégories des paragraphes a) à j), puis d'évaluer à nouveau la même mesure au regard du texte introductif de l'article XX. Selon l'Organe d'appel, l'ordre des étapes pour analyser une allégation concernant une justification au titre de l'article XX ne dénote pas un choix fortuit ou aléatoire, mais plutôt la structure et la logique fondamentales de l'article XX (rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphes 119 et 120).

> 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 [.]"

7.282 Dans l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, l'Organe d'appel a précisé que, pour qu'une mesure soit justifiée provisoirement au titre du paragraphe d) de l'article XX, il convenait de démontrer deux choses:

> "Premièrement, 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. Deuxièmement, la mesure doit être "nécessaire" pour assurer ce respect."[526]

7.283 Avant d'entreprendre l'analyse de la question de savoir si les mesures en cause sont conçues pour "assurer le respect" de lois ou de règlements qui ne sont pas eux-mêmes incompatibles avec le GATT de 1994, le **Groupe spécial** fait observer que la Chine n'a pas distingué initialement sa justification des mesures au titre de l'article XX d) en tenant compte d'une éventuelle constatation d'incompatibilité au regard de l'article III du GATT de 1994 plutôt qu'au regard de l'article II. Dans ses communications écrites, la Chine a opposé un moyen de défense général excipant de l'article XX d) aux constatations que le Groupe spécial pourrait formuler contre les mesures "au titre de une ou de plusieurs des dispositions du GATT de 1994".[527] La partie pertinente (section IV.G) de la première communication écrite de la Chine à ce sujet est intitulée "*Any* Inconsistency with the GATT 1994 Is Subject to the General Exception Under Article XX (d)" (*Toute* incompatibilité avec le GATT de 1994 relève de l'exception générale prévue à l'article XX d)) et la partie pertinente (section VI) de sa deuxième communication écrite est intitulée "The Challenged Measures Would Be Justified Under Article XX(d) If The Panel Were To Identify *Any* Violation of the Covered Agreements" (Les mesures contestées seraient justifiées au titre de l'article XX d) si le Groupe spécial venait à mettre en évidence une violation *quelconque* des accords visés). (pas d'italique dans l'original)

7.284 Or, dans la réponse écrite à une question posée par le Groupe spécial après la deuxième réunion de fond, la Chine a indiqué que sa position avait changé et a précisé que l'analyse au titre de l'article XX d) serait différente selon qu'il serait constaté qu'il y avait violation de l'article III ou violation de l'article II.[528] La Chine estime que s'il était constaté que les mesures contestées sont incompatibles avec l'article III, elles pourraient être justifiées au titre de l'article XX d), au motif que l'imposition et les mesures étaient nécessaires pour assurer le respect d'une "interprétation valable des dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles".[529]

7.285 En particulier, la **Chine** fait observer ce qui suit:

> "[L]'analyse effectuée au titre de l'article XX d) serait différente en cas de constatation de violation de l'article III. … Dans ces circonstances, les impositions et les mesures pourraient être justifiées au regard de l'article XX d) comme étant des

---

[526] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157.

[527] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 202; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 164.

[528] Réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial.

[529] Réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial.

> impositions et des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect d'une interprétation valable des dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles, à savoir une interprétation qui englobe les envois multiples de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. En d'autres termes, le Groupe spécial pourrait constater que l'interprétation que fait la Chine de ses dispositions tarifaires n'est pas incompatible avec les règles interprétatives du Système harmonisé et qu'elle n'est pas incompatible par ailleurs avec le sens des termes pertinents du tarif douanier de la Chine, mais que la Chine a institué des impositions et des mesures "intérieures" inadmissibles afin d'assurer le respect de cette interprétation.
>
> La Chine ne souscrirait pas à une constatation de violation de l'article III, mais cela semble correspondre exactement aux circonstances dans lesquelles l'article XX d) s'appliquerait. La mention de "l'application des mesures douanières" qui est faite à l'article XX d) présuppose que les Membres pourraient devoir prendre des mesures qui sont incompatibles avec leurs obligations dans le cadre du GATT (et qui nécessiteraient donc l'invocation d'une exception générale), mais qui sont par ailleurs nécessaires pour assurer le respect de leur législation douanière. L'adoption d'impositions et de mesures qui contreviennent aux disciplines de l'article III, mais qui sont nécessaires pour assurer le respect d'une mesure douanière que le Membre est autorisé à imposer en vertu de ses engagements au titre de l'article II, semble être le cas typique dans lequel l'article XX d) s'appliquerait. Si l'article XX d) ne s'appliquait pas en pareilles circonstances, il est difficile de voir à quel moment il pourrait s'appliquer.
>
> … Pour les raisons qu'elle a exposées, la Chine pense que le Décret n° 125 relève de ses droits et obligations au titre de l'article II. Toutefois, si le Groupe spécial devait constater que un ou plusieurs des aspects des mesures constituent une mesure ou une imposition inadmissible tombant sous le coup de l'article III, la Chine considérerait que cette mesure ou cette imposition intérieure est justifiée au titre de l'article XX d) pour assurer le respect des droits qu'elle est autorisée à recouvrer en raison de l'importation de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile."[530]

7.286 Dans leurs observations sur cette réponse de la Chine, les **Communautés européennes** estiment que, puisque les arguments explicites de la Chine concernant l'article XX d) du GATT de 1994 sont très superficiels tant dans sa première que dans sa deuxième communication écrite et ne lui permettent pas de s'acquitter des obligations qui lui incombent concernant la charge de la preuve, l'analyse devrait s'arrêter là.[531] Elles estiment en outre que la Chine n'a pas démontré que les mesures étaient nécessaires pour assurer le respect des dispositions de son tarif douanier applicables aux

[530] Réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial. Le passage cité plus haut au paragraphe 7.285 est tiré de la réponse de la Chine à la question qui lui a été posée par le Groupe spécial pour savoir si, et dans l'affirmative en quoi, l'analyse du moyen de défense opposé par la Chine au titre de l'article XX d) en ce qui concerne la violation de l'article II devrait être différente d'une analyse portant sur la violation de l'article III.

S'agissant d'une éventuelle constatation de violation de l'article II, la Chine estime que les mesures pourraient encore être justifiées au titre de l'article XX d), puisque celui-ci l'autorise à donner effet aux dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, dans la mesure où les règles du SH, examinées dans le contexte de l'article II, ne lui offrent pas une base légale claire (réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial).

[531] Deuxième déclaration orale des Communautés européennes, paragraphe 34.

véhicules automobiles, et qu'elle formule un *souhait* lorsqu'elle dit que "cela semble correspondre exactement aux circonstances dans lesquelles l'article XX d) s'appliquerait" ou que "[s]i l'article XX d) ne s'appliquait pas en pareilles circonstances, il est difficile de voir à quel moment il pourrait s'appliquer".[532] Les Communautés européennes font toutefois valoir que ces vœux pieux ne sauraient remplacer un moyen de défense valable au titre de l'article XX d).

7.287 Ainsi que le **Groupe spécial** l'a noté plus haut au paragraphe 7.279, la Chine, en tant que partie avançant un moyen de défense affirmatif excipant de l'article XX d), a la charge de prouver, sur la base d'arguments factuels et juridiques étayés par des éléments de preuve spécifiques, en quoi ses mesures sont justifiées au titre de l'article XX d). Le fait que, dans les arguments qu'elle a présentés au titre de l'article XX d), la Chine n'ait pas établi de distinction entre l'éventuelle violation d'une disposition du GATT de 1994 (à savoir l'article III) et l'éventuelle violation d'une disposition tout à fait différente du GATT de 1994 (à savoir l'article II), avant que le Groupe spécial ne le lui demande expressément, nous amène d'entrée de jeu à mettre en question la validité du moyen de défense excipant de l'article XX d). Ce n'est pas au Groupe spécial d'avancer ou de présumer des arguments ou des analyses spécifiques concernant une allégation présentée par une partie au différend.[533] La charge de faire valoir une prétention en s'appuyant sur des arguments et des éléments de preuve incombe à la partie qui formule l'allégation. Cela étant dit, nous examinerons à présent si la Chine a prouvé que ses mesures répondaient au premier élément nécessaire pour justifier une mesure au titre de l'article XX d).

a) Quelle est la loi ou le règlement dont les mesures en cause assurent le respect au sens de l'article XX d)?

i) Interprétation par la Chine des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles

7.288 Dans l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, l'Organe d'appel a dit que les termes "lois ou règlements", au sens de l'article XX d), désignaient les règles qui faisaient partie du système juridique intérieur du Membre de l'OMC qui invoquait cette disposition, y compris les règles découlant des accords internationaux qui ont été incorporées dans le système juridique intérieur du Membre de l'OMC ou qui ont un effet direct selon le système juridique de ce Membre.[534]

7.289 Pour déterminer si les mesures en cause sont justifiées au titre de l'article XX d), le Groupe spécial doit d'abord examiner si la Chine a fait état d'une loi ou d'un règlement interne qui n'est pas lui-même incompatible avec le GATT de 1994.

7.290 Dans le cadre du présent différend, la Chine a désigné indifféremment divers textes comme étant la loi ou le règlement dont les mesures assuraient le respect. Par exemple, la **Chine** a fait

---

[532] Observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial.

[533] L'Organe d'appel a dit dans le cadre de l'affaire *États-Unis – Jeux*: "Dans le contexte des moyens de défense affirmatifs, une partie défenderesse doit donc invoquer un moyen de défense et présenter des éléments de preuve et arguments à l'appui de son affirmation selon laquelle la mesure contestée satisfait aux conditions liées à ce moyen de défense. Lorsqu'une partie défenderesse s'acquitte de cette obligation, un groupe spécial peut se prononcer sur la question de savoir si la mesure contestée est justifiée au titre du moyen de défense pertinent, en s'appuyant sur les arguments avancés par les parties ou en développant son propre raisonnement. Il en est de même pour les réfutations. *Un groupe spécial ne peut pas prendre sur soi de réfuter l'allégation (ou le moyen de défense) lorsque la partie défenderesse (ou la partie plaignante) elle-même ne l'a pas fait.*" (pas d'italique dans l'original) (rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 282)

[534] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphes 69 et 79.

référence à la législation et la réglementation douanières de la Chine[535]; à la législation douanière chinoise, y compris aux dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles[536]; au tarif douanier de la Chine[537]; aux dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles qui figurent dans le tarif douanier de la Chine[538]; à une interprétation qui serait valable[539] des dispositions tarifaires visant les véhicules, pour ce qui est de la relation qui existerait selon la Chine entre les véhicules automobiles et leurs parties; et aux droits[540] que la Chine est autorisée à recouvrer en raison de l'importation de pièces et composants présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[541] À cet égard, la Chine a estimé qu'il n'existait pas de différence entre les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles "en tant que telles" et les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles telles qu'elles étaient interprétées conformément aux règles du SH.[542]

7.291 Or, ainsi qu'il est indiqué plus haut au paragraphe 7.285, c'est uniquement en réponse à une question du Groupe spécial que la Chine a explicité ses arguments au titre de l'article XX d) en ce qui concerne plus particulièrement la constatation que le Groupe spécial pourrait formuler à l'encontre des mesures au titre de l'article III.

7.292 Dans cette réponse, telle qu'elle a été citée plus haut au paragraphe 7.285, la Chine a prétendu que la loi ou le règlement dont les mesures en cause assurent le respect est l'"interprétation valable des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles". Selon elle, cette interprétation valable englobe les envois multiples de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles

---

[535] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 et 204; deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 7 et 164; et réponse de la Chine à la question n° 13 du Groupe spécial.

[536] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 205; et réponse de la Chine à la question n° 84 du Groupe spécial.

[537] Réponse de la Chine à la question n° 287 du Groupe spécial.

[538] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 202 à 204, 207 et 212; deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 168, 169, 172, 176, 182, 183, 186 et 187; et réponses de la Chine aux questions n° 13, 281, 282, 283 et 286 du Groupe spécial.

[539] Réponses de la Chine aux questions n° 9 et 282 du Groupe spécial.

[540] Réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial; et première communication écrite de la Chine, paragraphe 205.

[541] La Chine fait valoir que les mesures sont nécessaires pour assurer le respect de sa législation et de sa réglementation douanières en empêchant l'importation et l'assemblage de pièces automobiles pour contourner les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles (première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 et 204). Elle explique que l'article 3 du Règlement sur le tarif d'importation/d'exportation (pièce CHI-32) incorpore la Liste de concessions de la Chine dans le droit chinois (première communication écrite de la Chine, note de bas de page 140). La Chine soutient aussi que les mesures assurent le respect des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles, puisqu'elles en garantissent l'application effective en définissant et en faisant respecter la ligne de démarcation entre les véhicules et leurs parties, quelle que soit la manière dont l'importateur organise ou documente ses opérations d'importation (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 168 et 169). En même temps, la Chine fait valoir également que les mesures sont nécessaires pour assurer le respect d'*une interprétation valable* des dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles, à savoir une interprétation qui englobe les envois multiples de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile (réponses de la Chine aux questions n° 9 et 282 du Groupe spécial). De l'avis de la Chine, les mesures devraient être justifiées au titre de l'article XX d) car elles garantissent l'application des droits qu'elle est autorisée à recouvrer en raison de l'importation de pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile (réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial; et première communication écrite de la Chine, paragraphe 205). Selon elle, la Chine doit pouvoir interpréter les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles d'une manière qui permette de leur donner un effet utile et elle doit pouvoir adopter des mesures en vue de faire respecter cette interprétation (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 169).

[542] Réponse de la Chine à la question n° 281 du Groupe spécial.

d'un véhicule automobile. La Chine fait valoir que l'imposition et les formalités administratives instituées par les mesures sont donc une mesure douanière que le Membre est autorisé à imposer conformément à ses engagements au titre de l'article II.

7.293 Les **Communautés européennes** et le **Canada** considèrent qu'en l'espèce, la loi ou le règlement qui serait compatible avec le GATT est la Liste de la Chine en tant que telle, telle qu'elle est mise en œuvre en droit chinois.[543]

7.294 Le **Groupe spécial** note donc que la loi ou le règlement dont les mesures assureraient le respect selon la Chine est l'interprétation des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles qui figurent dans le tarif douanier chinois. Tout en refusant de concéder que la loi ou le règlement qui n'est "pas incompatible" au sens de l'article XX d) englobe une interprétation de certaines dispositions tarifaires figurant dans la liste d'un Membre, les plaignants estiment que même si l'interprétation faite par la Chine des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles devait être considérée comme la loi ou le règlement visé par l'article XX d), la Chine n'a pas prouvé que les mesures satisfaisaient aux prescriptions de l'article XX d), car son interprétation des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles est en fait incompatible avec le GATT de 1994.[544]

7.295 Les dispositions tarifaires de la Chine, y compris celles qui visent les véhicules automobiles, sont contenues dans son tarif douanier, qui reprend les engagements pris par la Chine dans sa liste de concessions en ce qui concerne les marchandises en provenance d'autres pays Membres, et en font donc partie intégrante. La Liste de concessions de la Chine fait quant à elle partie du Protocole d'accession de la Chine et, par conséquent, fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.[545] À cet égard, nous rappelons le raisonnement de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, selon lequel les intentions *communes* ne peuvent pas être établies sur la base des "attentes" subjectives et déterminées de manière unilatérale d'une des parties à un traité.[546] En conséquence, nous ne considérons pas que l'interprétation que fait la Chine de ses concessions concernant les véhicules automobiles puisse faire partie du tarif douanier chinois proprement dit.[547] Constater le contraire conduirait à une situation absurde, dans laquelle la propre interprétation qu'un Membre de l'OMC fait d'un terme employé dans un traité serait considérée comme faisant partie du traité lui-même. Cela est d'autant plus vrai en l'espèce, car l'interprétation que donne la Chine des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles est contestée par les plaignants dans leur allégation subsidiaire au titre de l'article II du GATT de 1994.

---

[543] Réponses des parties à la question n° 281 du Groupe spécial.

[544] Observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 281 du Groupe spécial; deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphes 31 et 32; réponse des États-Unis à la question n° 280 du Groupe spécial; et deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 79.

[545] Voir plus loin le paragraphe 7.740.

[546] Voir plus loin le paragraphe 7.740.

[547] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84, également cité dans le rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 250.

Par ailleurs, nous notons qu'en vertu de l'article IX:1 de l'Accord sur l'OMC, le pouvoir exclusif d'adopter des interprétations de l'Accord sur l'OMC et des Accords commerciaux multilatéraux est accordé à la Conférence ministérielle et au Conseil général. En particulier, l'article IX:1 de l'Accord sur l'OMC dispose que:

> "La Conférence ministérielle et le Conseil général auront le pouvoir exclusif d'adopter des interprétations du présent accord et des Accords commerciaux multilatéraux. S'agissant d'une interprétation d'un Accord commercial multilatéral figurant à l'Annexe 1, ils exerceront leur pouvoir en se fondant sur une recommandation du Conseil qui supervise le fonctionnement dudit accord. La décision d'adopter une interprétation sera prise à une majorité des trois quarts des Membres …"

7.296 En tout état de cause, comme il est indiqué plus bas dans la section VII.D, qui traite de l'allégation subsidiaire des plaignants au titre de l'article II du GATT de 1994, nous constatons que l'interprétation que la Chine donne des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles est *incompatible* avec l'engagement qu'elle a pris dans le cadre de sa liste de concessions et, par conséquent, avec ses obligations au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994. En conséquence, si nous admettions la thèse de la Chine selon laquelle la loi ou le règlement dont les mesures assurent le respect est l'interprétation qu'elle fait des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, nous conclurions que la Chine n'a pas prouvé que les mesures étaient justifiées au titre de l'article XX d), parce qu'elles n'assurent pas le respect d'une loi ou d'un règlement qui n'est "pas incompatible" avec le GATT de 1994 au sens de l'article XX d).

ii) Tarif douanier de la Chine

7.297 Ayant constaté que la Chine n'a pas prouvé que la loi ou le règlement dont ses mesures cherchent à assurer le respect n'est pas elle-même ou lui-même incompatible avec le GATT de 1994, il n'y a pas lieu pour le Groupe spécial de poursuivre l'examen des autres prescriptions de l'article XX d). Toutefois, si le Groupe spécial devait considérer, pour les besoins de l'argumentation, que le "tarif douanier" de la Chine est la loi ou le règlement dont les mesures assurent le respect, cette loi ou ce règlement ne serait "pas incompatible" avec le GATT de 1994, dans la mesure où le tarif douanier de la Chine reprend les concessions qu'elle a inscrites dans sa liste en tant que telle, laquelle fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.[548] Ainsi, pour que notre analyse soit complète, nous allons examiner, en supposant que la loi ou le règlement dont les mesures assurent le respect est le tarif douanier de la Chine, si les mesures de la Chine sont justifiées au titre de l'article XX d).

---

[548] Voir plus haut le paragraphe 7.295. La Liste de concessions de la Chine est incorporée dans le droit interne du pays sous forme d'un tarif douanier, conformément à l'article 3 du Règlement sur le tarif d'importation/d'exportation (première communication écrite de la Chine, note de bas de page 140 (pièce CHI-32)). L'article 3 dispose ce qui suit:

> "Article 3 Le Conseil d'État établit le Code tarifaire d'importation/d'exportation de la République populaire de Chine (ci-après dénommé le "Code tarifaire") et le Code tarifaire d'importation régissant l'entrée d'articles en République populaire de Chine (ci-après dénommé le "Code tarifaire régissant l'entrée d'articles") en tant que parties intégrantes du présent règlement, lequel désigne les articles passibles de droits, détermine les numéros tarifaires et fixe les taux de droits" (pièce CHI-32).

Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 7.5 à 7.8; et le rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphe 5.13. Les plaignants ne contestent pas que le tarif douanier de la Chine reprend la Liste de concessions de la Chine et qu'à ce titre, il n'est donc pas lui-même incompatible avec le GATT de 1994.

À cet égard, nous notons que la Chine dit que les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles sont incorporées dans le GATT et qu'elles ne sont donc pas incompatibles avec celui-ci (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 169). Nous ne pensons pas que cette déclaration est juridiquement et factuellement exacte. La Liste de concessions de la Chine fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC et elle est incorporée dans le tarif douanier chinois (nomenclature nationale), et non l'inverse. En tout état de cause, il peut être présumé que le tarif douanier d'un Membre est compatible avec l'Accord sur l'OMC, dans la mesure où la nomenclature nationale reprend la Liste de concessions de ce Membre. Partant de cette idée, nous tenons pour établi aux fins de la présente procédure que le tarif douanier de la Chine n'est "pas incompatible" avec le GATT de 1994.

b) Les mesures sont-elles conçues pour assurer le respect de la loi ou du règlement?

7.298 Le Groupe spécial rappelle ce qu'a dit l'Organe d'appel dans le cadre de l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool* au sujet des termes "pour assurer le respect" figurant dans l'article XX d):

> "L'expression "pour assurer le respect" se rapporte aux *types* de mesures qu'un Membre de l'OMC peut chercher à justifier au titre de l'article XX d). Elle a trait à l'*objet* des mesures que l'on cherche à justifier. Il n'existe aucune justification au titre de l'article XX d) pour une mesure qui n'a pas pour objet d'"assurer le respect" des lois ou règlements d'un Membre. Ainsi, l'expression "pour assurer le respect" n'étend pas la portée de l'expression "lois et règlements" jusqu'à englober les obligations internationales d'un autre Membre de l'OMC. L'expression "pour assurer le respect" circonscrit plutôt le champ de l'article XX d)."[549] (note de bas de page de l'original omise, pas d'italique dans l'original)

7.299 Le Groupe spécial considère que l'analyse faite par l'Organe d'appel dans la déclaration qui précède montre que l'examen de la prescription "pour assurer le respect" de la loi ou du règlement concerné figurant dans l'article XX d) peut être divisé en deux parties: i) la question de savoir si la mesure contestée a pour "objet" d'assurer le respect de la loi ou du règlement concerné; et ii) la question de savoir si, en fait, la mesure "assure le respect" de la loi ou du règlement. À cet égard, nous trouvons d'autres éléments étayant notre interprétation des termes "pour assurer le respect" dans l'analyse faite par le Groupe spécial chargé de l'affaire *CE – Préférences tarifaires*, qui a déterminé que, pour examiner si la mesure en cause avait été conçue pour atteindre les objectifs déclarés en matière de santé au titre de l'article XX b), il devait prendre en considération non seulement les dispositions expresses de la mesure, mais aussi la conception, les principes de base et la structure de celle-ci.[550] Bien que l'analyse du Groupe spécial chargé de l'affaire *CE – Préférences tarifaires* ait été

---

[549] Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 72, dans lequel il est également fait référence au rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 157. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 655 à 658. En particulier, le Groupe spécial a dit:

> "Cependant, malgré ces aspects embarrassants, le Groupe spécial admet que le double système de vente au détail a été mis en place, tout du moins en partie, pour assurer le respect de la législation coréenne visant à lutter contre les pratiques frauduleuses, dans la mesure où il sert à prévenir les actes incompatibles avec la *Loi sur la concurrence déloyale.* Premièrement, le système a été établi à une époque où, …, les déclarations mensongères étaient monnaie courante dans le secteur de la viande de bœuf. Deuxièmement, il faut admettre que le double système de vente au détail réduit bel et bien la possibilité et donc la tentation pour les boucheries de faire passer de la viande étrangère pour de la viande coréenne, … . Le Groupe spécial note que son interprétation des termes "mesure … pour assurer le respect des lois et règlements" n'est pas incompatible avec l'approche adoptée par le Groupe spécial *CEE – Pièces détachées et composants* et ensuite par le Groupe spécial *Canada – Périodiques*." (rapport du Groupe spécial *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 658) (note de bas de page de l'original (note de bas de page 363) omise)

[550] Rapport du Groupe spécial *CE – Tarifs préférentiels*, paragraphe 7.200, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*. L'Organe d'appel a dit: "Bien ... que l'objectif d'une mesure puisse ne pas être facile à identifier, l'application de cette mesure à des fins de protection peut néanmoins être déterminée, le plus souvent, d'après sa conception, ses principes de base et sa structure révélatrice" (rapports de l'Organe d'appel sur l'affaire *Japon – Boissons alcooliques II*, page 33, et sur l'affaire *Argentine – Chaussures, textiles et vêtements*, paragraphe 55). Le Groupe spécial a également cité le rapport de

réalisée dans le cadre du paragraphe b) ("nécessaires à la protection de la santé et de la vie des personnes") de l'article XX, et non du paragraphe d) ("nécessaires pour assurer le respect …"), nous considérons que le même type d'analyse présente aussi un intérêt pour la question qui nous occupe, c'est-à-dire celle de savoir si les mesures de la Chine sont conçues pour assurer le respect de son tarif douanier.

7.300 Nous examinerons donc tout d'abord la question de savoir si les mesures concernées en l'espèce sont "conçues" pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont "pas incompatibles" avec le GATT de 1994. Si nous constatons qu'il en est ainsi, nous examinerons alors la question de savoir si, en fait, les mesures "assurent le respect" des lois et règlements qui sont compatibles avec le GATT.

i) Les mesures sont-elles "conçues" pour assurer le respect de la loi ou du règlement?

7.301 La **Chine** fait valoir que les mesures assurent l'application et l'exécution des dispositions du tarif douanier chinois (qui incorpore la Liste de concessions de la Chine) en ce qui concerne les importations de "véhicules automobiles" en empêchant que l'importation et l'assemblage de pièces automobiles ne servent à contourner les dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles.[551] Selon la Chine, les mesures permettent d'atteindre cet objectif en instaurant un processus administratif qui fait en sorte que les pièces automobiles présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet soient classées à des fins douanières comme l'importation d'un véhicule automobile indépendamment de la question de savoir si les pièces arrivent en Chine sous forme d'envoi unique ou sous forme d'envois multiples. La Chine fait valoir que le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, qui concerne l'application et l'exécution des dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules automobiles et à leurs pièces, a conduit aux mesures d'exécution prévues par le Décret n° 125 et l'Avis n° 4.[552]

7.302 Les **Communautés européennes** font valoir que rien dans les mesures n'indique qu'elles visent à assurer le respect du tarif douanier de la Chine, et que leur véritable objectif est plutôt de faire de l'industrie automobile chinoise "une industrie phare de l'économie nationale d'ici 2010", comme il est indiqué dans le préambule de l'Ordonnance n° 8.[553] Selon les Communautés européennes, l'affirmation de la Chine selon laquelle les mesures sont conçues pour assurer le respect de son tarif douanier est une justification *a posteriori* qui n'est étayée par aucun élément de preuve. Les Communautés européennes relèvent le fait que la Chine semble appliquer sa thèse des envois multiples exclusivement au secteur automobile, et seulement depuis 2004 qui, justement, coïncide avec la décision de la Chine de "[f]avoriser le développement d'un groupe de fabricants de pièces automobiles relativement solide", comme il est indiqué à l'article 4 de l'Ordonnance n° 8.[554] De plus, les mesures ne contiennent pas la moindre mention, et *a fortiori* la moindre justification détaillée, qui évoquerait même vaguement la RGI 2 a) ou son libellé.[555] Les Communautés européennes

---

l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*. Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes*, l'Organe d'appel a dit: "[N]ous devons examiner le lien entre la structure et la conception générales de la mesure en cause, …, et l'objectif qu'elle est censée permettre d'atteindre, à savoir la conservation des tortues marines" (rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 137).

[551] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 203 et 204.

[552] Réponse de la Chine à la question n° 49 du Groupe spécial.

[553] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 99 et 144. Les Communautés européennes se réfèrent aussi aux articles 3 et 4 de l'Ordonnance n° 8 et aux dispositions correspondantes du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4.

[554] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 99.

[555] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 121.

considèrent que si les mesures sont muettes en ce qui concerne la RGI 2 a), c'est parce que leur objectif est de favoriser le développement de l'industrie automobile nationale, ce qui n'a rien à voir avec la RGI 2 a).[556] Les mesures, en particulier le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8, dont même la Chine reconnaît qu'il est à l'origine du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, font explicitement mention de l'objectif consistant à favoriser le développement de l'industrie automobile nationale.

7.303 Les **États-Unis** estiment que si les déclarations d'intention contenues dans la législation peuvent ne pas être déterminantes, étant donné que les lois sont souvent adoptées pour plus de une raison, les déclarations d'intention contenues dans les lois de la Chine sont pertinentes et devraient être prises en considération par le Groupe spécial.[557] Les États-Unis renvoient le Groupe spécial à la déclaration figurant dans les mesures de la Chine, selon laquelle celles-ci visent à promouvoir le développement de l'industrie chinoise des pièces automobiles, et évoquent le fait que les mesures ne font mention d'aucun objectif concernant la "fraude douanière" ou le "contournement des droits de douane".

7.304 Le **Canada** estime lui aussi que, considérées conjointement, en particulier à la lumière de l'Ordonnance n° 8, les mesures ne sont pas conçues pour faire exécuter des obligations douanières en empêchant une prétendue fraude douanière, mais pour promouvoir l'industrie chinoise des pièces automobiles.[558] De l'avis du Canada, les mesures n'assurent pas le respect des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles parce que, premièrement, elles ont pour objectif de protéger et de soutenir l'industrie chinoise des pièces automobiles et que, deuxièmement, elles ne sont pas conçues pour faire respecter le tarif douanier de la Chine car, telles qu'elles sont libellées, elles ne cadrent pas avec celui-ci, puisqu'elles frappent les pièces automobiles étrangères d'une imposition additionnelle de 15 pour cent qui n'est pas inscrite dans le tarif douanier de la Chine et qui ne peut donc pas être appliquée.[559]

7.305 Suivant l'approche adoptée par des groupes spéciaux antérieurs ainsi que par l'Organe d'appel, laquelle a été exposée plus haut, le **Groupe spécial** examinera les dispositions expresses ainsi que la conception, les principes de base et la structure des mesures (à savoir l'Ordonnance n° 8[560], le Décret n° 125 et l'Avis n° 4) pour déterminer si ces mesures sont conçues pour faire respecter le tarif douanier de la Chine. S'agissant de l'Ordonnance n° 8, qui est l'instrument juridique constituant la base légale pour l'adoption du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, les plaignants font valoir que son préambule, ses objectifs (en particulier les articles 3 et 4) et l'article 52 montrent que les mesures sont conçues pour protéger et promouvoir l'industrie chinoise des pièces automobiles. La Chine soutient en revanche que le chapitre XI de l'Ordonnance, seul chapitre de l'Ordonnance intéressant les mesures en cause, expose la raison d'être des mesures, qui est de faire respecter son tarif douanier.

7.306 Premièrement, nous notons que l'intitulé de l'Ordonnance n° 8 – "Politique concernant le développement de l'industrie automobile" – fait penser au développement de l'industrie automobile

---

[556] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 122.

[557] Réponse des États-Unis à la question n° 292 du Groupe spécial.

[558] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 87 et 88, dans lesquels il est également fait référence à sa première communication écrite, partie D.2 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants. En particulier, pour montrer que les mesures sont conçues pour promouvoir l'industrie chinoise des pièces automobiles, le Canada se réfère au préambule et aux objectifs généraux de l'Ordonnance n° 8, à l'article 52 (chapitre XI) de l'Ordonnance n° 8, au préambule et à l'article premier du Décret n° 125 et à l'article premier de l'Avis n° 4.

[559] Réponse du Canada à la question n° 280 du Groupe spécial.

[560] Le Groupe spécial rappelle qu'il a dit plus haut au paragraphe 7.9 qu'il reviendrait sur les dispositions de l'Ordonnance n° 8 si cela était nécessaire aux fins de son analyse juridique.

chinoise, et non à l'application des dispositions tarifaires chinoises applicables aux véhicules ou aux pièces automobiles. Par ailleurs, comme les plaignants l'ont fait observer, le texte du préambule de l'Ordonnance n° 8 montre aussi que si celle-ci a été adoptée, c'est principalement pour promouvoir l'industrie automobile chinoise. Le préambule de l'Ordonnance n° 8 est libellé ainsi:

> "La Politique concernant le développement de l'industrie automobile a pour objet de répondre à la nécessité d'améliorer en permanence le système d'économie socialiste de marché, ainsi qu'*à l'évolution de l'industrie automobile* en Chine et à l'étranger depuis l'accession à l'Organisation mondiale du commerce; *de promouvoir l'ajustement structurel et la modernisation de l'industrie automobile* et *d'améliorer globalement la compétitivité internationale de cette industrie*; et *de répondre à la demande toujours croissante des consommateurs pour les produits automobiles et d'encourager le développement harmonieux de l'industrie automobile*. Grâce à la mise en œuvre de cette politique, *l'industrie automobile chinoise est appelée à devenir une industrie phare de l'économie nationale d'ici 2010* et à contribuer davantage à la réalisation de l'objectif qui consiste à édifier globalement une société foncièrement prospère." (pas d'italique dans l'original)

7.307 Le préambule n'indique donc pas qu'il faut faire respecter les dispositions tarifaires de la Chine, comme celle-ci le prétend.

7.308 Nous observons en outre que des termes similaires sont utilisés dans les objectifs[561] et dans d'autres dispositions de l'Ordonnance, y compris celles du chapitre VIII[562] qui concerne l'industrie

---

[561] "Article 2 … D'ici 2010, la Chine est appelée à devenir un important fabricant mondial d'automobiles, avec des produits capables de répondre à la plus grande partie de la demande sur le marché intérieur et de pénétrer largement le marché international.

Article 3 … D'ici 2010, les fabricants de véhicules auront créé un certain nombre de marques réputées d'automobiles, de motocycles et de pièces détachées.

Article 4 Promouvoir les ajustements structurels et la restructuration de l'industrie automobile,
… Grâce à la concurrence sur le marché, créer plusieurs grands fabricants de véhicules compétitifs sur le plan international et s'efforcer de les faire figurer d'ici 2010 sur la liste des 500 premières entreprises mondiales.
… Favoriser le développement d'un groupe de fabricants de pièces automobiles relativement solide pour assurer une production à grande échelle, de telle sorte qu'ils puissent participer à la chaîne d'approvisionnement mondiale en pièces automobiles et être compétitifs sur le plan international."

[562] Par exemple, le chapitre VIII de l'Ordonnance n° 8 dispose ce qui suit:

"Article 30 Les fabricants de pièces automobiles devraient s'adapter aux tendances de l'industrie dans le monde et participer activement à la mise au point de nouveaux produits réalisée par les fabricants de véhicules complets et d'éléments. Dans le domaine des pièces automobiles essentielles, il faudrait se doter progressivement d'un potentiel de mise au point systématique de nouveaux produits, alors que dans le domaine des pièces automobiles universelles, il faudrait acquérir les moyens de développer et de fabriquer des produits de pointe, afin de répondre à la demande sur le marché intérieur et les marchés étrangers et de s'efforcer d'intégrer le système international d'approvisionnement en pièces automobiles.

chinoise des pièces automobiles. Nous rappelons également que l'article 52 du chapitre XI, chapitre qui traite de la gestion des importations et qui a conduit à la mise en œuvre du Décret n° 125 et de l'Avis n° 4, évoque le développement des fabricants d'automobiles et le fait que les fabricants de véhicules stimulent le progrès technologique des fabricants de pièces.

7.309 En réponse à une question du Groupe spécial qui lui demandait de préciser quelles circonstances particulières l'avaient amenée à prendre la décision d'adopter les mesures en cause en 2004, la Chine a indiqué que l'évitement des droits plus élevés qui s'appliquaient aux véhicules automobiles, y compris aux pièces et composants qui présentaient les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, posait un grave problème.[563] Elle fait valoir que l'augmentation considérable de la valeur des pièces et des composants importés entre 2001 et 2004, qui devançait de loin le rythme de la production de véhicules automobiles en Chine[564], prouve l'existence des problèmes allégués de contournement des droits de douane proprement dits applicables aux véhicules automobiles, et ce d'autant plus que cette augmentation a eu lieu au moment où des fabricants d'automobiles introduisaient un grand nombre de nouveaux modèles de véhicule sur le marché chinois. Selon la Chine, ces chiffres indiquent clairement qu'il y avait des problèmes de classement tarifaire concernant les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles qui devaient être examinés.

7.310 Or, nous ne sommes pas convaincus que ces statistiques particulières, qui font état d'une augmentation des importations de pièces automobiles entre 2001 et 2004, permettent à elles seules de démontrer que le problème allégué en ce qui concerne l'évitement des droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles existait avant l'introduction des mesures.[565] Comme les Communautés européennes et le Canada l'ont fait observer, de nombreux facteurs pouvaient expliquer cette augmentation des importations de pièces automobiles, y compris des facteurs tels que l'offre extérieure, la réglementation commerciale, les taux de change, les flux d'investissement, les politiques fiscales et la demande accrue d'automobiles produites en Chine, qui pouvaient avoir entraîné une augmentation de la demande de pièces automobiles importées. Nous partageons l'avis des plaignants

---

> Article 31 Élaborer des programmes spécifiques de mise au point de nouvelles pièces, donner des orientations et apporter un soutien en fonction de la catégorie de pièces automobiles, encourager l'investissement dans le domaine de la production de pièces automobiles et inciter les fabricants de pièces automobiles qui disposent d'avantages comparatifs à se doter des moyens de se spécialiser, de produire en grande série et de moduler leur offre. Les fabricants de pièces automobiles capables d'approvisionner plusieurs fabricants indépendants qui se lancent dans la production de véhicules complets et d'intégrer le système international d'approvisionnement en pièces automobiles bénéficieront en priorité d'un appui de l'État pour ce qui est de l'adoption de nouvelles techniques, de la modernisation technologique, du financement, du fusionnement et de la restructuration. Les fabricants qui entreprennent la production de véhicules complets devraient progressivement s'approvisionner en pièces sur le marché libre en adoptant les méthodes du commerce électronique et de l'achat en ligne."

[563] Réponse de la Chine à la question n° 12 a) du Groupe spécial.

[564] Réponse de la Chine à la question n° 12 a) du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à sa première communication écrite, paragraphe 21. La Chine estime qu'entre 2001 et 2004 la valeur des pièces et composants importés a augmenté de 300 pour cent, soit près de trois fois le rythme de la production totale de véhicules automobiles en Chine (première communication écrite de la Chine, paragraphe 21, dans lequel il est fait référence à la pièce CHI-1). La Chine évoque aussi le fait qu'environ 120 des quelque 500 modèles de véhicule qui ont fait l'objet du processus d'évaluation sont assemblés à partir de pièces et composants importés présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Selon la Chine, ces indicateurs confirment que les fabricants d'automobiles importaient des véhicules automobiles en pièces et les assemblaient dans le pays, évitant ainsi les taux de droits applicables aux véhicules automobiles.

[565] Réponses des parties à la question n° 14 a) du Groupe spécial.

qui considèrent que la Chine n'a pas expliqué pourquoi ni comment les données relatives aux importations de véhicules complets qu'elle avait présentées, lesquelles témoignaient d'un ralentissement du taux d'accroissement des importations de véhicules automobiles en 2003 et 2004, corroboraient sa notion de contournement, à savoir que ces données mettaient en évidence la décision des fabricants d'automobiles de modifier leurs pratiques commerciales pour éviter les taux de droits plus élevés frappant les véhicules automobiles.[566]

7.311 La Chine n'a pas expliqué non plus pourquoi l'accroissement de la valeur des importations de pièces automobiles ne pouvait pas simplement être la conséquence directe de l'engagement de la Chine de réduire les taux de droits applicables aux pièces automobiles.[567] En fait, la Chine elle-même reconnaît que l'incitation à importer des pièces automobiles au lieu de véhicules automobiles (en raison du taux de droit plus élevé applicable aux véhicules automobiles) est une caractéristique inhérente à la Liste de concessions qu'elle a négociée.[568]

7.312 En conséquence, les termes de l'Ordonnance n° 8, qui est l'instrument juridique à l'origine des mesures d'application en cause (le Décret n° 125 et l'Avis n° 4), ainsi que les circonstances qui ont conduit à l'introduction des mesures, telles qu'elles ont été exposées par la Chine, jettent le doute sur l'allégation de la Chine selon laquelle les mesures sont "conçues" pour empêcher l'évitement ou le contournement des taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles qui sont inscrits dans son tarif douanier.

7.313 Toutefois, nous notons que les autres dispositions du chapitre XI de l'Ordonnance n° 8 traitent de questions qui se rapportent à l'importation de pièces automobiles, y compris les articles 55, 56 et 57[569], qui trouvent aussi leur pendant dans le Décret n° 125 et l'Avis n° 4. De plus, l'article 54 du

---

[566] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 14 b) du Groupe spécial. Les États-Unis soutiennent que les données mettent plutôt en évidence les efforts concertés de la Chine pour freiner les importations de véhicules automobiles en manipulant un régime de contingentement déjà restrictif tout en facilitant les importations de kits CKD/SKD et de pièces. Dans leurs observations sur l'argument de la Chine selon lequel le ralentissement du taux d'accroissement des importations de véhicules automobiles en 2003 et 2004 était anormal parce que les contingents d'importation pour les véhicules automobiles avaient été "considérablement assouplis" pendant cette période, les États-Unis affirment que la réponse de la Chine n'est pas convaincante, parce que celle-ci a fait tout ce qu'elle a pu pour limiter les importations de véhicules automobiles en 2001, 2002 et 2003. Les États-Unis font valoir que ce n'est qu'en 2004 que la Chine a commencé à lever les obstacles qu'elle avait mis en place pour limiter les importations de véhicules et que ces obstacles n'ont été levés complètement qu'à la fin de 2004 (à l'exception des taux de droits élevés qui s'appliquaient encore aux véhicules automobiles).

[567] Réponse des Communautés européennes à la question n° 14 a) du Groupe spécial. Les Communautés européennes font valoir que ni la Liste de concessions de la Chine ni les chapitres 84 et 87 du SH ne prévoient les mesures anticontournement défendues par la Chine, et qu'il n'est donc pas nécessaire d'examiner les statistiques commerciales qu'elle a fournies. Cela dit, de l'avis des Communautés européennes, ces statistiques pourraient tout au plus démontrer qu'après l'accession à l'OMC, le commerce de pièces et composants importés s'est accru comme conséquence directe de l'engagement de la Chine de réduire le taux de droit applicable aux pièces et composants à un niveau consolidé de 10 pour cent ou moins. Pour les Communautés européennes, si l'effet attendu d'un engagement pouvait servir de justification pour ne plus respecter cet engagement, la valeur juridique des engagements dans le cadre de l'OMC serait compromise.

[568] Réponse de la Chine à la question n° 275 du Groupe spécial.

[569] Par exemple, les articles 55 et 56 du chapitre XI de l'Ordonnance n° 8 disposent ce qui suit:

> "Article 55 Les pièces suivantes sont assimilées à des véhicules complets: la carrosserie (y compris la cabine du conducteur), le moteur, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, le châssis, la direction et le dispositif de freinage.

chapitre XI dispose, entre autres choses, que "[*p*]*our éviter toute perte de recettes*, les droits de douane seront perçus en stricte conformité avec les taux de droits applicables aux véhicules complets et aux pièces importés". En outre, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, adoptés en application de l'Ordonnance n° 8, comportent des règles spécifiques relatives à l'importation de pièces automobiles.[570] Si nous faisons abstraction de la question de savoir si ces règles assurent effectivement le respect du tarif douanier de la Chine, question que nous examinerons ensuite, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4, exception faite d'une observation générale figurant à l'article premier du Décret n° 125[571], ne font aucunement mention du développement ou de la promotion de l'industrie automobile ou de l'industrie des pièces automobiles en Chine.

7.314 Considérés conjointement, les éléments constitutifs de la structure des mesures révèlent l'ambivalence des intentions qui animaient les rédacteurs en ce qui concerne l'objectif visé par l'adoption de ces mesures. C'est particulièrement patent si l'on considère les termes qui reviennent le plus souvent dans l'Ordonnance n° 8. Toutefois, nous ne disposons pas d'éléments de preuve suffisants pour conclure que les mesures ne sont pas conçues en soi pour assurer le respect du tarif douanier de la Chine, c'est-à-dire pour éviter les problèmes liés au contournement des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, comme le fait valoir la Chine. Par conséquent, nous examinerons à présent la question de savoir si, en fait, les mesures "assurent le respect" du tarif douanier de la Chine au sens de l'article XX d).

ii) Les mesures "assurent-elles le respect" de la loi ou du règlement?

7.315 Pour examiner si les mesures en cause assurent le respect du tarif douanier de la Chine, au sens de l'article XX d), nous trouvons utile l'approche retenue par le Groupe spécial chargé de l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*. Dans cette affaire, après avoir mis en évidence la loi ou le règlement au sens de l'article XX d), le Groupe spécial a entrepris de déterminer quelles actions incompatibles avec ce règlement la mesure en cause visait à empêcher afin d'analyser si ladite

---

> Article 56 Les pièces automobiles sont réputées avoir les caractéristiques d'un élément complet dans les cas suivants: importation des parties constituantes d'éléments complets (non assemblées) ou importation de plusieurs pièces essentielles d'ensembles et/ou d'éléments (semi-assemblées). Chaque fois que leur quantité atteint ou dépasse la quantité stipulée, les pièces essentielles importées sont assimilées à des ensembles importés."

[570] En ce qui concerne le rapport juridique entre les mesures, la Chine soutient qu'il n'existe pas de hiérarchie juridique entre l'Ordonnance n° 8 et le Décret n° 125, et que l'Ordonnance n° 8 est un document d'orientation qui énonce des objectifs généraux pour un large éventail de questions relatives aux véhicules automobiles et à l'industrie automobile (réponse de la Chine à la question n° 48 du Groupe spécial). Voir aussi la section VII.A.1 a). La Chine soutient en outre que le chapitre XI de l'Ordonnance n° 8 porte sur l'application des taux de droits relatifs aux véhicules automobiles et aux pièces de véhicules automobiles. L'article 60 de l'Ordonnance n° 8 a chargé la CGA, de concert avec d'autres départements compétents, de promulguer des règles administratives spécifiques afin de donner effet aux principes généraux énoncés au chapitre XI, et c'est ce que la CGA a fait en promulguant le Décret n° 125. Par la suite, afin d'exposer de façon détaillée le processus de vérification des évaluations effectuées par les fabricants d'automobiles, la CGA a établi l'Avis n° 4 qui donne des précisions concernant le processus de vérification.

[571] L'article premier du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "Les présentes règles sont formulées conformément aux lois et règlements applicables en vue de systématiser et de renforcer l'administration de l'importation de pièces automobiles et *de promouvoir le développement harmonieux de l'industrie automobile*." (pas d'italique dans l'original)

mesure assurait le respect dudit règlement.[572] Suivant la même approche, nous rappelons tout d'abord la constatation que nous avons établie plus haut selon laquelle la loi ou le règlement dont les mesures de la Chine sont censées assurer le respect est le tarif douanier de la Chine. En conséquence, pour montrer que les mesures "assurent" en fait "le respect" de son tarif douanier, la Chine doit d'abord démontrer l'existence des obligations spécifiques que les mesures en cause cherchent à faire respecter et/ou des actions jugées incompatibles avec le tarif douanier de la Chine que les mesures en cause visent à empêcher.

7.316 La **Chine** soutient que les mesures contestées assurent le respect de son tarif douanier en empêchant l'importation et l'assemblage de pièces automobiles dans le but de contourner les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles.[573] En particulier, la Chine affirme que ce qu'elle qualifie de "contournement" se produit lorsque les fabricants échappent au taux de droit plus élevé qui s'applique aux véhicules automobiles en organisant leurs importations de pièces et composants automobiles sous forme d'envois multiples de telle sorte qu'aucun envoi unique ne présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, même si ces pièces et composants auraient été classés en tant que véhicule automobile s'ils étaient entrés en Chine sous forme d'envoi unique.[574] En organisant l'importation des pièces et composants automobiles de cette manière, les fabricants d'automobiles privent la Chine des recettes et des avantages en matière d'accès aux marchés qu'elle a négociés lorsqu'elle a obtenu un taux de droit consolidé plus élevé pour les véhicules automobiles que pour les pièces et composants de véhicules automobiles. Selon la Chine, donc, la question est de savoir si les importateurs devraient pouvoir dépasser les limites fixées par les autorités douanières en important des pièces et composants sous forme d'envois multiples.[575] La Chine estime qu'une telle stratégie de la part des importateurs de pièces automobiles est contraire à l'interprétation de son tarif douanier, eu égard aux règles interprétatives du SH. Elle estime que la faculté qu'a un

[572] Rapport du Groupe spécial *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 655 et 658. En particulier, le Groupe spécial a établi que les pratiques que la Corée jugeait frauduleuses et s'efforçait de prévenir au moyen de la mesure en cause dans cette affaire étaient la déclaration mensongère de l'origine de la viande de bœuf, c'est-à-dire le fait de vendre de la viande importée pour de la viande coréenne. Quelle que soit la cause de ces pratiques frauduleuses, le Groupe spécial a reconnu que vendre de la viande importée pour de la viande coréenne constituait une déclaration mensongère de l'origine du produit, ce qui était contraire aux dispositions particulières de la Loi sur la concurrence déloyale (c'est-à-dire de la loi dont il était allégué qu'elle était compatible avec le GATT).

Le Groupe spécial du GATT chargé de l'affaire *CEE – Pièces détachées et composants* a lui aussi estimé que le membre de phrase "assurer l'application des lois et règlements", au sens de l'article XX d), couvrait les mesures qui empêchaient des actions incompatibles avec les obligations énoncées dans les lois et règlements. En résumé, dans cette affaire, le Groupe spécial a conclu que l'article XX d) ne couvrait que les mesures visant à faire respecter des obligations découlant de lois et règlements compatibles avec le GATT (rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*, paragraphes 5.14 et 5.18).

Nous notons aussi l'existence d'un élément d'analyse analogue dans le cadre de l'article XX b). Dans l'affaire *CE – Amiante*, le Groupe spécial a jugé nécessaire de déterminer d'abord l'existence d'un risque sanitaire avant d'examiner la question de savoir si la politique dont relevait la mesure au sujet de laquelle les dispositions de l'article XX b) étaient invoquées entrait 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 a dit que "l'usage du mot "protection" impliqu[ait] l'existence d'un risque" (rapport du Groupe spécial *CE – Amiante*, paragraphes 8.170 et 8.184, également cité dans *Brésil – Pneumatiques rechapés*, paragraphe 7.42). De la même manière, nous considérons aussi que les termes "assurer le respect" impliquent l'existence d'obligations découlant de la loi ou du règlement.

[573] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 204.

[574] Réponse de la Chine à la question n° 13 du Groupe spécial. La Chine fait valoir que les mesures tiennent lieu de mesure anticontournement du tarif douanier (première communication écrite de la Chine, paragraphes 207 et 210).

[575] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 32.

Membre d'adopter des mesures visant à interpréter son tarif douanier conformément aux règles du SH va de pair avec ces règles, étant donné qu'une telle mesure doit être compatible avec les prescriptions du SH.[576]

7.317 En revanche, les **plaignants** n'admettent même pas que la notion de "contournement des droits de douane" puisse exister. Ils soutiennent que les notions d'"arbitrage tarifaire", de "fraude douanière" ou de "contournement des droits de douane", mentionnées dans le cadre de la procédure du présent Groupe spécial pour décrire le "contournement" des droits de douane tel qu'il est défini par la Chine n'existent pas dans l'Accord sur l'OMC.

7.318 Les **Communautés européennes** soutiennent que la Chine n'a même pas démontré qu'il y avait en réalité un problème d'évasion fiscale contre lequel il fallait lutter.[577] Elles indiquent que la notion de "contournement des droits de douane" n'existe pas dans leur législation douanière, bien qu'il y ait des situations dans lesquelles des opérateurs essaient d'éviter d'avoir à acquitter les droits de douane proprement dits, par exemple en déclarant faussement que les marchandises qu'ils importent proviennent d'un pays ayant conclu un accord préférentiel avec les Communautés européennes et que ces marchandises sont donc soumises à un droit de douane nul.[578]

7.319 Les **États-Unis** déclarent qu'ils ne peuvent pas accepter l'hypothèse défendue par la Chine selon laquelle l'utilisation par les fabricants d'automobiles des circuits commerciaux normaux pour acheter des envois en vrac de pièces à des fins d'assemblage constitue un "contournement". Il n'existe aucune loi ni aucun règlement aux États-Unis dans lesquels seraient énoncés des critères et des procédures particuliers pour déterminer si un importateur évite d'avoir à acquitter le montant voulu d'un droit de douane proprement dit.[579] Les États-Unis n'enquêtent pas non plus sur le point de savoir si un fabricant organise des envois multiples afin d'obtenir un taux de droit moins élevé et n'estiment pas qu'une telle pratique constitue un "contournement".[580] Aux États-Unis, un importateur n'a pas le droit de faire une fausse déclaration sur la condition des marchandises lorsqu'elles sont importées afin d'obtenir un taux de droit moins élevé. Cela étant, les États-Unis soutiennent qu'un importateur serait en droit d'obtenir le taux de droit applicable aux pièces (et non aux véhicules automobiles complets) si des pièces automobiles qui étaient auparavant importées ensemble en utilisant un seul véhicule étaient désormais expédiées au moyen de plusieurs véhicules, à des dates différentes et vers plusieurs bureaux d'entrée, étant entendu qu'en principe aucune des pièces ainsi importées séparément ne présenterait les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet.

---

[576] Réponse de la Chine à la question n° 9 du Groupe spécial.

[577] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 146; et réponse à la question n° 280 du Groupe spécial.

[578] Réponse des Communautés européennes à la question n° 142 du Groupe spécial.

[579] Réponse des États-Unis à la question n° 142 du Groupe spécial.

[580] Réponse des États-Unis à la question n° 216 d) du Groupe spécial. Les États-Unis répondaient à une question du Groupe spécial qui leur demandait s'ils pensaient qu'il serait approprié que les autorités douanières *enquêtent* sur le point de savoir si un fabricant fractionnait un kit CKD en deux ou plusieurs caisses, se soustrayant ainsi au taux de droit plus élevé qui s'appliquerait à l'article complet. Les États-Unis ont souligné une nouvelle fois qu'en vertu de l'Accord sur l'OMC et du SH, une marchandise devait être classée d'après sa condition à l'importation. Ainsi, si un kit CKD importé était un véhicule complet non assemblé, il serait classé différemment des pièces automobiles comprises dans ce kit si elles étaient importées séparément. Par conséquent, lorsqu'une pièce automobile importée est désignée spécifiquement par une position du tarif douanier, elle est classée sous cette position conformément à la RGI 1, même si, après l'importation, la pièce automobile peut être utilisée pour assembler un véhicule automobile complet. Une mesure qui obligerait les fabricants d'automobiles à fournir la preuve de l'utilisation, après importation, de nombreuses pièces importées différentes, dans leur intégralité, pour assembler un véhicule complet, ne conférerait pas rétroactivement à ces pièces les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile au moment de l'importation.

7.320 Le **Canada** fait valoir que la Chine n'explique pas en quoi ce qu'elle qualifie de fraude douanière (éviter d'acquitter un droit pour en acquitter de préférence un autre, en fractionnant des envois qui autrement seraient arrivés à la frontière ensemble et auraient été classés à juste titre en tant que véhicules automobiles sous forme d'envois multiples), qui est le "problème" dont la Chine allègue l'existence, pose problème et pourquoi les importateurs ne peuvent pas tirer parti des taux de droits dont les Membres sont mutuellement convenus.[581] Le Canada prétend que l'allégation selon laquelle l'arbitrage tarifaire est inopportun ne repose sur aucun fondement juridique. La Chine n'a d'ailleurs même pas présenté d'élément de preuve permettant d'établir que la fraude douanière était fréquente, et *a fortiori* intentionnelle. Les mesures partent simplement du principe qu'il y a évitement des droits de douane toutes les fois que des pièces importées atteignent les seuils prévus par les mesures.[582]

7.321 À la lumière de ce qui précède, le **Groupe spécial** croit comprendre que l'action qui, selon la Chine, est incompatible avec le tarif douanier et que les mesures visent à empêcher est le "contournement" des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles. La Chine a cité les exemples ci-après d'actions qu'elle assimilait à un "contournement" des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles: i) retirer des pièces du véhicule, telles que les pneumatiques et les balais d'essuie-glace, et les *déclarer* en tant que pièces automobiles; ii) importer des pièces et composants présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et les *documenter* en tant qu'envois "distincts", même s'ils arrivent par le même navire, au même bureau d'entrée, le même jour; ou iii) importer des pièces et composants présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile sous forme d'envois multiples et *organiser* les importations de telle sorte qu'elles arrivent par des navires différents, à des bureaux d'entrée différents ou à des jours différents.[583] La Chine fait valoir que si elle n'avait aucun moyen de déjouer les stratagèmes décrits plus haut, les importateurs n'auraient jamais à acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles.[584]

7.322 Compte tenu de ces exemples d'actions et de la thèse de la Chine selon laquelle le contournement résulte de l'importation de pièces automobiles excédant les seuils fixés dans les

---

[581] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 93 à 97; et réponse du Canada à la question n° 237 du Groupe spécial. Le Groupe spécial note que l'argument du Canada à ce sujet s'inscrit dans le cadre du critère de la "nécessité" (en particulier l'élément "contribution"). À cet égard, l'Organe d'appel a dit dans le cadre de l'affaire *CE – Hormones*: "... Les groupes spéciaux ne peuvent examiner les allégations juridiques qui débordent le cadre de leur mandat. Cependant, aucune disposition du Mémorandum d'accord ne restreint la faculté d'un groupe spécial d'utiliser librement les arguments présentés par l'une ou l'autre des parties – ou de développer sa propre argumentation juridique – pour étayer ses constatations et conclusions concernant la question à l'examen" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 156). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphe 123.

[582] Le Canada souligne que rien ne prouve qu'il y a refus d'assumer les engagements tarifaires ni même qu'un tel refus est inopportun (deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 87 et 88, dans lesquels il est également fait référence à sa première communication écrite, partie D.2 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants).

[583] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 166. (pas d'italique dans l'original)

[584] À cet égard, les États-Unis font valoir que la Chine présente deux scénarios dans lesquels elle estime que les importateurs ne sont pas fondés à obtenir les taux de droits moins élevés applicables aux pièces automobiles au lieu des taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles complets: *premièrement*, celui dans lequel les importateurs réorganisent leurs importations de pièces et composants, en ce sens que des pièces qui étaient auparavant importées ensemble en utilisant un seul véhicule étaient désormais expédiées au moyen de plusieurs véhicules, à des dates différentes et vers plusieurs bureaux d'entrée, aucune des pièces ne présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet; et *deuxièmement*, celui dans lequel l'importateur présente des documents indiquant que les pièces importées ensemble sont des "envois distincts", bien que la teneur des documents en eux-mêmes ne transforme pas pareil ensemble de pièces en importations multiples (réponse des États-Unis à la question n° 237 du Groupe spécial).

mesures, indépendamment de l'intention ou de l'absence d'intention d'éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles, et de leur assemblage pour constituer des véhicules automobiles en Chine, nous estimons que les actions qui contourneraient le tarif douanier de la Chine comprennent les trois types d'actions suivants: i) importer des pièces automobiles à des fins d'assemblage dans le pays sans intention d'éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles ou de s'y soustraire; ii) importer des pièces automobiles à des fins d'assemblage dans le pays avec l'intention d'éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles ou de s'y soustraire; et iii) importer des "véhicules automobiles" qui ont été fractionnés en pièces, afin qu'ils ne soient pas soumis aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils seront présentés à la douane, et déclarer et/ou documenter les importations en tant que pièces automobiles, sans tenir compte de leur teneur effective.

7.323 Comme il est indiqué plus haut, les plaignants contestent que ce que la Chine qualifie de "contournement" des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles par le biais des types d'actions susmentionnés est incompatible avec le tarif douanier de la Chine. Pour établir le bien-fondé de son affirmation, la Chine doit donc expliquer en quoi le "contournement" des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles est incompatible avec les obligations découlant de son tarif douanier et donc les raisons pour lesquelles les mesures sont nécessaires pour l'empêcher.

7.324 Premièrement, selon la Chine, la notion de "contournement des droits de douane" est large, en ce sens qu'il n'est pas nécessaire qu'un importateur de pièces automobiles ait eu l'intention de se soustraire aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles pour qu'il y ait contournement des droits de douane.[585] La Chine considère que l'importation et l'assemblage de pièces et composants automobiles ayant fait l'objet d'envois multiples réduit la valeur des concessions tarifaires qu'elle a négociées, que le fabricant d'automobiles ait ou non l'intention de se soustraire aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles.

7.325 Ainsi, si l'on suit la logique de la Chine, un fabricant d'automobiles qui importe des pièces automobiles au cours d'opérations commerciales normales, sans intention particulière d'éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles, et qui utilise des pièces automobiles

[585] À cet égard, nous relevons l'argument présenté par la Chine au sujet du classement tarifaire au titre de l'article II, selon lequel l'imposition instituée par les mesures a trait à la condition qui a pris naissance au moment de l'importation; lorsque le fabricant d'automobiles *réalise son intention déclarée d'importer et d'assembler* des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il est obligé d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles. En même temps, la Chine prétend que l'intention des importateurs d'assembler des pièces et composants pour constituer un article fini est sans rapport avec la détermination du classement au titre de la RGI 2 a) (réponse de la Chine à la question n° 108 d) du Groupe spécial). Ainsi, si un importateur importe un véhicule automobile non assemblé dans un seul conteneur dans l'intention de vendre les divers composants et pièces comme pièces de rechange, cette intention est sans rapport avec la détermination du classement et les autorités douanières devraient classer l'importation en tant que véhicule automobile complet, conformément à la RGI 2 a). Nous estimons que les arguments présentés par la Chine ne sont pas cohérents: si l'intention est en principe dénuée de pertinence aux fins du classement tarifaire au titre de la RGI 2 a), l'intention des importateurs d'importer des pièces et composants et de les assembler pour en faire des véhicules automobiles devrait également être considérée comme dénuée de pertinence au titre des mesures, dont la Chine dit qu'elles ont trait au classement approprié de certaines dispositions tarifaires. La position de la Chine est déroutante, en ce sens que la même intention (importer et assembler des pièces automobiles) n'est pas pertinente aux fins du classement tarifaire au titre de la RGI 2 a), mais qu'elle est pertinente au titre des mesures, dont il est allégué qu'elles donnent effet aux dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles, en tant que condition déterminant l'imposition des taux de droits applicables aux véhicules automobiles. Voir aussi les observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 108 d) du Groupe spécial.

importées pour assembler des véhicules en Chine, sera considéré comme contournant les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles. La Chine n'a pas établi le fondement juridique sur lequel reposerait pareille position.

7.326 Le terme "circumvention" (contournement) peut être défini comme suit: "the action or an act of circumventing someone" (action de contourner quelqu'un).[586] Le mot "circumvent" (contourner) est quant à lui défini comme suit: "1. *verb trans.* Deceive, outwit, overreach; find a way around, evade (a difficulty); ... 3. *verb trans.* Go round; enclose; make the circuit of" (1. *v. tr.* Tromper, se montrer plus malin, prendre le meilleur sur; trouver un moyen d'éviter, tourner (une difficulté); ... 3. *v. tr.* Passer autour; entourer; faire le tour de).[587] Comme l'indiquent les Communautés européennes, les définitions du terme "circumvention" (contournement) données par les dictionnaires semblent englober non seulement les situations où il y a une intention criminelle ou frauduleuse à la base de l'action mais aussi les situations où cette intention criminelle ou frauduleuse n'est pas nécessairement présente et où les actions assimilées à un contournement ne seraient pas illégales en soi. S'il n'implique pas nécessairement une intention criminelle ou frauduleuse, le sens ordinaire du terme "circumvent" (contourner) (autrement dit "find a way around" ou "go around") (trouver un moyen d'éviter ou passer autour) implique la volonté ou l'intention d'éviter une chose ou une situation données. Ainsi, pour contourner un droit de douane en faveur d'un autre, comme l'affirme la Chine, un importateur doit au moins en avoir l'intention. Au vu de cela, dans la mesure où l'action que la Chine juge incompatible avec son tarif douanier comprend l'importation et l'assemblage de pièces automobiles sans intention d'éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles, la Chine n'a pas expliqué pourquoi et comment pareille action était incompatible avec son tarif douanier.

7.327 Deuxièmement, en supposant alors, pour les besoins de l'argumentation, que certains exportateurs organisent intentionnellement leurs importations de manière à éviter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles, la Chine doit démontrer pourquoi cette action est incompatible avec son tarif douanier.

7.328 Les **États-Unis** font valoir que, dans une telle situation, l'importateur serait fondé à obtenir le taux de droit applicable aux pièces (et non aux véhicules automobiles complets), étant donné que la définition de la marchandise qui est importée doit pouvoir être établie d'après "l'état" de la marchandise présentée en vue de son admission sur le territoire douanier, c'est-à-dire au moment de l'importation.[588]

7.329 Les **Communautés européennes** soutiennent également que lorsque aucune condition n'est stipulée dans les tarifs douaniers applicables, les importateurs ont le droit d'organiser leurs importations en fonction de leurs préférences et des priorités établies dans leurs programmes de fabrication, et les marchandises importées doivent être classées conformément aux caractéristiques

[586] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 414.

[587] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 414. Le terme "circumvent" (contourner) est aussi défini comme suit: "2. To go around; bypass. 3. To avoid or get around by artful manoeuvring" (2. Passer autour; se soustraire à. 3. Éviter ou tourner par d'habiles manœuvres) (*The American Heritage College Dictionary*, 3ème édition (1993), page 255). Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 13 a) du Groupe spécial.

[588] Les États-Unis estiment que les importations distinctes d'autres pièces et composants avec lesquels la marchandise sera assemblée sur le marché intérieur du pays importateur ne peuvent pas être prises en considération aux fins du classement de la marchandise, parce que la marchandise n'est pas assemblée avec les autres pièces et composants au moment où elle est importée. Les activités qui se déroulent après que les marchandises importées ont été admises sur le territoire douanier du pays ne sont pas un critère de classement selon le SH (réponse des États-Unis à la question n° 237 du Groupe spécial).

objectives du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé.[589] Les États-Unis et le Canada partagent eux aussi l'avis des Communautés européennes: ils ne constateraient pas qu'il y a contournement des règles en matière de classement douanier si un fabricant commandait toutes les différentes pièces automobiles dont il a besoin à une société, les expédiait ensuite dans des conteneurs différents et déclarait chaque envoi séparément afin de bénéficier d'un taux de droit moins élevé.[590]

7.330 Le **Canada** soutient en outre que si les fabricants de véhicules expédiaient toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule en deux envois ou plus afin d'éviter d'avoir à acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles, comme l'affirme la Chine, on pourrait parler, en termes neutres, d'"arbitrage tarifaire" ou d'"évitement des droits de douane" ou, en termes plus négatifs, de "fraude douanière" ou de "contournement des droits de douane".[591] Selon le Canada, s'il était prouvé que cela se produit, et si les mesures avaient pour objectif de lutter contre cette pratique, la question juridique qui se poserait alors en l'espèce serait de savoir s'il est possible d'avoir recours à l'article XX d) pour lutter contre cette pratique.

7.331 La **Chine** fait valoir que la thèse des plaignants ferait que la forme primerait sur le fond en ce qui concerne le classement des pièces et composants. Si un importateur avait toute latitude pour organiser et documenter ses importations comme il l'entend, il n'y aurait aucune raison de définir les circonstances dans lesquelles les autorités douanières peuvent classer les pièces et composants démontés ou non montés comme équivalant à l'article complet. Tout ensemble de dispositions tarifaires qui fixerait des taux de droits différents pour un article complet et pour les pièces et composants de cet article serait essentiellement inapplicable, car n'importe quel importateur rationnel organiserait simplement ses conteneurs de manière à bénéficier du taux de droit le plus bas. La disposition tarifaire assortie du taux de droit plus élevé deviendrait automatiquement *inutile*.[592]

7.332 Le **Groupe spécial** examinera d'abord s'il est fait mention dans les Accords de l'OMC de la notion de "contournement", eu égard à la situation dans laquelle des importateurs organisent intentionnellement leurs importations de pièces automobiles de manière à bénéficier des taux de droits moins élevés applicables en vertu de la liste d'un Membre. Dans le *Dictionary of Trade Policy Terms*, le terme "circumvention" (contournement)[593] est défini comme suit:

---

[589] Réponse des Communautés européennes à la question n° 237 du Groupe spécial, dans laquelle il est également fait référence à ce qu'a dit l'Organe d'appel dans le cadre de l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, à savoir que: "pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246).

[590] Réponses des plaignants aux questions n° 216 b) et 216 c) du Groupe spécial.

[591] Réponse du Canada à la question n° 229 du Groupe spécial.

[592] En outre, la Chine soutient que la position des plaignants est diamétralement opposée à la fonction de la RGI 2 a) dans le SH, qui est de distinguer les articles complets de leurs parties. Une telle position, qui fait passer la forme avant le fond, met clairement en évidence l'incapacité des plaignants d'élaborer et d'étayer une interprétation de la RGI 2 a) et de l'expression "en l'état".

[593] Les Communautés européennes font observer que la législation communautaire définit le "contournement" comme suit, s'agissant des droits antidumping: "Le contournement se définit comme une modification de la configuration des échanges entre les pays tiers et la Communauté ou entre des sociétés du pays soumis aux mesures et la Communauté, découlant de pratiques, d'opérations ou d'ouvraisons pour lesquelles il n'existe pas de motivation suffisante ou de justification économique autre que l'imposition du droit, en présence d'éléments attestant qu'il y a préjudice ou que les effets correctifs du droit sont compromis en termes de prix et/ou de quantités de produits similaires et d'éléments de preuve, si nécessaire fondés sur les dispositions de l'article 2, de l'existence d'un dumping en liaison avec les valeurs normales précédemment établies pour les

> "Measures taken by exporters to evade *anti-dumping measures or countervailing duties*. It can refer also to the evasion of *rules of origin*, etc. Circumvention consists of disguising the true origin of the product, sometimes through manufacturing operations whose sole purpose is to provide sufficient evidence to meet the requirements of an agreement. These sometimes fall into the category of screwdriver operations. The *Agreement on Agriculture* seeks to prevent circumvention of commitments to rein in export subsidies. Circumvention in the *textile trade* refers to avoiding quotas and other restrictions by altering the country of origin of a product. [See also anti-circumvention.]" (pas d'italique dans l'original)
>
> (Mesures prises par les exportateurs pour se soustraire *aux mesures antidumping ou aux droits compensateurs*. Peut également désigner le refus de se plier aux *règles d'origine*, etc. Le contournement consiste à dissimuler la véritable origine du produit, parfois au moyen d'opérations de fabrication dont le seul but est de réunir suffisamment d'éléments pour satisfaire aux exigences d'un accord. Celles-ci peuvent parfois être qualifiées d'opérations tournevis. L'*Accord sur l'agriculture* vise à empêcher le contournement des engagements en matière de réduction des subventions à l'exportation. Dans le *commerce des textiles*, le contournement désigne la pratique qui consiste à se soustraire aux contingents et à d'autres restrictions en changeant le pays d'origine d'un produit. [Voir aussi anticontournement.])[594]
>
> "Fait d'éviter les limitations des échanges sur les marchés d'exportation en effectuant par exemple une réexpédition vers d'autres territoires bénéficiant de conditions d'entrée plus avantageuses. À l'OMC, la question de l'"anticontournement" figure dans les négociations et accords relatifs *aux textiles et aux vêtements, à l'antidumping et à l'agriculture*."[595] (pas d'italique dans l'original)

7.333 De plus, l'"anticontournement" est défini comme suit dans le *Dictionary of Trade Policy Terms*:

---

produits similaires." (réponse des Communautés européennes à la question n° 13 a) du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence au paragraphe 1 de l'article 13 du Règlement n° 384/96, tel qu'il a été modifié par le Règlement n° 461/2004). Voir les réponses des plaignants à la question n° 141 du Groupe spécial pour une description des procédures nationales servant à déterminer s'il y a contournement des droits antidumping par les importateurs.

[594] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, 4ème édition, 2003, pages 61 et 62. Le dictionnaire définit l'expression "screwdriver operations" (opérations tournevis) comme suit: "a pejorative term for manufacturing operations concerned mainly with the assembly of components. This often involves little or no transfer of technology. Screwdriver operations are more likely to be found where there is an adequate supply of comparatively inexpensive labour. They are partly a cause and a result of globalization driven by the need to find the most efficient production arrangement. They can also be due to preferential rules of origin which encourages firms to establish operations inside free-trade areas to get around market access impediments." (Terme péjoratif désignant les opérations de fabrication qui consistent principalement à assembler des composants. Le plus souvent, elles comportent peu ou point de transfert de technologie. Les opérations tournevis se déroulent le plus souvent dans les endroits où il existe une offre adéquate de main-d'œuvre relativement bon marché. Elles sont en partie une cause et un effet de la mondialisation, motivées par la nécessité d'organiser la production de la manière la plus efficiente possible. Elles peuvent aussi résulter des règles d'origine préférentielles qui incitent les entreprises à œuvrer à l'intérieur de zones de libre-échange pour tourner les obstacles en matière d'accès aux marchés.) (*Dictionary of Trade Policy Terms*, page 303).

[595] Agence de coopération et d'information pour le commerce international (ACICI), *Glossaire des termes les plus usités dans le commerce international, en particulier au sein de l'OMC*, 2003, partie I, Termes liés au commerce international et à l'OMC, page 27.

> "[m]easures by governments to prevent circumvention of measures they have imposed, such as *definitive anti-dumping duties*. Sometimes firms seek to avoid such duties through, for example, assembly of parts and components either in the importing country or in a third country, or by shifting the source of manufacture and export to a third country. *The term as used in the WTO does not refer to cases of fraud.* These would be dealt with under normal legal procedures of the countries concerned. The *Agreement on Agriculture* contains an anti-circumvention provision. It stipulates that export subsidies not listed in the Agreement must not be used to circumvent export subsidy commitments. Nor must non-commercial transactions be used in this way. [See also *anti-dumping measures*, carousel effect, dumping and screwdriver operations.]" (pas d'italique dans l'original)
>
> (mesures prises par les pouvoirs publics pour empêcher le contournement de mesures qu'ils ont imposées, telles que des *droits antidumping définitifs.* Les entreprises cherchent parfois à se soustraire à ces droits, par exemple en assemblant des pièces et composants soit dans le pays importateur, soit dans un pays tiers, ou en délocalisant la fabrication et l'exportation dans un pays tiers. *Le terme, tel qu'il est utilisé à l'OMC, ne désigne pas les cas de fraude*. Ceux-ci seraient examinés dans le cadre des procédures légales ordinaires des pays concernés. L'*Accord sur l'agriculture* contient une disposition anticontournement. Celle-ci stipule que les subventions à l'exportation qui ne sont pas énumérées dans l'Accord ne seront pas utilisées pour contourner des engagements en matière de subventions à l'exportation. Les transactions non commerciales ne doivent pas non plus être utilisées à cette fin. [Voir aussi *mesures antidumping*, effet carrousel, dumping et opérations tournevis.])[596]

7.334 Comme il est indiqué plus haut, il ressort des définitions du mot "contourner" utilisé dans le contexte du commerce international que les notions de "contournement" et d'"anticontournement" ne sont pas envisagées en ce qui concerne les droits de douane proprement dits. Dans le cadre de l'Accord sur l'OMC, le "contournement" est reconnu en ce qui concerne les droits antidumping, les règles d'origine, l'*Accord sur l'agriculture* et le commerce des textiles.[597] Ce n'est du reste que dans l'*Accord sur l'agriculture* que la notion d'"anticontournement" est reconnue explicitement: l'article 10 de l'*Accord sur l'agriculture*, intitulé "Prévention du contournement des engagements en matière de subventions à l'exportation", stipule que les subventions à l'exportation qui ne sont pas énumérées dans l'Accord ne doivent pas être utilisées pour contourner des engagements en matière de subventions à l'exportation. Les Membres de l'OMC négocient aussi actuellement des questions liées à l'anticontournement dans le contexte des droits antidumping.[598]

7.335 De plus, les notions de "fraude" et d'"évasion" semblent ne pas exister en ce qui concerne les droits de douane, du moins pas sur le plan juridique. Par comparaison, nous observons que ces notions sont relativement bien définies dans le cadre du droit fiscal national. Ainsi, le *Black's Law Dictionary* donne les définitions suivantes: "tax avoidance" (évasion fiscale) s'entend de "the act of taking advantage of *legally available* tax-planning opportunities in order to minimize one's tax

---

[596] *Dictionary of Trade Policy Terms*, W. Goode, OMC, 4ème édition, 2003, pages 19 et 20.

[597] Les Communautés européennes notent que, dans le droit de l'OMC, les mesures anticontournement sont envisagées explicitement à l'article 10 de l'*Accord sur l'agriculture*. S'agissant des droits antidumping, les Communautés européennes se réfèrent à la Décision ministérielle sur l'anticontournement adoptée par le *Comité des négociations commerciales* le 15 décembre 1993 (réponse des Communautés européennes à la question n° 13 b) du Groupe spécial).

[598] Voir aux paragraphes 7.498 et 7.499 l'explication concernant les négociations menées par les Membres de l'OMC sur les mesures relatives au contournement des droits antidumping.

liability" (fait de mettre à profit les possibilités *légales* de planification fiscale pour minorer sa matière imposable); et "tax evasion" (fraude fiscale) s'entend de "the wilful attempt to defeat or *circumvent the tax law* in order to *illegally reduce* one's tax liability; tax evasion is *punishable by both civil and criminal penalties* – also termed as *tax fraud*" (tentative délibérée d'enfreindre ou de *tourner la loi fiscale* afin de *réduire illégalement* sa matière imposable; la fraude fiscale est *passible de sanctions tant civiles que pénales*).[599]

7.336 Qui plus est, en fait, le tarif douanier de la Chine prévoit explicitement des taux de droits différents pour les véhicules automobiles et pour les pièces automobiles, les premiers étant passibles du taux de droit plus élevé (25 pour cent en moyenne) et les secondes du taux de droit moins élevé (10 pour cent en moyenne). Dans ces circonstances, n'importe quel importateur – les fabricants d'automobiles en l'occurrence – déciderait, dans le cadre d'opérations commerciales normales, d'importer des pièces automobiles et de les assembler pour en faire des véhicules automobiles, compte tenu de ses besoins opérationnels. Ainsi qu'il a été noté précédemment, la Chine elle-même a elle aussi admis que l'incitation à importer des pièces automobiles plutôt que des véhicules automobiles (à cause du taux de droit plus élevé frappant les véhicules automobiles) était une caractéristique inhérente à la Liste de concessions qu'elle avait négociée.[600]

7.337 En conséquence, dans la mesure où la notion de "contournement" dont fait état la Chine désigne la décision des importateurs d'importer des pièces automobiles pour les assembler dans le pays plutôt que d'importer des véhicules automobiles complets qui sont soumis à des taux de droits plus élevés, la Chine n'a ni administré la preuve de l'existence de telles pratiques de la part des importateurs[601], ni prouvé à notre satisfaction en quoi ces actions étaient incompatibles avec les obligations des importateurs au regard de son tarif douanier. À ce propos, nous ne disons pas que des éléments de preuve de l'existence de pratiques constantes en matière d'importation, qui auraient pour effet de contourner le tarif douanier selon la Chine, doivent être présentés pour prouver que ces pratiques sont incompatibles avec le tarif douanier de la Chine parce que, à notre avis, rien n'empêche les Membres de l'OMC de se doter d'une mesure "préventive", par opposition à une mesure "réactive", pour contrer les actions jugées incompatibles avec leurs législations ou leurs réglementations internes. À notre avis, de tels éléments de preuve seraient utiles pour prouver qu'une mesure donnée a été "conçue" pour assurer le respect de la loi ou du règlement interne concerné. Toutefois, pour montrer que les mesures en cause "assurent en fait le respect" de son tarif douanier, ce que les plaignants contestent en l'espèce, la Chine doit au moins démontrer en quoi les types d'actions qu'elle décrit sont incompatibles avec son tarif douanier et expliquer pourquoi ils doivent donc être empêchés au moyen des mesures.

7.338 Enfin, nous allons maintenant examiner la situation dans laquelle les fabricants d'automobiles importent des "véhicules automobiles" qui ont été fractionnés en pièces avant l'importation afin qu'ils ne soient pas soumis aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils

---

[599] *Black's Law Dictionary*, 7ème édition, 1999, pages 1473 et 1474, respectivement. (pas d'italique dans l'original)

[600] Réponse de la Chine à la question n° 271 du Groupe spécial. Voir aussi plus haut le paragraphe 7.310.

[601] Voir plus haut les paragraphes 7.309 et 7.310 pour l'examen des arguments de la Chine concernant l'existence de problèmes allégués ayant trait au contournement des droits de douane proprement dits.

Voir aussi plus haut la note de bas de page 572 pour ce qui est de la constatation pertinente du Groupe spécial *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphes 655 et 658.

seront présentés à la douane, et déclarent et/ou documentent leurs importations en tant que pièces automobiles, sans tenir compte de leur teneur effective.[602]

7.339 Selon les **Communautés européennes**, des fausses déclarations de ce genre peuvent entraîner des sanctions et des amendes qui sont appliquées au niveau national dans les Communautés européennes et qui ont davantage rapport à la fraude qu'au contournement.

7.340 Les **États-Unis** font valoir qu'un importateur n'a pas le droit de *faire une fausse déclaration* sur la condition des marchandises lorsqu'elles sont importées afin d'obtenir un taux de droit moins élevé.[603] S'il y a des raisons de croire qu'un importateur essaie d'éviter d'avoir à acquitter le montant voulu des droits de douane proprement dits qui sont exigibles pour des marchandises importées, par exemple en sous-évaluant les marchandises, en certifiant frauduleusement qu'il remplit les conditions requises pour bénéficier d'un régime d'admission en franchise dans le cadre d'un accord de libre-échange ou en classant les marchandises d'une manière erronée sous une position tarifaire comportant un taux de droit moins élevé, les États-Unis peuvent vérifier ses registres ou ouvrir une enquête pénale.[604] Les États-Unis indiquent que, compte tenu du résultat de cette enquête, une amende peut être imposée à l'importateur ou des poursuites pénales peuvent être engagées contre lui.

7.341 Le **Canada** soutient qu'il n'existe aucun élément de preuve indiquant que des entreprises essaient ou aient jamais essayé d'obtenir un taux de droit moins élevé simplement en documentant leurs importations en tant qu'envois "distincts".[605] Par ailleurs, les autorités douanières déterminent le classement correct des marchandises en fonction de l'état de celles-ci lorsqu'elles arrivent à la frontière, ce qui comprend (entre autres choses) la déclaration. Le Canada ne dispose d'aucune procédure pour déterminer si un droit de douane proprement dit est contourné.[606]

7.342 Le **Groupe spécial** note que les Communautés européennes et les États-Unis reconnaissent au moins que la présentation par les importateurs d'une fausse déclaration ou de faux documents au sujet des marchandises pourrait être considérée comme illégale dans le cadre de leur ordre juridique interne. Les plaignants contestent toutefois qu'il convienne d'examiner ces types de questions dans le cadre du tarif douanier d'un Membre, comme la Chine l'affirme.

7.343 À cet égard, la réponse de la Chine à une question du Groupe spécial nous indique qu'à l'instar des ordres juridiques internes des plaignants dont il est question plus haut, la "législation douanière ordinaire de la Chine" traite de la situation dans laquelle les importateurs font de fausses déclarations ou fournissent des renseignements inexacts au sujet des marchandises importées. La Chine indique que les Règles régissant l'imposition de sanctions douanières à caractère administratif de la République populaire de Chine définissent plusieurs types d'infractions douanières, y compris la présentation de fausses déclarations ou les actes qui contreviennent au contrôle douanier des

---

[602] Voir plus haut le paragraphe 7.322.

[603] Réponse des États-Unis à la question n° 237 du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)

[604] Réponse des États-Unis à la question n° 142 du Groupe spécial.

[605] Réponse du Canada à la question n° 237 du Groupe spécial.

[606] Réponse du Canada à la question n° 142 du Groupe spécial. Le Canada explique que, dans l'affaire concernant le classement des meubles, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a donné des indications précises concernant l'achat au détail de meubles unitaires expédiés sous forme d'éléments. Selon le Canada, il n'existe aucune situation dans laquelle les efforts déployés pour échapper aux droits de douane en fractionnant les envois feraient l'objet d'un traitement distinct visant à relever le droit au-delà des engagements tarifaires applicables inscrits dans la Liste de concessions du Canada. En outre, il fait remarquer que les activités ayant lieu après la présentation à la frontière ne sont jamais prises en compte afin de relever le droit au-delà des engagements tarifaires applicables inscrits dans la Liste du Canada.

marchandises.[607] En conséquence, le type d'actions qui, selon la Chine, est incompatible avec son tarif douanier et doit donc être réprimé au moyen des mesures est déjà défini et traité dans les Règles régissant l'imposition de sanctions douanières à caractère administratif, lesquelles sont un instrument juridique distinct du tarif douanier de la Chine.

7.344 En outre, comme il est expliqué dans le *Dictionary of Trade Policy Terms*[608], la notion de contournement telle qu'elle est utilisée dans le cadre de l'OMC n'englobe pas les cas de fraude, qui relèvent plutôt des procédures légales ordinaires des pays concernés.

7.345 En conséquence, nous concluons que la Chine n'a pas démontré que la présentation d'une fausse déclaration ou de faux documents au sujet de marchandises importées était une action incompatible avec les obligations résultant de son tarif douanier, qu'il fallait réprimer au moyen des mesures.

iii) Conclusion

7.346 En résumé, nous concluons que la Chine ne s'est pas acquittée de la charge qui lui incombait de prouver que les mesures "assurent le respect" de son tarif douanier, parce qu'elle n'a pas expliqué à notre satisfaction en quoi les types d'actions dont elle affirme qu'ils constituent un "contournement" des dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles (à savoir importer et assembler des pièces automobiles en Chine, en ayant ou non l'intention d'échapper/de se soustraire aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles) sont incompatibles avec les obligations résultant de son tarif douanier et pourquoi ils doivent donc être réprimés au moyen des mesures.

c) Les mesures de la Chine sont-elles "nécessaires" pour assurer le respect de son tarif douanier?

7.347 Le Groupe spécial a constaté plus haut que les mesures n'assuraient pas le respect du tarif douanier de la Chine. En conséquence, elles ne peuvent pas être considérées comme "nécessaires" pour en assurer le respect.[609] Toutefois, même s'il avait été constaté que les mesures assuraient le respect du tarif douanier de la Chine, nous ne constatons pas, pour les raisons qui suivent, que la Chine a démontré que les mesures étaient "nécessaires" pour assurer le respect de son tarif douanier.

7.348 Nous rappelons ce qu'a dit l'Organe d'appel dans le cadre de l'affaire *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf* au sujet de la nécessité d'une mesure au sens de l'article XX d):

> "pour déterminer si une mesure qui n'est pas "indispensable" peut néanmoins être "nécessaire" au sens de l'article XX d), il faut dans chaque cas soupeser et mettre en balance une série de facteurs parmi lesquels figurent au premier plan le rôle joué par la mesure d'application dans le respect de la loi ou du règlement en question, l'importance de l'intérêt commun ou des valeurs communes qui sont protégés par cette loi ou ce règlement et l'incidence concomitante de la loi ou du règlement sur les importations ou les exportations".[610]

---

[607] Réponse de la Chine à la question n° 30 du Groupe spécial.

[608] Voir le paragraphe 7.333.

[609] L'Organe d'appel, dans le cadre de l'affaire *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, a dit: "Une mesure qui n'est pas appropriée ou capable d'assurer le respect des lois et règlements pertinents ne satisfera pas à la prescription concernant la "nécessité"" (rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 74).

[610] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Diverses mesures affectant la viande de bœuf*, paragraphe 164.

7.349 Nous suivrons les indications données par l'Organe d'appel pour examiner si la Chine a démontré la "nécessité" des mesures, au sens de l'article XX d).

7.350 La **Chine** estime que la prévention du contournement des droits de douane revêt manifestement un grand intérêt pour les Membres de l'OMC.[611] S'appuyant sur la constatation établie par l'Organe d'appel dans l'affaire *République dominicaine – Cigarettes* selon laquelle la perception des recettes fiscales (lesquelles incluraient les recettes douanières) revêt un grand intérêt pour les Membres de l'OMC, et en particulier pour les pays en développement Membres, la Chine fait valoir que la mise en œuvre des concessions tarifaires qu'elle a négociées, quelle que soit l'incidence qu'elles puissent avoir sur les engagements en matière d'accès aux marchés, est aussi un objectif important pour les Membres, et en particulier pour les pays en développement Membres.[612]

7.351 La Chine affirme qu'en comparaison les mesures en cause ont peu ou point d'incidence restrictive sur le commerce international: comme leur seule finalité est de faire en sorte que les taux de droits corrects soient perçus, les mesures n'ont pas d'effet notable sur les importations de véhicules automobiles ou de pièces automobiles, hormis l'aspect qui oblige les importateurs à acquitter les taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils importent des ensembles de pièces qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[613] La Chine fait valoir que les seuls fabricants d'automobiles qui sont affectés sont ceux qui assemblent des véhicules automobiles en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

7.352 La Chine soutient que les mesures contribuent indéniablement à défendre ses intérêts légitimes en garantissant l'applicabilité des dispositions tarifaires visant les véhicules automobiles. Elle fait valoir que les mesures y parviennent en faisant en sorte que les classements tarifaires

---

[611] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 210 et 211.

[612] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 210, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Cigarettes*, paragraphe 71; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 171. S'agissant du niveau d'application qu'elle cherche à atteindre en ce qui concerne son tarif douanier, la Chine soutient qu'elle cherche à assurer le classement uniforme des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, indépendamment de la question de savoir s'ils sont admis en Chine sous forme d'envoi unique ou d'envois multiples (réponse de la Chine à la question n° 295 du Groupe spécial). À cet égard, les Communautés européennes notent qu'en employant les termes "uniforme" et "classement correct", la Chine tente de faire oublier le fait qu'elle n'a pas encore démontré la proportionnalité de ses mesures (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 295 du Groupe spécial, dans lesquelles elles se réfèrent à leur deuxième communication écrite, paragraphe 146).

Selon la Chine, le classement correct des importations est un objectif que les autorités douanières cherchent à atteindre en ce qui concerne toutes les importations semblables, eu égard à la nature de cet objectif.

[613] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 213; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 175. Pour étayer sa position, la Chine se réfère à des informations parues dans la presse selon lesquelles les principaux fabricants d'automobiles et de pièces automobiles ont constaté que les mesures avaient peu ou point d'incidence sur leurs activités en Chine (première communication écrite de la Chine, paragraphe 213; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 175, dans lequel il est fait référence à une dépêche de Reuters, "Fang Yan, *Big car parts makers unfazed by China tax row*, Reuters (15 mai 2006)" (pièce CHI-33)). Sur la base des statistiques relatives aux importations de pièces automobiles de 2004 et 2006, lesquelles indiquent que la valeur totale des pièces automobiles importées a augmenté de 19,8 pour cent, la Chine soutient que la meilleure preuve de l'absence d'incidence défavorable sur le commerce est l'essor continu des importations de pièces automobiles en Chine (réponse de la Chine à la question n° 294 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à des données tirées du China Automotive Industry Yearbook).

dépendent de la teneur de ce qu'un fabricant d'automobiles importe et assemble, et non pas de la forme des envois.[614]

7.353 Les **Communautés européennes** estiment que la Chine n'a pas démontré que ses mesures servaient à défendre des intérêts et des valeurs tels que la "prévention du contournement des droits de douane", le "recouvrement des recettes fiscales" et la "mise en œuvre des concessions tarifaires négociées".[615] De l'avis des Communautés européennes, la Chine n'a pas démontré qu'il existait en réalité un problème de contournement des droits de douane ou que ses mesures servaient à recouvrer des recettes fiscales ou à mettre en œuvre des concessions tarifaires négociées. Les fabricants d'automobiles qui importent des pièces automobiles afin de les assembler pour en faire des véhicules automobiles en Chine ne contournent aucun droit de douane. En revanche, les mesures ne tiennent pas compte des concessions tarifaires qui ont été négociées en instituant des impositions plus élevées que celles qui sont inscrites dans le tarif douanier de la Chine.[616]

7.354 Les Communautés européennes font valoir que l'adoption de l'Ordonnance n° 8 en 2004 a entraîné une forte contraction des exportations de pièces automobiles des CE à destination de la Chine: en quelques mois à peine, les exportations sont tombées à 53 pour cent, puis à pas plus de 33 pour cent du niveau qu'elles atteignaient en mai 2004. Par la suite, les exportations de pièces ont commencé à progresser lentement et semblent maintenant s'être stabilisées à leur niveau de mai 2004[617] qui, selon les Communautés européennes, doit être évalué en tenant compte de l'essor de

---

[614] La Chine fait valoir que l'exemple du modèle de véhicule X illustre à la fois l'importance des intérêts promus par les mesures contestées et le rôle de ces mesures dans la défense de ces intérêts (première communication écrite de la Chine, paragraphes 211 et 212; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 172 à 174); elle fait aussi état d'autres modèles de véhicule automobile qui sont assemblés en Chine à partir de pièces et composants importés qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et qui sont importés en Chine sous forme d'envois multiples (première communication écrite de la Chine, paragraphe 19; et réponse de la Chine à la question n° 116 du Groupe spécial). La Chine soutient en outre que sans les mesures, les fabricants automobiles échapperaient aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles en raison de la manière dont ils ont organisé leurs importations de pièces et composants pour ces modèles et d'autres modèles de véhicule. La Chine attire aussi l'attention sur une situation particulière, évoquée par les États-Unis, dans laquelle un fabricant qui importait précédemment des pièces sous forme de kits CKD importe à présent la quasi-totalité de ces mêmes pièces et composants sous forme d'envois multiples, pratique dont elle considère qu'elle revient à "fractionner un envoi de kits CKD en deux ou plusieurs caisses" (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 173. La Chine renvoie à sa réponse à la question n° 160 du Groupe spécial, dans laquelle elle donnait l'exemple du modèle de véhicule Y. Selon la Chine, le fabricant d'automobiles Z assemblait des véhicules en Chine presque entièrement à partir de kits CKD importés; or, au début de 2004, le nombre de kits CKD importés par l'entreprise Z pour le modèle Y a diminué considérablement, tandis que ses importations de pièces automobiles ont fortement augmenté. En 2005, l'entreprise Z a produit 38 600 véhicules de modèle Y et n'a importé que 24 kits CKD pour ce modèle. La Chine soutient que, d'après les vérifications effectuées au titre des dispositions du Décret n° 125, l'entreprise Z continue d'importer sept des huit principaux ensembles pour la production du modèle Y). La Chine indique que s'il ne s'agit pas de la seule situation dans laquelle les autorités douanières peuvent lutter contre l'évitement des taux de droits plus élevés qui s'appliquent à l'article complet, il s'agit certainement d'une situation à laquelle les mesures contestées permettent de faire face.

[615] Réponse des Communautés européennes à la question n° 293 du Groupe spécial, dans laquelle il est également fait référence à leur deuxième communication écrite, paragraphe 146.

[616] Les Communautés européennes soulignent que selon les concessions tarifaires qui ont été négociées et inscrites dans le tarif douanier de la Chine, les pièces automobiles importées devraient être frappées d'un taux de 10 pour cent, et non – comme les mesures le prévoient – d'un taux de 25 pour cent, au seul motif qu'elles servent à la fabrication de véhicules dont la teneur en pièces importées dépasse les seuils fixés par les mesures.

[617] Réponse des Communautés européennes à la question n° 294 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence aux graphiques présentés dans la pièce EC-37: les Communautés européennes déclarent que les

la demande et de la production de véhicules en Chine et des taux de croissance des exportations des CE beaucoup plus stables qui ont été observés avant mai 2004. Les Communautés européennes font valoir qu'une comparaison des exportations de pièces automobiles des CE et de la production de véhicules automobiles en Chine semble indiquer que l'adoption de l'Ordonnance n° 8 a incité les fabricants d'automobiles à se tourner le plus rapidement possible vers des fournisseurs de pièces nationaux afin de s'adapter aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux instituées par les mesures.[618] Par comparaison, une analyse récente du secteur semble indiquer que les sociétés chinoises sont de plus en plus entreprenantes et l'on craint de plus en plus qu'avec l'aide et les incitations des pouvoirs publics, les sociétés étrangères finissent par être marginalisées.[619]

---

statistiques relatives à la production de véhicules automobiles en Chine proviennent du site Web du Bureau national des statistiques de la Chine (http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/index.htm).

[618] Les Communautés européennes estiment que cela a entraîné une réduction de la part du marché des pièces automobiles détenue par les CE, qui semble désormais être devenue permanente, comme l'atteste l'écart persistant entre les deux courbes. La Chine affirme, dans ses observations sur les réponses des plaignants à la question n° 294 du Groupe spécial, que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les mesures ont eu une incidence sur leurs exportations de pièces automobiles à destination de la Chine est entachée d'un vice fondamental sur le plan du raisonnement et du lien de causalité: l'Ordonnance n° 8, en soi, n'a imposé aucune obligation aux fabricants d'automobiles ni eu aucune incidence sur le classement et la liquidation des droits frappant les véhicules automobiles ou les pièces de véhicules automobiles. Plus exactement, ce n'est pas avant l'adoption du Décret n° 125, en avril 2005, que les mesures auraient pu avoir une éventuelle incidence sur les décisions en matière d'approvisionnement. La Chine fait valoir en outre que les exportations de pièces automobiles des Communautés européennes à destination de la Chine ont toutefois repris leur tendance à la hausse au début de 2005, comme le montrent les propres données des Communautés européennes, précisément au moment où le Décret n° 125 entrait en vigueur (se référant à la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 146). Depuis lors, la valeur des exportations de pièces automobiles des CE vers la Chine a atteint de nouveaux sommets, le point culminant ayant été atteint pas plus tard qu'en mars 2007, selon les propres données des Communautés européennes. La Chine soutient que cela n'est guère compatible avec l'idée que les mesures contestées ont eu un effet défavorable sur les échanges.

[619] Se référant à un article intitulé "Asian Automotive Industry Forecast Report, volume I", de Global Insight (août 2006, pièce EC-38), en particulier au dernier paragraphe de la page 3, les Communautés européennes font valoir que les risques sont de plus en plus grands pour les investisseurs étrangers. De plus, elles affirment que le choix des périodes de référence (à savoir 2004-2006) dans la réponse de la Chine à la question n° 294 du Groupe spécial est entaché par le fait que l'Ordonnance n° 8 a été annoncée en mai 2004, et qu'elle a entraîné une forte réduction des exportations de pièces des CE à destination de la Chine, comme le montre la pièce EC-37 (-60 pour cent entre mai et décembre 2004) (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 294 du Groupe spécial). Les Communautés européennes font valoir que la croissance de 19,8 pour cent des importations de pièces devrait être comparée à la croissance de la production d'automobiles en Chine (à savoir une augmentation de 46,8 pour cent entre 2004 et 2006) (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 294 du Groupe spécial). Elles expliquent que, selon les calculs réalisés à partir de données du Bureau des statistiques de la Chine, celle-ci a produit 5 186 400 automobiles en 2004 et 7 611 500 automobiles en 2006, soit une augmentation de 46,8 pour cent, ce qui est plus du double de la croissance des importations de pièces. Les Communautés européennes affirment que ces chiffres ont été obtenus en additionnant les données mensuelles figurant dans la pièce EC-36 ("Percentage in the value of a complete vehicle of combination of imported parts representing 60 per cent of the value of an assembly"). Elles ajoutent également que, comme il est indiqué dans la pièce, les données relatives aux mois de janvier et de décembre 2006 ne sont pas disponibles et ont été déduites en établissant la moyenne des valeurs pour le mois précédent et le mois suivant. Même si l'on ne tenait compte que des dix mois de 2006 pour lesquels des données étaient disponibles (février à novembre 2006), la production d'automobiles s'élèverait à 6 361 300 unités, soit une augmentation de 22,7 pour cent par rapport à 2004, ce qui montre que de plus en plus de pièces sont obtenues auprès de fournisseurs locaux. Les Communautés européennes soutiennent qu'une analyse plus détaillée des effets des mesures fondée sur des données mensuelles et tenant compte de la relation entre les pièces importées et la production d'automobiles en

7.355 Les Communautés européennes soutiennent que les mesures ne peuvent être justifiées au titre de l'article XX d) que si elles sont nécessaires pour assurer le respect du taux de droit de 25 pour cent frappant les véhicules complets.[620] Toutefois, elles ne sont pas appropriées pour faire appliquer le tarif douanier de la Chine puisque dans la très grande majorité des cas, elles frappent d'un droit de 25 pour cent des importations qui ne sont pas des importations de véhicules complets, ce qui est contraire au tarif douanier de la Chine.

7.356 Les **États-Unis** font valoir que la raison d'être alléguée des mesures cadre mal avec la portée de celles-ci.[621] En effet, les mesures ratissent large et visent toutes les importations de pièces en vrac destinées à la fabrication, et pas seulement les kits CKD fractionnés en deux envois distincts. C'est pourquoi, de l'avis des États-Unis, les mesures ne sont pas nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la Chine applicables aux véhicules automobiles, parce que leur portée est considérablement plus large que ne le serait celle de mesures visant à empêcher le type de "fraude" allégué par la Chine.

7.357 Le **Canada** soutient que les mesures ne protègent pas des valeurs ou des intérêts communs importants parce qu'il n'existe aucune notion connue de "contournement" qui recouvrirait les droits de douane proprement dits.[622] Selon le Canada, même si la Chine était en mesure de fournir des éléments de preuve de l'existence d'un arbitrage tarifaire, et même s'il s'agissait d'une pratique indue, l'intérêt vital en jeu serait un montant limité de recettes qui devrait lui revenir, selon elle. La Chine n'a pas, par exemple, fait état de préoccupations en ce qui concerne la sécurité des pièces automobiles étrangères; sa seule préoccupation est qu'elles échappent aux droits plus élevés.

7.358 Selon le Canada, les mesures sont très restrictives pour le commerce, en ce sens qu'elles ne ciblent pas des cas isolés mais s'appliquent d'une manière générale à toutes les pièces automobiles importées sur la base de critères arbitraires, en supposant qu'il y a arbitrage tarifaire dans tous les cas.[623] Le Canada fait valoir que l'imposition intérieure et la charge administrative qui pèsent sur les fabricants de véhicules et de pièces qui utilisent des pièces automobiles importées découragent l'importation de ces pièces parce que les fabricants de véhicules ne peuvent pas courir le risque d'utiliser des pièces importées excédant les seuils arbitraires fixés par les mesures, en raison de la sensibilité du marché chinois aux prix.[624] Ce facteur oblige les entreprises à procéder à une

---

Chine montre que cette dernière a augmenté de 101 pour cent entre l'annonce de l'Ordonnance n° 8 et les derniers chiffres comparables (mars 2007), tandis que les exportations de pièces des CE n'ont augmenté que de 18 pour cent (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 294 du Groupe spécial, dans lesquelles il est fait référence au deuxième graphique figurant dans la pièce EC-37).

[620] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 146.

[621] Réponse des États-Unis à la question n° 293 du Groupe spécial, dans laquelle ils renvoient à leur réponse à la question n° 280 du Groupe spécial.

[622] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 98 et 99.

[623] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 100; et réponse du Canada à la question n° 294 du Groupe spécial.

[624] Le Canada estime que dans la mesure où le Groupe spécial doit formuler une constatation de fait sur l'incidence commerciale des mesures, il s'agit d'une inférence qui peut être faite facilement (réponse du Canada à la question n° 294 du Groupe spécial); le Canada se réfère également à ce qu'a dit l'Organe d'appel dans le cadre de l'affaire *Canada – Aéronefs*: "Selon nous, le Groupe spécial avait à l'évidence le pouvoir juridique et la possibilité de tirer des déductions des faits dont il était saisi …" (rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 203). S'agissant de l'effet sur les fabricants de pièces à l'extérieur de la Chine, dont les importations sont celles qui font l'objet d'une discrimination au titre des mesures, le Canada fait observer que l'Association de fabricants de pièces d'automobile du Canada a expressément indiqué qu'elle était préoccupée par les mesures, ce qui témoigne de l'effet qu'elles ont eu sur le commerce (*Automotive Parts Manufacturers' Association News*, "President's Message – Driving Canada's Future", page 2, novembre 2006 (pièce CDA-45)).

planification minutieuse de manière à ce que leurs importations de pièces restent en deçà des seuils et il oblige aussi les fabricants de pièces automobiles qui importent des pièces automobiles à signer avec les fabricants de véhicules des contrats garantissant que seules des pièces d'origine nationale seront fournies.[625]

7.359 Le Canada fait valoir que les mesures contribuent peu ou point à la réalisation de l'objectif consistant à faire respecter le tarif douanier de la Chine et que celle-ci n'a même pas démontré qu'il existait un problème contre lequel il fallait lutter.[626] De l'avis du Canada, le problème allégué par la Chine est que les importateurs ne respectent pas leurs engagements tarifaires, en ce sens qu'ils évitent d'acquitter un taux de droit pour en acquitter de préférence un autre, en fractionnant des envois qui autrement seraient arrivés à la frontière ensemble et auraient été classés à juste titre en tant que véhicules automobiles sous forme d'envois multiples. La Chine n'explique pas pourquoi les importateurs ne peuvent pas tirer parti des taux de droits dont les Membres sont mutuellement convenus et, en tout état de cause, elle n'a présenté aucun élément établissant l'existence d'une telle pratique. Au lieu de cela, les mesures partent simplement du principe qu'il y a évitement des droits de douane toutes les fois que des pièces importées (y compris celles importées par des tiers) dépassent les seuils fixés par les mesures.[627] Le Canada prétend que comme l'allégation selon laquelle l'arbitrage tarifaire est inopportun ne repose sur aucun fondement juridique et qu'il n'existe aucun véritable élément de preuve permettant d'établir que cet arbitrage, même s'il est qualifié de "fraude douanière", est fréquent dans les faits, et *a fortiori* intentionnel, les mesures ne peuvent pas contribuer à résoudre un problème qui n'existe pas.

7.360 Le **Groupe spécial** reconnaît que l'obtention de recettes par le recouvrement des droits de douane légitimes frappant les marchandises importées présente un intérêt important pour les Membres de l'OMC. En fait, les droits de douane imposés conformément à la liste d'un Membre servent, entre autres choses, à générer des recettes pour le gouvernement du pays importateur. À notre avis, l'importance de l'intérêt fiscal défendu par un Membre, tel que l'intérêt (perception de recettes)

---

[625] Le Canada se réfère également à des déclarations faites par des hommes d'affaires chinois après l'entrée en vigueur des mesures pour étayer sa position. Par exemple, un directeur de China Automotive Systems, société appartenant à des intérêts chinois qui est l'un des principaux fournisseurs de pièces automobiles en Chine, a dit que la politique gouvernementale prescrivant une teneur en produits nationaux (c'est-à-dire les mesures) était l'un des piliers de la croissance de la production de pièces automobiles en Chine, en soulignant qu'"elle stimulait vraiment les ventes des fabricants chinois de pièces automobiles" ("China Automotive Systems: Roth Capital Conference Presentation Transcript, 21 février 2007 (http://china.seekingalpha.com/article/277000) (pièce CDA-46)", auquel il est fait référence dans la réponse du Canada à la question n° 294 du Groupe spécial); et, dans un article de juillet 2006 portant sur l'industrie automobile en Chine, un analyste de Global Insight a fait observer que les mesures avaient déjà eu une incidence importante sur certaines marques de luxe dont les volumes de production étaient faibles, en faisant état en particulier de l'arrêt de la production des Cadillac par GM, et il a indiqué que d'autres fabricants de véhicules "pourraient lui emboîter le pas" (*Assembly Magazine*, "The Great Race", 1er juillet 2006 (pièce CDA-47), auquel il est fait référence dans la réponse du Canada à la question n° 294 du Groupe spécial).

[626] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 93 à 97.

[627] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 93 et note de bas de page 106. De l'avis du Canada, pour justifier les mesures, la Chine doit démontrer, et non pas présumer, que les importateurs de pièces automobiles pratiquent la fraude douanière à grande échelle, plutôt que de supposer que toutes les fois que des pièces importées sont expédiées séparément, c'est pour échapper aux droits de douane (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 95, dans lequel il est fait référence à l'exemple de la société Z et d'autres exemples donnés par la Chine dans sa première communication écrite et ses réponses aux questions n° 12 a), 77 et 160 du Groupe spécial. Le Canada estime que ces exemples ne sont que des statistiques générales relatives aux importations indiquant le nombre de cas dans lesquels des pièces ont été assimilées à des véhicules complets au titre des mesures).

défendu par la Chine en l'espèce, doit être soigneusement mis en balance avec son incidence commerciale et avec la mesure dans laquelle les mesures contribuent à défendre cet intérêt.

7.361 À cet égard, en toute logique, étant donné que nous avons constaté plus haut que la Chine n'a pas prouvé qu'il existait des actions spécifiques incompatibles avec son tarif douanier qu'il fallait réprimer au moyen des mesures, il ne peut être considéré que les mesures contribuent à la réalisation de l'objectif qu'elles viseraient. Toutefois, même en supposant un instant que les mesures puissent être considérées comme faisant respecter les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, par exemple en empêchant les importateurs de faire de fausses déclarations ou de présenter de faux documents au sujet de leurs importations[628], la portée des mesures est trop large pour être considérée comme nécessaire pour prévenir une telle action. Comme il est expliqué dans la section précédente, les mesures s'appliquent même à la situation dans laquelle des fabricants/importateurs d'automobiles utilisent des pièces automobiles importées pour assembler des véhicules automobiles au cours d'opérations commerciales normales sans avoir nullement l'intention d'éviter les droits de douane plus élevés frappant les véhicules automobiles, et *a fortiori* sans avoir l'intention de faire de fausses déclarations ou de présenter de faux documents concernant la teneur précise des importations. À notre avis, cela va bien au-delà de ce qui est nécessaire pour faire respecter les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles.[629]

7.362 Les éléments de preuve dont nous disposons montrent aussi que le temps nécessaire pour accomplir certaines des formalités administratives requises pour l'imposition de l'imposition peut aller jusqu'à deux ou trois ans.[630] Par ailleurs, compte tenu des éléments de preuve versés au dossier, nous sommes également d'avis que les mesures ne cadrent pas nécessairement avec les réalités commerciales de l'industrie automobile et de l'industrie des pièces automobiles de nos jours. Les éléments de preuve montrent d'une manière générale que la réalité économique de l'industrie automobile est que les pièces sont aujourd'hui davantage standardisées et peuvent donc être utilisées indifféremment dans des modèles de véhicule différents. En particulier, en utilisant les mêmes

---

[628] Nous rappelons que nous avons constaté plus haut que la Chine n'a pas prouvé que cette action pouvait être jugée incompatible avec son tarif douanier. Toutefois, si cette action pouvait être considérée comme incompatible avec son tarif douanier, les mesures réprimeraient apparemment cette action, non pas parce qu'elles sont expressément conçues pour cela, mais parce qu'il se trouve que leur vaste portée englobe divers types d'actions décrites par la Chine, y compris la présentation par les importateurs de fausses déclarations et de faux documents au sujet des marchandises importées. À cet égard, nous trouvons utile une constatation établie par le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada – Périodiques*: "Le Code tarifaire 9958 ne peut être considéré comme une mesure d'application de l'article 19 de la Loi de l'impôt sur le revenu. Certes, si un gouvernement prohibe l'importation de périodiques étrangers comportant des annonces destinées à son marché intérieur, comme le Canada le fait en l'occurrence, la possibilité que ne soit pas respectée une disposition fiscale accordant des déductions fiscales pour les dépenses liées aux annonces publiées dans des périodiques nationaux sera grandement réduite. Il serait presque impossible pour une entreprise de placer une annonce dans un périodique étranger parce qu'il n'y aurait pratiquement aucun périodique étranger dans lequel elle pourrait faire paraître une annonce. L'entreprise ne disposerait donc d'aucun moyen légal de demander une déduction fiscale. Toutefois, il s'agit là d'un effet secondaire d'une mesure distincte, différente (bien que l'objectif politique poursuivi puisse être le même) de la disposition fiscale qui vise à inciter les annonceurs à placer leurs annonces dans des périodiques canadiens plutôt que dans des périodiques étrangers." (paragraphe 5.10) (note de bas de page de l'original omise)

[629] Comme l'indique le Canada, les mesures ne ciblent pas des cas isolés mais s'appliquent d'une manière générale à toutes les pièces automobiles importées sur la base de critères arbitraires, en *supposant* qu'il y a arbitrage tarifaire dans tous les cas (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 100).

[630] Réponses des Communautés européennes aux questions n° 8 et 171 du Groupe spécial; et pièce EC-26. Voir plus haut les paragraphes 7.62 à 7.65.

plates-formes[631], les mêmes pièces et les mêmes composants pour divers modèles de véhicule, il semble que les fabricants d'automobiles aient augmenté le nombre de modèles de véhicule qu'ils produisent à partir de pièces et composants communs et qu'ils réalisent ainsi des économies d'échelle. Ainsi, les fabricants d'automobiles sont nombreux à avoir adopté une stratégie de plate-forme, dans laquelle les mêmes composants sont utilisés dans des modèles de véhicule différents toutes les fois que c'est possible.[632] Les rapports publiés par l'industrie automobile indiquent aussi que les plates-formes peuvent être utilisées pour plusieurs automobiles de la même famille, ce qui permet d'utiliser les mêmes pièces dams une proportion allant de 60 à 70 pour cent.[633] S'agissant de l'argument avancé par la Chine selon lequel le niveau de standardisation des pièces et composants est très faible, nous en convenons dans la mesure où les éléments de preuve montrent aussi que l'interchangeabilité de certaines pièces automobiles demeure limitée en raison de leur fonction particulière ou des performances que l'on en attend.[634] Toutefois, compte tenu de l'évaluation des éléments de preuve présentés par les parties, nous concluons que malgré quelques écarts dans le degré d'interchangeabilité, les pièces automobiles ont été suffisamment standardisées pour que la désignation du modèle de véhicule particulier dans lequel certaines pièces automobiles seront incorporées se révèle inutilement restrictive pour le commerce.

7.363 Par ailleurs, les Communautés européennes soutiennent que la Chine n'a pas examiné des moyens moins contraignants d'assurer le respect de son tarif douanier, alors qu'elle aurait pu recourir à plusieurs solutions de rechange raisonnablement disponibles, par exemple en se bornant à enquêter sur des cas particuliers de fraude présumée au regard de sa législation douanière, au lieu de frapper d'impositions au titre des mesures toutes les pièces automobiles importées qui étaient assemblées pour constituer des véhicules qui ne satisfaisaient pas aux critères fixés par les mesures.[635] La Chine fait valoir que la question de fraude douanière, en l'occurrence, consiste à veiller au classement correct de ce qui est importé; l'un des objectifs importants du classement douanier est de faire en sorte qu'un article soit classé de la même manière chaque fois qu'il est importé.[636] Pour parvenir à ce classement uniforme, les mêmes résultats devraient être obtenus en matière de classement dans toutes les circonstances similaires, et pas seulement lorsque les autorités douanières consacrent les ressources nécessaires pour enquêter sur des importations particulières. Selon la Chine, c'est la raison pour laquelle les mesures ne peuvent se limiter à des "cas particuliers", car elles ont pour objectif d'assurer

[631] À l'origine, le mot plate-forme désignait un châssis commun, mais il désigne aujourd'hui un même ensemble de composants communs à plusieurs automobiles différentes, en particulier le châssis, la direction et la suspension (*Wikipedia, the free encyclopedia*, "Automobile platform", http://en.wikipedia.org/wiki/Automobile_platform (pièce EC-12)).

[632] Les pièces dont nous disposons montrent que de nombreux fabricants d'automobiles ont standardisé leur plate-forme: i) Ford, par exemple, utilise actuellement sa plate-forme EUCD pour cinq modèles différents et l'utilisera pour cinq nouveaux modèles (Volvo, Ford, Jaguar) (pièce EC-15); ii) Ford utilise dans le monde entier des séries de moteurs modulaires pour Ford North America, Ford Europe, Matsuda et Jaguar (pièce CDA-33); iii) GM et Ford ont développé conjointement une nouvelle transmission automatique à six vitesses destinée à être utilisée dans des modèles produits par les deux sociétés (pièce CDA-34); et iv) Volkswagen a utilisé sa plate-forme D pour la fabrication de grosses voitures de luxe des marques Volkswagen, Audi et Bentley (pièce EC-21).

[633] Pièces EC-24 et EC-25.

[634] Lorsqu'elle dit que les jambes de suspension d'un modèle inspiré de la Passat B6 de Volkswagen et de la Sagitar de Volkswagen ne sont pas interchangeables, la Chine fait allusion aux performances et aux dimensions de ces véhicules, qui sont différentes (pièce CHI-46).

[635] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 146.

[636] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 176; et réponse de la Chine à la question n° 296 du Groupe spécial.

dans tous les cas le classement homogène des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[637]

7.364 Toutefois, comme les Communautés européennes le font observer [638] les arguments avancés par la Chine concernant la disponibilité d'autres mesures de rechange compatibles avec les règles de l'OMC reposent sur sa propre définition des actions jugées incompatibles avec son tarif douanier, ce qu'elle n'a pas prouvé. Dans cette mesure, nous convenons que la Chine n'a pas expliqué pourquoi enquêter sur des cas particuliers selon que de besoin ne pouvait pas servir de solution de rechange aux mesures si, comme nous l'avons supposé plus haut, les mesures devaient être considérées comme assurant le respect du tarif douanier de la Chine dans certaines circonstances bien précises. En conséquence, considéré au regard du caractère restrictif des mesures pour le commerce des pièces automobiles importées et de la mesure de rechange dont semble disposer la Chine, nous concluons que celle-ci n'a pas prouvé que les mesures étaient "nécessaires" pour assurer le respect de son tarif douanier.

d) Conclusion

7.365 Au vu de ce qui précède, nous constatons que la Chine n'a pas démontré que les mesures étaient justifiées au titre de l'article XX d). En conséquence, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine si les mesures satisfont aux prescriptions énoncées dans le texte introductif de l'article XX.

[637] Réponse de la Chine à la question n° 296 du Groupe spécial. De plus, la Chine soutient qu'en l'absence des mesures contestées elle ne disposerait essentiellement d'aucun mécanisme pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un seul article. En d'autres termes, il n'existe aucune base pour enquêter et déterminer si un envoi donné de pièces et composants automobiles a pour effet de tourner les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles. C'est ce manque de transparence dans la réalité commerciale de ce qu'importent les fabricants d'automobiles que les mesures contestées visent à pallier.

Les Communautés européennes font valoir, dans leurs observations sur la réponse de la Chine à la question n° 296 du Groupe spécial, que "les actes de fraude douanière, dont la Chine n'a pas encore démontré le danger, seraient des actes individuels de par leur nature. La Chine pourrait donc assurer le "classement uniforme" des véhicules et des pièces au moyen d'enquêtes ponctuelles. La Chine ne peut invoquer les ressources possiblement limitées de ses autorités douanières pour justifier l'existence de mesures par ailleurs disproportionnées. En outre, la Chine n'a pas démontré pourquoi il lui fallait un "mécanisme pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants étaient liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un seul article". De l'avis des CE, un "mécanisme" créant des fictions comme celles contenues dans les mesures n'est ni approprié, ni nécessaire, ni proportionné à la poursuite de l'objectif consistant à parvenir à un classement douanier uniforme".

[638] Les Communautés européennes estiment que la position de la Chine selon laquelle il n'existe aucune solution de rechange disponible pour atteindre l'objectif inscrit dans son tarif douanier repose sur l'idée erronée qu'un mécanisme tel que celui prévu par les mesures est nécessaire pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants sont liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un véhicule automobile (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 296 du Groupe spécial).

C. ACCORD SUR LES MIC

7.366 Les **plaignants** prétendent que les mesures contreviennent à l'article 2 de l'Accord sur les MIC, qui interdit l'utilisation de mesures concernant les investissements et liées au commerce qui sont incompatibles avec les dispositions des articles III:4 et/ou XI:1 du GATT de 1994.[639]

7.367 La **Chine** répond que, comme les mesures sont des mesures à la frontière, elles ne tombent pas sous le coup des articles III:4 et XI:1 du GATT de 1994 et n'entrent donc pas non plus dans le champ d'application de l'Accord sur les MIC.

7.368 Nous rappelons que nous avons constaté plus haut, au paragraphe 7.272, que la Chine avait agi d'une manière incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1994. Nous estimons que ces constatations sont suffisantes pour régler le différend dont nous ont saisis les plaignants. À l'instar de groupes spéciaux antérieurs qui ont été saisis d'allégations similaires, en particulier dans les affaires *Canada – Automobiles* et *Inde – Automobiles*[640], nous sommes également d'avis que la mise en conformité des mesures avec les obligations de la Chine, conformément aux constatations que nous avons formulées au titre de l'article III:4 du GATT de 1994, supprimerait toute incompatibilité de ces mesures avec l'Accord sur les MIC. Nous appliquerons donc le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les allégations formulées par les plaignants au titre de l'Accord sur les MIC.

D. ARTICLE II DU GATT DE 1994

7.369 Nous avons constaté dans la section VII.B.1 que les mesures de la Chine instituent une imposition intérieure d'une manière incompatible avec l'article III:2 du GATT de 1994.

7.370 Les plaignants ont formulé une allégation subsidiaire au titre de l'article II du GATT de 1994 dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que l'imposition prévue par les mesures constitue un droit de douane proprement dit. Les plaignants font observer que, même si l'imposition était considérée comme un droit de douane proprement dit, elle n'en serait pas moins contraire à l'article II:1 b) car elle revient à imposer aux pièces automobiles un niveau de droit plus élevé que celui qui figure dans la Liste de concessions de la Chine pour les positions tarifaires pertinentes. La Chine fait valoir que l'imposition est un droit de douane proprement dit imposé en conformité avec les engagements pris par la Chine dans sa liste de concessions.

7.371 Dans la présente section, nous examinerons l'allégation subsidiaire des plaignants au titre de l'article II concernant l'imposition frappant, au titre des mesures, les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples aux fins de l'assemblage de véhicules automobiles en Chine et qui sont assimilées à des véhicules automobiles sur la base des critères énoncés dans les mesures.[641]

---

[639] Les trois plaignants ont tous présenté leurs allégations au titre de l'article 1 a) de la Liste exemplative de l'Accord sur les MIC; les Communautés européennes et les États-Unis ont également présenté des allégations au titre de l'article 2 a) de la Liste exemplative. Toutefois, les États-Unis ont précisé, en réponse à une question du Groupe spécial, qu'ils ne maintenaient pas leur allégation au titre de l'article 2 a) de la Liste exemplative (réponse des États-Unis à la question n° 165 du Groupe spécial).

[640] Rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.91, et rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 7.324.

[641] Pour les mêmes raisons que celles qu'a retenues le Groupe spécial *Canada – Produits laitiers*, nous notons que les éléments suivants étayent notre analyse de l'allégation subsidiaire des plaignants **i)** tous les plaignants ont formulé une allégation subsidiaire au titre de l'article II du GATT de 1994; **ii)** les plaignants et la Chine ne sont pas d'accord sur le point de savoir si les mesures sont compatibles avec l'article II du GATT de 1994 s'il s'avérait que l'imposition tombe sous le coup de cet article II du GATT de 1994; **iii)** la limite précise

7.372 Aux fins de cet examen, nous nous pencherons tout d'abord sur l'aspect "envois multiples" des mesures, c'est-à-dire que nous examinerons si les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles dans la Liste de concessions de la Chine valent pour les pièces automobiles importées séparément sous forme d'envois multiples qui sont considérées comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile en raison de leur utilisation pour assembler un véhicule automobile. Nous examinerons ensuite si les critères énoncés dans les mesures, principalement aux articles 21 et 22 du Décret n° 125, pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, sont compatibles avec les concessions inscrites par la Chine dans sa liste de concessions. À cet égard, le critère qui permet de déterminer ces caractéristiques essentielles, lorsqu'il est appliqué à des pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique, peut être considéré comme un élément qui ferait que l'imposition prévue par les mesures relèverait de l'article II:1 b) du GATT.

1. Traitement des pièces automobiles dans la Liste CLII de la Chine

7.373 La partie pertinente de la Liste de concessions de la Chine prévoit ce qui suit[642]:

	Positions tarifaires pour les véhicules automobiles	**Taux consolidés**
87.02	Véhicules automobiles pour le transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus	Taux consolidé final de 25%[643]
87.03	Voitures de tourisme et autres véhicules principalement conçus pour le transport de personnes, autres que ceux du n° 87.02, y compris les véhicules de type "break" et les voitures de course	Taux consolidé final de 25%
87.04	Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	Taux consolidés finals de 6%, 15%, 20% et 25%

---

entre les articles III:2 et II du GATT de 1994 n'est peut-être pas toujours très nette; **iv)** si notre constatation au titre de l'article III:2 était infirmée, l'Organe d'appel pourrait être appelé à examiner les allégations formulées au titre de l'article II, ce qui nécessiterait une évaluation factuelle complexe et la mise en balance des éléments de preuve fournis par les parties au différend, exercice qui pourrait dépasser les limites de la compétence de l'Organe d'appel et empêcher l'ORD de formuler des recommandations et des décisions sur toutes les allégations juridiques dans les délais prescrits par le Mémorandum d'accord; **v)** si l'ORD adopte nos constatations concernant l'article III, la réalisation des objectifs déclarés du Mémorandum d'accord, à savoir le "règlement rapide" des différends (article 3:3 du Mémorandum d'accord), le "règlement satisfaisant de la question conformément aux droits et obligations résultant du Mémorandum d'accord et des accords visés" (article 3:4 du Mémorandum d'accord), la "solution positive du différend" (article 3:7 du Mémorandum d'accord) et la "résolution efficace du différend dans l'intérêt de tous les Membres" (article 21:1), pourrait être facilitée si les parties avaient à leur disposition l'examen de la question par le Groupe spécial au titre de l'article II du GATT de 1994.

[642] La Chine fait observer qu'il suffit, dans le cadre de la présente procédure, de partir du principe que le taux de droit applicable aux véhicules automobiles est de 25 pour cent, et que le taux de droit applicable aux pièces automobiles et aux ensembles utilisés pour assembler des véhicules automobiles est de 10 pour cent (première communication écrite de la Chine, paragraphe 15). Les plaignants font observer que le taux consolidé final pour les pièces automobiles est de 10 pour cent, tandis qu'il est généralement de 25 pour cent pour les véhicules entiers, et que l'imposition de 25 pour cent revient en réalité à faire payer le taux consolidé de 10 pour cent sur les pièces automobiles plus 15 pour cent. Dans certains cas, le montant à payer peut être jusqu'à 12 fois et demie plus élevé que le taux consolidé, comme cela est le cas pour la position 84099991 du code SH (parties de moteur, d'une puissance supérieure à 180 CV) produit pour lequel la Chine s'est engagée, dans sa liste, à appliquer un taux consolidé de 2 pour cent et qui pourrait être frappé d'une imposition de 25 pour cent si les mesures s'appliquaient (partie D.1 de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants; voir aussi la pièce JE-2).

[643] Dans la Liste CLII de la Chine, le taux consolidé final indiqué pour la position tarifaire 9802.1020 est de 4 pour cent (pièce JE-2).

	Positions tarifaires pour les véhicules automobiles	Taux consolidés
87.06	Châssis des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705, équipés de leur moteur	Taux consolidés finals de 10%, 20%
87.07	Carrosserie des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705, y compris les cabines	Taux consolidé final de 10%
87.08	Parties et accessoires des véhicules automobiles des n° 8701 à 8705	Taux consolidés finals de 10% dans la plupart des cas[644]
84.07	Moteurs à piston, alternatif ou rotatif, à allumage par étincelles (moteur à explosion) (moteurs à piston alternatif des types utilisés pour la propulsion des véhicules du chapitre 87)	Taux consolidé final de 10%[645]
84.08	Moteurs à piston à allumage par compression (moteurs diesel ou semi-diesel) (moteurs des types utilisés pour la propulsion des véhicules du chapitre 87)	Taux consolidés finals de 5% et 5,4%[646]

7.374 La Liste de concessions de la Chine, telle qu'elle est résumée dans le tableau ci-dessus pour la plupart des positions tarifaires pertinentes en l'espèce, contient des positions tarifaires distinctes pour les véhicules automobiles, les catégories intermédiaires de pièces automobiles (ce que l'on appelle les "ensembles") et les pièces et composants de véhicules automobiles: les taux de droits applicables aux pièces et composants automobiles et aux ensembles (10 pour cent en moyenne) sont plus faibles que ceux qui sont applicables aux véhicules automobiles complets (25 pour cent en moyenne). La Liste de la Chine ne contient pas de conditions ou clauses spéciales concernant les positions tarifaires en cause. Les plaignants allèguent que les mesures de la Chine soumettent les pièces automobiles importées à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux qui sont indiqués dans la Liste de la Chine, ce qui est incompatible avec les obligations découlant de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.

7.375 La partie pertinente de l'article II:1 du GATT dispose ce qui suit:

> "a) Chaque partie contractante accordera aux autres parties contractantes, en matière commerciale, un traitement qui ne sera pas moins favorable que celui qui est prévu dans la partie appropriée de la liste correspondante annexée au présent Accord.
>
> b) Les produits repris dans la première partie de la liste d'une partie contractante et qui sont les produits du territoire d'autres parties contractantes ne seront pas soumis, à leur importation sur le territoire auquel se rapporte cette liste et compte tenu des conditions ou clauses spéciales qui y sont stipulées, à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux de cette liste. De même, ces produits ne seront pas soumis à d'autres droits ou impositions de toute nature perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation, qui seraient plus élevés que ceux qui étaient imposés à la date du présent Accord, ou que ceux qui, comme conséquence directe et obligatoire de la législation en vigueur à cette date dans le territoire importateur, seraient imposés ultérieurement."

[644] Un taux consolidé final de 15 pour cent est indiqué pour la position tarifaire 8708.6020 et un taux de 25 pour cent est indiqué pour les positions tarifaires 8708.9920 et 8708.9940.

[645] Un taux consolidé final de 8 pour cent est indiqué pour les positions tarifaires 8407.2100 et 8407.2900.

[646] Pour certaines positions et sous-positions tarifaires, des taux compris entre 9 et 25 pour cent sont indiqués comme taux consolidés à la date de l'accession.

7.376 La question dont nous sommes saisis en fin de compte est donc de savoir si, en application des mesures en cause, les pièces automobiles importées sont soumises à des droits de douane proprement dits plus élevés que ceux qui figurent dans la Liste de la Chine pour les positions tarifaires pertinentes, en violation de la première phrase de l'article II:1 b) et, par voie de conséquence, de l'article II:1 a) du GATT de 1994 du fait que le traitement accordé aux pièces automobiles importées serait moins favorable que celui qui est prévu dans la Liste de concessions de la Chine.[647]

2. Traitement des pièces automobiles au titre des mesures de la Chine – *envois multiples*

7.377 Au titre des mesures, les pièces automobiles sont classées en tant que véhicules automobiles et frappées des taux de droits applicables aux véhicules automobiles une fois qu'elles ont été assemblées pour constituer un véhicule automobile en Chine si elles dépassent certains seuils définis dans les mesures et ce, même si ces pièces automobiles sont importées séparément sous forme d'envois multiples.[648] Les plaignants font valoir que les mesures sont contraires à l'article II:1 b) du GATT de 1994 puisqu'elles soumettent les pièces automobiles importées à des droits de douane proprement dits (25 pour cent en moyenne) plus élevés que ceux qui figurent dans la Liste de concessions de la Chine pour les pièces automobiles (10 pour cent en moyenne). La Chine fait valoir qu'elle doit pouvoir interpréter les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles de manière à ce qu'elles aient un réel effet et percevoir les droits applicables aux véhicules automobiles. Il s'ensuit que les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples doivent être comptabilisées ensemble pour déterminer si elles présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La question dont nous sommes saisis est donc de savoir si les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles dans la Liste de concessions de la Chine doivent être interprétées comme incluant les pièces automobiles importées séparément sous forme d'envois multiples à des fins d'assemblage dans le pays qui auraient été considérées comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile si elles avaient été importées sous forme d'envoi unique.[649]

a) Interprétation de la Liste de concessions de la Chine

7.378 Conformément à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et à l'approche adoptée par les groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans des affaires antérieures[650], nous interpréterons la Liste des concessions de la Chine suivant les règles d'interprétation énoncées dans la *Convention de Vienne*.

i) Sens ordinaire des termes "véhicules automobiles" utilisés dans le tarif[651]

7.379 Comme nous le verrons dans la section VII.E, qui traite des allégations des parties concernant les kits CKD et les kits SKD, le sens ordinaire des termes "véhicules automobiles" sert simplement, en l'occurrence, à nous donner des indications sur l'interprétation des positions tarifaires en cause: les

---

[647] Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet (Brésil)*, paragraphes 7.54, 7.79 et 7.80, 7.87 à 7.94, dans lequel ce groupe a précisé en quoi consistait son travail d'interprétation concernant les engagements pris par un Membre dans sa liste de concessions et, partant, ses obligations au titre de l'article II:1 du GATT de 1994: c'est également ainsi que nous concevons notre tâche.

[648] Voir plus loin les paragraphes 7.67 à 7.69.

[649] Comme nous l'avons déjà indiqué plus haut au paragraphe 7.371, nous examinerons le critère des caractéristiques essentielles au titre de mesures de la Chine, c'est-à-dire les dispositions de l'article 21 2) et 3), dans la section VII.E ci-après.

[650] Voir plus loin le paragraphe 7.652.

[651] Voir plus loin les paragraphes 7.653 à 7.657.

définitions de ces termes qui figurent dans le dictionnaire n'indiquent pas si les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles doivent être interprétées comme incluant les pièces et composants automobiles importés sous forme d'envois multiples qui pourraient être considérés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile s'ils avaient été importés ensemble. Il nous faut, par conséquent, examiner le contexte dans lequel les termes "véhicules automobiles" sont utilisés.

ii) Contexte[652] *dans lequel s'inscrivent les termes "véhicules automobiles" utilisés dans le tarif*

Autres termes utilisés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et autres positions tarifaires du chapitre 87

7.380 Les **Communautés européennes** font observer que, lorsqu'on les examine dans le contexte des autres termes utilisés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles (87.02, 87.03 et 87.04)[653] et des termes utilisés dans d'autres positions tarifaires telles que les n° 87.06, 87.07, 84.07 et 84.08, rien ne permet d'étayer l'idée que les pièces ou certaines parties de véhicules automobiles pourraient être classées sous les positions relatives aux véhicules automobiles complets.[654] Les Communautés européennes font observer qu'il existe une distinction très nette entre la terminologie utilisée dans les positions concernant les véhicules automobiles complets, leurs parties et les catégories intermédiaires entre les véhicules automobiles complets et les pièces relevant du chapitre 87 de la Liste de la Chine.[655] Selon les Communautés européennes, il n'y a rien dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles (par exemple les n° 87.02 à 87.04) ni dans celles qui concernent les pièces automobiles (n° 87.06 à 87.08, 84.07 à 84.09 et 85.03) qui pourrait donner à penser, même de très loin, que les pièces automobiles destinées à l'assemblage de véhicules automobiles complets devraient être classées sous les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles.[656]

7.381 La **Chine** n'a avancé aucun contre-argument direct à cet égard, mais elle fait observer qu'il est nécessaire, pour interpréter les termes "véhicules automobiles", de se reporter au contexte fourni par la RGI 2 a) et que la note explicative VII) relative à cette règle donne d'autres indications à ce sujet.

7.382 Le **Groupe spécial** relève que d'autres termes employés dans les positions tarifaires 87.02, 87.03 et 87.04 décrivent l'usage auquel sont destinés les véhicules relevant de chacune de ces positions, comme le transport de "personnes" ou de "marchandises". Rien dans la terminologie utilisée dans ces positions ne donne toutefois à penser que les parties de véhicules automobiles complets sont classées sous les mêmes positions que les véhicules automobiles. Les termes employés paraissent, en fait, limiter le champ de ces positions aux véhicules automobiles complets, étant donné que les pièces et composants de véhicules automobiles ne peuvent, par définition, exécuter les fonctions décrites sous chacune de ces positions, telles que le transport de personnes ou de marchandises.

---

[652] Voir plus loin les paragraphes 7.662 à 7.667.

[653] Bien qu'ayant soutenu que d'autres termes employés dans les positions tarifaires pertinentes constituaient un contexte à prendre en considération pour l'interprétation des termes "véhicules automobiles", les Communautés européennes n'ont pas avancé d'arguments spécifiques concernant d'autres termes employés dans ces positions qui étayeraient leur thèse selon laquelle les "véhicules automobiles" figurant dans la liste de concessions de la Chine ne peuvent pas être autre chose que des véhicules automobiles complets.

[654] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 250.

[655] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 78 et 79.

[656] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 81 à 89.

Système harmonisé[657]

Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé: rapport entre les RGI 1 et RGI 2

7.383 Nous noterons tout d'abord que la position de la **Chine** concernant l'interprétation des termes "véhicules automobiles" utilisés dans son tarif s'appuie sur l'application de la RGI 2 a) – à savoir que la RGI 2 a) autorise à classer les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples et utilisées ultérieurement pour assembler un véhicule automobile en tant que véhicule automobile si elles présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

7.384 Les **plaignants** ne contestent pas le fait que la RGI est l'une des règles régissant l'application du SH et pourrait donc en principe être pertinente pour l'interprétation du tarif douanier chinois, mais ils soulignent que la RGI 2 a) ne peut être prise en compte qu'après que la RGI 1 a été appliquée.[658]

7.385 La RGI 1 dispose ce qui suit:

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

7.386 Le **Secrétariat de l'Organisation mondiale des douanes ("Secrétariat de l'OMD")**[659] explique que, si l'on se fonde sur le texte de la RGI 1, toutes les règles générales pour l'interprétation

---

[657] Voir les paragraphes 7.663 à 7.667.

[658] Réponses des Communautés européennes et du Canada à la question n° 114 du Groupe spécial; réponses des plaignants à la question n° 208 du Groupe spécial. Dans sa réponse à la question n° 114 du Groupe spécial, le **Canada** part du principe que la RGI 2 a) est globalement pertinente dans la mesure où elle peut s'appliquer, dans certains cas limités, dans le cadre du SH pour interpréter la Liste de la Chine et qu'elle ne constitue pas un contexte en elle-même, mais peut être prise en compte après que l'on a appliqué la RGI 1. Le Canada convient que les Membres ont la faculté, conformément aux règles du SH, y compris la RGI 2 a), de classer les pièces qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article fini soit en tant que pièces, soit en tant qu'article fini (réponse du Canada à la question n° 208 du Groupe spécial dans laquelle il est aussi fait référence à sa deuxième communication écrite, note de bas de page 77). Les **Communautés européennes** font observer que, dans la grande majorité des cas, les classements tarifaires se font sur la base de la RGI 1, qui est la règle fondamentale pour l'application et l'interprétation du SH et donc pour celle des tarifs douaniers de la plupart des Membres de l'OMC, dont la Chine. Les Communautés européennes estiment qu'il y a une hiérarchie claire entre les règles et que, si le classement peut être déterminé d'après les termes des positions et des notes de sections et de chapitres correspondants, d'autres règles ne sont simplement pas applicables. Les Communautés européennes considèrent que le classement des pièces automobiles peut être déterminé sur la base des termes employés dans les positions. Il existe une distinction très claire entre les termes utilisés dans les positions concernant les véhicules automobiles complets, leurs pièces et les catégories intermédiaires entre les véhicules automobiles et les pièces. Les **États-Unis** font observer que les mesures de la Chine sont en contradiction directe avec la RGI 1, en particulier parce que la Chine classe, au titre de ses mesures, les pièces automobiles en tant que véhicules complets alors que l'on trouve dans le Système harmonisé des positions se rapportant spécifiquement aux pièces automobiles (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 39).

[659] Dans les présents rapports, lorsque nous nous référons aux observations de l'OMD, il s'agit des observations formulées par le Secrétariat de l'OMD et non par les membres de cette organisation. C'est pourquoi le Groupe spécial ne considérera pas ni ne citera les observations du Secrétariat de l'OMD comme étant la position officielle des membres de l'OMD.

du Système harmonisé doivent être consultées pour classer des articles dans le SH.[660] Cela signifie que les dispositions de la RGI 2 doivent toujours être prises en compte conjointement avec celles de la RGI 1, sous réserve qu'elles ne soient pas contraires aux termes des positions tarifaires et des notes légales. Le Secrétariat de l'OMD explique en outre que l'expression "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes des positions et notes légales" signifie qu'une position tarifaire visant spécifiquement un groupe de pièces non montées ou un article incomplet prévaudrait en application de la RGI 1, parce que les dispositions de la RGI 2 ne s'appliqueraient pas (parce qu'elles sont contraires aux termes desdites positions et notes). Le Secrétariat de l'OMD considère que les positions tarifaires 87.06 et 87.07 sont des exemples qui illustrent ce point.

7.387 En outre, selon le Secrétariat de l'OMD, ce principe est encore développé dans la note explicative V) relative à la RGI 1, qui se lit comme suit:

> "Dans la disposition III b), la phrase "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes" est destinée à préciser, sans laisser d'équivoque, que les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres l'emportent, pour la détermination du classement, sur toute autre considération. Par exemple, au chapitre 31, les notes disposent que certaines positions ne couvrent que des marchandises déterminées. Il en résulte que la portée de ces dispositions ne peut être élargie pour couvrir les marchandises qui, autrement, en relèveraient par application de la Règle 2 b)."[661]

7.388 Le Secrétariat de l'OMD note que, bien que l'on explique généralement que les RGI sont appliquées de manière successive, pour être précis, quand le classement est effectué par application des RGI 1 et 6, cela ne signifie pas que d'autres RGI n'ont pas été consultées. Cela veut simplement dire que l'application du texte de la RGI 1, en particulier du membre de phrase "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes", rend la RGI 2 inapplicable.[662]

7.389 Le **Groupe spécial** relève tout d'abord que le texte de la RGI 1 indique que les parties contractantes au SH sont tenues de classer les marchandises d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres *et* d'après les règles qui font suite à la RGI 1 (c'est-à-dire les RGI 2 à 6) lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes. Sur la base du sens ordinaire de la RGI 1, nous considérons que toutes les Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé, à commencer par la RGI 1, sont pertinentes pour le classement des marchandises. Cela signifie, à notre avis, qu'il ne convient pas d'écarter les RGI 2 à 6 simplement parce qu'une marchandise peut être classée par application de la RGI 1. Une telle interprétation rendrait inutiles l'existence d'autres règles générales d'interprétation et la formule "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les Règles suivantes". Comme l'a indiqué le Secrétariat de l'OMD et comme l'ont fait observer les plaignants, le classement devrait se faire d'abord d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres, conformément à la RGI 1 *et* lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les RGI 2 à 6.

---

[660] Lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, page 1. Le Secrétariat de l'OMD explique que les mots "et … d'après les règles suivantes" employés dans la RGI 1 exigent que toutes les RGI soient consultées pour classer des articles dans le SH.

[661] Lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, pages 1 et 2.

[662] Le Secrétariat de l'OMD fait observer en outre qu'un avis de classement rendu par le Comité du SH comporte un énoncé des RGI applicables et que le Comité inclut désormais la RGI 1 dans tout énoncé des RGI applicables. (Il arrive également que d'autres notes de sections ou de chapitres soient citées.)

7.390 Les positions tarifaires concernées en l'espèce (87.02 à 87.05) ne contiennent aucun terme qui rendrait la RGI 2 a) inapplicable pour le classement des pièces automobiles du chapitre 87. Nous observons aussi que les notes relatives à la section XVII du SH à laquelle appartient le chapitre 87 ne contiennent aucune prescription qui limiterait la possibilité, pour les parties contractantes, de s'appuyer sur d'autres dispositions des RGI pour effectuer leur classement. En outre, dans la note explicative générale au chapitre 87, il est précisé que "[l]es véhicules incomplets ou non finis sont classés avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'ils en présentent les caractéristiques essentielles (Règle générale interprétative 2 a))".[663] La référence explicite dans la note explicative générale à l'application de la RGI 2 a) montre que la RGI 2 a) est appliquée, en tant que de besoin, pour le classement des marchandises relevant des positions tarifaires du chapitre 87.

7.391 En conséquence, nous constatons qu'aussi bien la RGI 1 que la RGI 2 peuvent constituer une partie du contexte pour l'interprétation des termes "véhicules automobiles" en l'espèce. Nous examinerons comment ces règles d'interprétation du SH sont appliquées à l'interprétation des termes "véhicules automobiles", utilisés dans le tarif en gardant à l'esprit que la RGI 2 a) ne peut être appliquée que conjointement avec la RGI 1.[664]

> Application de la RGI 2 a), conjointement avec la RGI 1, aux positions tarifaires se rapportant aux "véhicules automobiles"

7.392 Ainsi que nous l'avons vu plus haut, la terminologie des positions tarifaires du chapitre 87 ne donne pas à penser que les termes "véhicules automobiles" doivent être interprétés comme incluant les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples pour être assemblées dans le pays. Les notes relatives à la section XVII ne contiennent pas non plus d'indications qui appuieraient une telle interprétation. Nous passons maintenant au principe énoncé dans la RGI 2 a).

7.393 La RGI 2 a) dispose ce qui suit:

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

7.394 La **Chine** note qu'il découle de la règle interprétative RGI 2 a) qu'il peut exister une suite de circonstances dans lesquelles les pièces et composants d'un article seront classés en tant qu'article complet et qu'il n'y a pas de séparation claire entre les positions tarifaires relatives à un article complet et celles qui concernent les pièces et composants de cet article. S'appuyant sur la RGI 2 a), la Chine fait observer que l'importation, sous forme d'envois multiples, des pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile complet, est aussi l'importation d'un véhicule automobile (et non des pièces d'un véhicule automobile), si les pièces importées, une fois assemblées, présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

---

[663] La note explicative générale relative au chapitre 87 donne en outre quelques exemples de véhicules incomplets ou non finis qui seraient classés comme des véhicules complets ou finis correspondants par application de la RGI 2 a): A) une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs et B) une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever.

[664] Lettre du Secrétariat de l'OMD du 20 juin 2007, page 3.

7.395 En particulier, la Chine fait valoir que les termes "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) autorisent les autorités douanières à déterminer leur classement en se fondant sur le fait qu'un envoi de pièces et de composants est lié à d'autres envois de pièces et de composants, de par leur utilisation commune pour assembler un article unique.[665] La Chine estime que si l'expression "en l'état" était circonscrite au contenu d'un envoi unique, les parties contractantes au Système harmonisé ne pourraient pas appliquer les principes de la RGI 2 a) à des marchandises assemblées à partir d'envois multiples.

7.396 La Chine considère que l'expression "en l'état" qui figure dans la RGI 2 a) se prête, en soi, à plusieurs interprétations lorsqu'il est question d'articles non montés ou démontés qui sont importés sous forme d'envois multiples. Toutefois, la conclusion selon laquelle l'expression "en l'état" n'empêche pas l'application de la RGI 2 a) à des envois multiples de pièces et composants découle nécessairement, par implication, de l'interprétation adoptée par le Comité du SH dans une décision en 1995.[666] La Chine considère que, s'il avait conclu que les cas évoqués au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH étaient des applications de la RGI 2 a) auxquels il appartenait à chaque pays d'apporter une solution conformément à sa législation et à sa réglementation nationales, le Comité du SH avait dû estimer que l'expression "en l'état" n'empêchait pas ces applications de la RGI 2 a).[667] Le fait que le Comité du SH a établi que les membres du SH pouvaient appliquer le principe de la RGI 2 a) à des marchandises assemblées à partir d'envois multiples peut seulement vouloir dire que l'expression "en l'état" n'est pas circonscrite à un envoi unique.

7.397 La Chine fait observer que le Comité du SH a interprété la RGI 2 a) dans la mesure où elle concerne en particulier "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".[668] Compte tenu de l'interprétation adoptée par l'OMD, l'expression "en l'état" devrait donc être comprise comme signifiant notamment "tel que présenté dans une déclaration en douane" ou "tel que présenté au vu des faits et des circonstances entourant l'opération d'importation".[669]

---

[665] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 34 et 38, et réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial.

[666] Réponse de la Chine à la question n° 210 a) du Groupe spécial. La Chine fait observer que "les deux cas évoqués au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH supposent *nécessairement* que la RGI 2 a) s'applique au classement de pièces et composants qui arrivent sous forme de plus d'un envoi". La décision du Comité du SH à laquelle la Chine se réfère est la décision du Comité du Système harmonisé n° 39.235 (CSH/15) "Interprétation de la règle générale interprétative 2 a)", (Annexe IJ/7 du document 39.600 F (CSH/16/Nov. 95) figurant dans la pièce CHI-29. Le paragraphe 10 de cette décision est libellé comme suit:

> "10. La question étant mise aux voix, le Comité [du SH] décide, par 12 voix contre zéro, de reprendre dans son rapport la décision du Comité de la nomenclature. Le Comité décide ainsi qu'il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents."

[667] Réponse de la Chine à la question n° 210 a) du Groupe spécial.

[668] Réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial.

[669] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 41; réponses de la Chine aux questions n° 110 et 112 du Groupe spécial. La Chine fait observer que la décision du Comité du SH est conforme à l'article 31 3) a) de la *Convention de Vienne* – concernant le champ d'application de "tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions". Nous croyons comprendre que cette affirmation est liée au point de vue de la Chine selon lequel l'OMD a adopté

7.398 Les **Communautés européennes** font observer que le classement des marchandises dans le SH se fait toujours d'après les caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, à savoir, tel que celui-ci est importé et présenté à la douane, envoi par envoi.[670] Selon les Communautés européennes, les intentions de l'importateur et les différences entre les taux de droits ne sont pas pertinentes.

7.399 Étant donné qu'il n'y a aucune ambiguïté sur l'endroit où il convient de classer les véhicules complets, les produits intermédiaires et les pièces de véhicules complets dans le tarif douanier de la Chine, les Communautés européennes font valoir que les autres règles, en particulier la RGI 2 a) sur laquelle la Chine fonde toute sa stratégie de défense, ne sont tout simplement pas applicables au niveau des positions tarifaires sauf à considérer un envoi bien précis dans l'état où il est présenté aux douanes à la frontière.[671] En particulier, les Communautés européennes estiment que la RGI 2 a) présente un intérêt très limité en l'espèce et que le recours à cette règle ne peut être pertinent que dans des cas très spécifiques où un article incomplet ou non fini tel qu'il est présenté "en l'état" à la douane, paraît avoir les caractéristiques essentielles de l'article complet, mais qu'il n'est pas pertinent au niveau des listes tarifaires de la Chine en général comme le soutient la Chine.[672] Par ailleurs, les notes générales relatives au chapitre 87 contiennent une application spécifique de la RGI 2 a) dans le contexte du chapitre 87 ("*lex specialis*"), à savoir les deux exemples qui y figurent.[673] Les Communautés européennes considèrent que l'interprétation de la RGI 2 a) faite par la Chine en ce qui concerne les envois multiples et les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile constitue une lecture inédite de la RGI 2 a).[674]

7.400 En ce qui concerne l'expression "en l'état" utilisée dans la RGI 2 a), les Communautés européennes font observer que la position de la Chine revient simplement à dire que l'on peut opérer un classement tarifaire à son gré et que l'interprétation faite par la Chine n'est étayée par aucun élément.[675] Les Communautés européennes estiment que l'expression "en l'état" doit être prise sans son sens littéral et ne fait que refléter le principe fondamental[676] sur lequel repose le classement

---

l'interprétation donnée par le Comité du SH de la RGI 2 a), y compris le paragraphe 10, conformément aux articles 7 et 8 de la Convention sur le SH.

[670] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 73. Les Communautés européennes font observer que toutes les parties au différend et les tierces parties, à l'exception de la Chine, qui ont présenté leurs arguments concernant l'article II du GATT de 1994 partagent ce point de vue. Les Communautés européennes font aussi référence à la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*: "Nous convenons avec le Groupe spécial que pour caractériser un produit aux fins d'un classement tarifaire, il faut s'en tenir exclusivement aux "caractéristiques objectives" du produit en question au moment où il est présenté à la frontière pour être classé." (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246)

[671] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 90 et 94.

[672] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 94.

[673] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 95 et 96; et réponses des Communautés européennes aux questions n° 115 et 139 du Groupe spécial.

[674] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 98.

[675] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 100 et 104.

[676] Les Communautés européennes font référence au principe fondamental du classement tarifaire selon lequel les marchandises sont classées en fonction des caractéristiques objectives du produit au moment de l'importation, c'est-à-dire dans l'état où il est importé et présenté à la douane, envoi par envoi. Les Communautés européennes soulignent aussi que ce principe a été confirmé par l'Organe d'appel (réponse des Communautés européennes à la question n° 210 b) du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246). Selon les Communautés européennes, la notion d'envois multiples de produits va directement à l'encontre de cette formulation de l'Organe d'appel car

douanier.[677] À leur avis, il ressort clairement du sens ordinaire des mots et de la réponse du Secrétariat de l'OMD que cette notion ne vise pas et ne peut pas viser "plusieurs moments" et "plusieurs endroits", lesquels sont des conditions préalables nécessaires pour la thèse défendue par la Chine.[678] Selon les Communautés européennes, dans l'interprétation que la Chine fait de la RGI 2 a), les marchandises "en l'état" ne désignent pas les marchandises telles qu'elles sont présentées à la douane mais les marchandises qui seront ultérieurement fabriquées sur le territoire douanier à partir d'éléments importés à des moments différents, à des endroits différents et en provenance de pays différents.[679]

7.401 En outre, les Communautés européennes font valoir que la décision du Comité du SH citée par la Chine ne permet pas une interprétation selon laquelle elle autorise les Membres à appliquer le principe de la RGI 2 a) aux envois multiples de pièces et composants, alors que les mots "envois multiples" n'y figurent même pas.[680] Selon les Communautés européennes, les situations[681] visées dans cette décision sont liées entre elles et ont trait à la facilitation des échanges s'agissant de marchandises de très grande taille ou de marchandises qui sont difficiles à transporter pour d'autres raisons et qui dans certains cas ont été fabriquées dans deux pays différents ou plus de sorte que l'expédition vers leur destination finale doit se faire en deux envois ou plus.[682]

7.402 Les **États-Unis** font observer qu'aussi bien les importateurs que les autorités douanières sont légalement tenus de classer les marchandises importées conformément à la RGI 2 a) lorsqu'il s'agit d'importations de marchandises incomplètes, non finies, non montées ou démontées.[683] En outre, aux fins de la RGI 2 a), l'expression "en l'état" désigne la condition de la marchandise lorsqu'elle est importée.[684] Les États-Unis interprètent l'expression "en l'état" comme empêchant expressément l'application de la RGI 2 a) à des envois de marchandises qui ne sont pas importées conjointement.[685] Comme fondement juridique de leur position, ils invoquent les quatre motifs suivants: i) l'obligation, au titre de la Convention sur le SH, d'appliquer la RGI 1 ainsi que les notes de sections et de chapitres pertinentes, en vertu desquelles les parties contractantes au SH doivent fonder leur classement sur la condition matérielle des marchandises et non sur les transformations dont celles-ci feront ultérieurement l'objet; ii) le sens courant de l'expression "en l'état"; iii) le fait que, dans la version anglaise, l'expression "as presented" (en l'état) a remplacé l'expression "as imported" mais est censée

---

des envois multiples indiquent l'existence de plusieurs produits qui sont présentés à la douane à des moments différents et à des endroits différents.

[677] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 109 et 110.

[678] Réponse des Communautés européennes à la question n° 210 b) du Groupe spécial.

[679] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 111.

[680] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 105.

[681] Les situations en question concernent les "envois échelonnés" et "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents". Voir plus loin au paragraphe 7.425 le texte du paragraphe 10 de la décision pertinente du Comité du SH.

[682] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 105 et 107; et réponse des Communautés européennes à la question n° 138 du Groupe spécial.

[683] Réponse des États-Unis à la question n° 224 du Groupe spécial. Les États-Unis font que, en appliquant la RGI 2 a), les fonctionnaires des douanes peuvent voir tout l'article au moment de l'entrée et que, si un article ne peut pas être classé suivant la RGI 2 a), la RGI 1 exige le classement séparé des composants (réponse des États-Unis à la question n° 112 du Groupe spécial).

[684] Réponse des États-Unis à la question n° 110 du Groupe spécial. Les États-Unis font observer que, dans leur loi douanière, il est bien établi que le classement se fait sur la base de l'état de la marchandise au moment de l'importation.

[685] Réponse des États-Unis à la question n° 210 b) du Groupe spécial.

avoir le même sens; et iv) l'objet et le but de la Convention sur le SH, qui sont d'assurer la cohérence des statistiques d'importation et d'exportation et de faciliter les échanges.[686]

7.403 Les États-Unis font valoir que la décision du Comité du SH ne porte pas sur la question des envois multiples ni sur le sens de l'expression "en l'état".[687] En fait, le paragraphe 10 de la décision du Comité traitait des envois échelonnés et du classement des marchandises pour ce qui est de l'*origine*, mais pas de l'interprétation ni de l'application de la RGI 2 a).[688]

7.404 Les États-Unis ajoutent que, étant donné que la décision a uniquement été reprise dans le rapport du Comité et qu'aucune modification n'a été apportée aux notes explicatives et qu'aucun classement n'a été adopté, le paragraphe 10 a peu de valeur interprétative. Ils font en outre observer que la décision du Comité du SH ne signifie pas non plus que l'administration douanière d'un Membre peut abroger les prescriptions des RGI par voie de réglementation intérieure.[689]

7.405 Le **Canada** estime que la RGI 2 a) permet aux autorités douanières de déterminer si une marchandise, en fonction de l'état dans lequel elle arrive à la frontière, présente les caractéristiques essentielles du produit fini.[690] Selon le Canada, cette détermination suppose certains éléments tels qu'une inspection visuelle, l'examen de documents et, si nécessaire, des essais ou des analyses complémentaires (en fonction de l'état de la marchandise au moment où elle franchit la frontière). Le Canada fait observer que l'expression "en l'état", utilisée dans la RGI 2 a), signifie que l'évaluation du point de savoir si un article incomplet ou non fini présente les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini doit se faire sur la base des caractéristiques objectives de cet article, et de cet article seulement, dans l'état où il est présenté aux agents des douanes à la frontière (en d'autres termes, l'"instantané").[691] Il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que des envois distincts arrivent à des moments différents, de l'utilisation finale ou de la valeur de l'article, mais uniquement des caractéristiques objectives du produit dans l'état où il est présenté à la frontière.[692]

7.406 Rappelant que le poids à donner à la décision du Comité du SH pour l'interprétation des engagements contractés par la Chine dans le cadre de l'OMC dépend de la nature juridique de cette

---

[686] Réponse des États-Unis à la question n° 210 b) du Groupe spécial.

[687] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 210 c) du Groupe spécial.

[688] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 215 b) du Groupe spécial. Les États-Unis font aussi observer que, dans sa décision, le Comité du SH a supprimé l'expression "simples opérations de montage" qui figurait dans la note explicative relative à la RGI 2 a) et que, comme une note explicative ne peut ni augmenter ni restreindre les termes du SH, le service des douanes des États-Unis estime que l'interprétation de la RGI 2 a) n'a pas été modifiée (réponse des États-Unis à la question n° 112 du Groupe spécial).

[689] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 210 c) du Groupe spécial.

[690] Réponses du Canada aux questions n° 139 et 224 du Groupe spécial.

[691] Réponse du Canada à la question n° 110 du Groupe spécial, où il est également fait référence à la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*. Le Canada fait observer à propos de l'expression "à leur importation" utilisée dans l'article II:1 b) que "le sens ordinaire de cette expression dans l'article II:1 b), pris dans le contexte des articles I^{er}, III et XI et tel qu'il ressort de la pratique des Membres, démontre clairement que les droits de douane proprement dits doivent être imposés sur la base de l'état d'un produit tel qu'il est présenté à la frontière" (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 17).

[692] Le Canada ne pense pas qu'il soit nécessaire que le Groupe spécial se prononce sur toutes les situations précises dans lesquelles l'expression "en l'état" figurant dans le SH peut s'appliquer à certains envois multiples de marchandises (réponse du Canada à la question n° 210 b) du Groupe spécial). Il estime que c'est à l'OMD qu'il appartiendrait de le faire, et non à l'OMC.

décision, de sa relation temporelle avec la conclusion du processus d'accession de la Chine et de la connaissance que les Membres avaient de cette décision, le Canada estime que la décision du Comité du SH en question est sans pertinence en l'espèce pour les raisons suivantes[693]: i) il n'est pas fait référence aux envois fractionnés dans la note explicative relative à la RGI 2 a), et le Comité de la nomenclature qui a élaboré la RGI 2 a) a spécifiquement examiné et rejeté l'inclusion de la notion d'envois fractionnés dans cette règle; ii) la pratique sur laquelle se fonde l'observation concernait spécifiquement un petit nombre de produits (principalement des machines) importés sous forme d'envois distincts comme produit unique, et ne portait pas sur les véhicules automobiles ou leurs pièces; iii) les pièces utilisées pour la fabrication et expédiées séparément étaient spécifiquement exclues du champ de la RGI 2 a); et iv) au moment de l'accession de la Chine, il n'existait pas, parmi les Membres, de pratique établie tendant à appliquer cette décision aux envois multiples.

7.407 S'agissant des circonstances dans lesquelles les autorités douanières ont besoin d'appliquer le principe énoncé dans la RGI 2 a), le **Secrétariat de l'OMD** estime que la RGI 2 a) devrait toujours être appliquée lorsque les trois conditions suivantes sont réunies:

1. l'entrée en question est présentée à l'état incomplet, non fini, non monté ou démonté;

2. elle présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini; et

3. la règle n'est pas contraire aux termes des positions et des notes légales du SH pour l'entrée en question.[694]

7.408 Le Secrétariat de l'OMD explique que les termes "en l'état" utilisés dans la RGI 2 a) peuvent être compris comme désignant le moment auquel les marchandises sont présentées à la douane ou à d'autres autorités aux fins de leur classement dans le tarif douanier ou dans la nomenclature des statistiques commerciales. Le Secrétariat de l'OMD ajoute que le SH ne dit rien en ce qui concerne les mots "en l'état" et que le Comité du SH ne s'est pas penché sur leur sens sauf dans le contexte de la question des *envois échelonnés*.[695]

7.409 Le Secrétariat de l'OMD répond que, au cours des discussions du Comité du SH à ce sujet, le Comité a réaffirmé sa décision antérieure[696], à savoir que la possibilité de traiter les *envois échelonnés* comme une entité unique aux fins de l'application de la RGI 2 a) était une question qui relevait exclusivement du pouvoir discrétionnaire de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales. Cette décision n'a jamais été codifiée dans les textes légaux ou dans les notes explicatives, bien que le Comité s'y réfère de manière informelle de temps à autre. Le Secrétariat de l'OMD note que, d'après son expérience, les législations et réglementations nationales paraissent différer quant à l'applicabilité de la RGI 2 a) aux envois échelonnés. Le Secrétariat de l'OMD note aussi que l'on s'attendrait à ce que les administrations qui autorisent un tel regroupement

[693] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 59 et notes de bas de page y relatives (y compris la note 67, dans laquelle il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 291).

[694] Lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, page 2.

[695] Le Secrétariat de l'OMD estime que l'expression "envois échelonnés", bien qu'elle ne soit pas formellement définie, est largement utilisée pour décrire diverses pratiques commerciales et s'appliquerait aux situations dans lesquelles les pièces destinées à assembler un article complet arrivent séparément sous forme d'envois multiples, y compris celles qui arrivent à des moments différents, dans des ports différents en provenance de lieux d'origine différents.

[696] Consignée au paragraphe 81 du document 11.000, CN/11/Oct. 63.

des entrées examinent les demandes pertinentes au cas par cas, en appliquant les normes prévues dans la législation et la réglementation nationales.

7.410 En outre, en vertu de l'article 3.1 a) de la Convention sur le SH, les décisions du Comité du SH, y compris les notes explicatives et toute modification y relative, ne sont pas contraignantes.[697] En fait, les parties contractantes au SH sont priées d'informer le Secrétariat lorsqu'elles ne sont pas en mesure d'appliquer une décision du Comité du SH; or, le Secrétariat n'a reçu aucune notification de ce genre au sujet de la décision en question. Quoi qu'il en soit, la teneur des notes explicatives, des avis de classement et des autres avis rendus par le Comité, même lorsque ces textes ont été expressément approuvés par le Conseil conformément à l'article 8 de la Convention sur le SH, a un caractère consultatif plutôt que conventionnel.[698]

"En l'état" – Sens ordinaire

7.411 Le **Groupe spécial** note que la Chine a axé ses arguments concernant l'interprétation des termes "véhicules automobiles", et en particulier concernant la question de savoir s'ils s'appliquent aux pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples, sur la signification de l'expression "en l'état"[699] utilisée dans la RGI 2 a). À cet égard, les parties ne contestent pas que la RGI 2 a) s'applique lorsque les autorités douanières ont besoin de déterminer si les pièces et composants d'un article complet, importés et présentés sous forme d'envoi unique, ont les caractéristiques essentielles de l'article complet.[700] Les parties contestent en revanche la possibilité que la RGI 2 a) s'applique également aux pièces et composants importés *sous forme d'envois multiples* qui sont présentés aux autorités douanières séparément et qui sont assemblés pour constituer un article complet dans le pays importateur. La question dont nous sommes saisis est donc de savoir si l'expression "en l'état" utilisée dans la RGI 2 a) s'applique, comme le fait valoir la Chine, à la situation dans laquelle les pièces sont importées sous forme d'envois multiples et sont présentées aux autorités douanières séparément.

---

[697] Le Secrétariat de l'OMD explique que, selon l'article 3 de la Convention sur le SH, les parties contractantes sont tenues d'utiliser les RGI, les notes légales et les textes des positions et sous-positions ainsi que les codes numériques y afférents pour l'établissement de leur nomenclature nationale (lettre de l'OMD du 20 juin 2007, page 3). Le Secrétariat de l'OMD souligne que les décisions du Comité du SH, y compris les notes explicatives et toute modification y relative, ne sont pas contraignantes aux termes de l'article 3 1) a) de la Convention (lettre de l'OMD du 20 juin 2007, page 4).

[698] Lettre du Secrétariat de l'OMD du 20 juin 2007, page 3.

[699] Le Groupe spécial note que l'expression "présente, en l'état", figure dans la première phrase de la RGI 2 a), alors que, dans la deuxième phrase, on trouve l'expression "présenté à l'état". Nous croyons comprendre que, dans le cadre du présent différend, lorsque les parties utilisent l'expression "en l'état" dans leur examen de la RGI 2 a), elles font référence à la fois aux expressions "présente, en l'état" et "présenté à l'état" utilisées respectivement dans les première et deuxième phrases de la RGI 2 a). Les parties conviennent que l'expression "présente, en l'état" utilisée dans la première phrase de la RGI 2 a) a le même sens que l'expression "présenté à l'état" employée dans la deuxième phrase de cette règle (réponse des parties à la question n° 218 du Groupe spécial).

[700] Le Canada fait observer que "[l]e seul classement au titre des mesures qui pourrait être considéré comme un classement douanier acceptable est le classement en tant que véhicule complet de pièces automobiles regroupées en un seul envoi qui constituent la majorité des pièces nécessaires pour assembler un véhicule complet et qui présentent donc les caractéristiques essentielles d'un tel véhicule selon la RGI 2 a)" (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 55). Voir aussi les réponses des Communautés européennes et des États-Unis aux questions n° 113 et 129 du Groupe spécial.

Par ailleurs, le Groupe spécial note les cas où les autorités douanières des plaignants se sont aussi fondées sur le principe énoncé dans la RGI 2 a) pour classer les pièces et composants d'un article complet, importés sous forme d'envoi unique: voir la première communication écrite de la Chine, paragraphes 102 et 103, et la note de bas de page 74, dans laquelle il est fait référence aux pièces CHI-19, 20 et 21.

7.412 Les termes anglais "as presented" (en l'état) pris dans leur sens ordinaire ont une acception temporelle et dénotent le moment où une marchandise est présentée aux autorités douanières. Le mot "as" peut être défini comme suit: "B. *rel. adverb* or *conjunction* III Of time or place. ... 8. At or during the time that; when, while; whenever."[701] (B. adverbe ou conjonction de temps ou de lieu … 8. Au moment où; lorsque, quand, tandis que, chaque fois que) et le mot "present" peut être défini comme suit: "verb. I Make present, bring into the presence of. 6. *verb trans.* a. Put before the eyes of someone; offer to sight or view; show, exhibit, display".[702] (verbe. I amener en présence de. 6. *verbe transitif.* a. Mettre sous les yeux de quelqu'un; offrir à la vue; montrer, exposer). Lorsqu'on ces définitions sont combinées, nous considérons l'expression "as presented" comme signifiant "au moment où quelque chose est mis sous les yeux de quelqu'un, offert à sa vue". En l'absence d'autres modificateurs, les termes "as presented" utilisés dans le contexte de la RGI 2 a) semblent donc désigner le moment où les marchandises sont soumises aux autorités douanières pour examen, sans nécessairement s'appliquer aux situations dans lesquelles des parties et composants d'un article sont offerts à la vue ou soumis pour examen à différents moments et assemblés plus tard pour constituer un article complet.

7.413 Nous notons aussi que, comme l'expliquent les États-Unis[703], l'expression "as presented" résultait du remplacement, dans la version anglaise de la NCCD (la nomenclature ayant précédé le SH), du mot "imported" par le mot "presented", dans la RGI 2 a), afin de l'aligner sur la version française utilisant le mot "présenté" pour que cette version anglaise soit applicable non seulement aux statistiques d'importation mais aussi aux statistiques d'exportation. En outre, dans une lettre envoyée par la Direction de la nomenclature en réponse à une question de l'un des signataires du SH concernant la portée du terme "presented" dans le texte de la RGI 2 a), le Directeur du CCD (précurseur immédiat de l'OMD) a précisé que le remplacement du terme "imported" par "presented" constituait en fait un amendement rédactionnel ayant pour but de faire comprendre sans équivoque que la RGI 2 a) s'appliquait à un article déterminé dans l'état où il était présenté lors du dédouanement.[704]

7.414 Nous considérons que si l'expression "as presented" au sens de "as imported" avait été censée s'appliquer de manière générale aux pièces et composants importés et présentés à différents moments dès lors que ceux-ci seraient en fin de compte assemblés pour constituer un article complet sur le territoire du Membre importateur, les rédacteurs n'auraient pas introduit cette expression dans le texte de la RGI 2 a). Autrement dit, eu égard au fait que les mots "as presented" (en l'état) ont une acception temporelle dans leur sens ordinaire (le moment auquel une marchandise est présentée), si les rédacteurs avaient souhaité que la portée de cette expression soit plus large que celle qui ressort de son sens ordinaire, ils auraient évité d'utiliser une expression ayant une acception temporelle aussi évidente dans le texte de la RGI 2 a) *ou* auraient été plus précis quant à la portée de cette expression.

7.415 Par conséquent, le sens ordinaire de l'expression "as presented" ("en l'état"), considérée dans le contexte dans lequel cette expression a été introduite dans la RGI 2 a) par le CCD, corrobore l'idée

---

[701] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 126. Le Groupe spécial reconnaît que le mot "as" a de multiples significations dans le dictionnaire. Toutefois, aucune définition autre que celles qui sont mentionnées ne semble avoir de sens lorsque ce mot est utilisé conjointement avec le mot "presented" comme dans l'expression "as presented" utilisée dans la RGI 2 a).

[702] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 2, page 2332.

[703] Les États-Unis font référence aux décisions du Comité de la nomenclature de 1979 ainsi qu'à une lettre de la Direction de la nomenclature et du classement datée du 2 octobre 1989 (observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à la pièce US-1 qui est le même document que celui qui a été fourni dans la pièce CDA-15).

[704] Pièce US-1 et pièce CDA-15, page 2.

que sa portée se limite au moment précis où les marchandises sont présentées aux autorités douanières aux fins de leur classement. Nous considérons que cette interprétation est aussi conforme au principe fondamental du classement mis en lumière par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, à savoir que les marchandises doivent être classées exclusivement sur la base de leurs caractéristiques objectives, c'est-à-dire sur la base de l'état dans lequel elles sont présentées aux autorités douanières au moment de l'importation.[705]

"En l'état" – Décision du Comité du SH

7.416 La Chine fait toutefois valoir que l'expression "en l'état" devrait être interprétée à la lumière de la décision du Comité du SH de 1995 concernant l'interprétation de la RGI 2 a)[706] et, en particulier, du paragraphe 10 de cette décision.

7.417 Nous commencerons notre analyse par un examen des affirmations des parties concernant le poids à donner à la décision du Comité du SH pour l'interprétation de la Liste de concessions de la Chine.

Poids à donner à la décision du Comité du SH

7.418 Les **plaignants** font observer que la décision en question du Comité du SH n'est pas contraignante pour les parties contractantes au SH et que les décisions qui ne découlent pas d'un consensus entre les membres de l'OMD doivent avoir moins de poids dans la hiérarchie interprétative du SH que les RGI, les notes de sections et de chapitres et les notes explicatives.[707]

7.419 La **Chine** estime que la décision en question est pertinente pour l'évaluation par le Groupe spécial de la manière dont les RGI affectent l'interprétation des dispositions tarifaires de la Chine

---

[705] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 246.

[706] CSH/16/Nov. 95, DOC.39.600 (pièce CHI-29).

[707] Réponse des plaignants aux questions n° 110 et 111 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial.

Les **Communautés européennes** font observer que le Comité du SH a décidé d'inclure dans son rapport la décision du Comité de la nomenclature concernant les "envois échelonnés" – question qui n'a rien à voir avec celle de "l'assemblage". Toutefois, la RGI 2 a) n'a aucunement été modifiée à l'issue du débat du Comité. En conséquence, les Communautés européennes estiment que la thèse de la Chine selon laquelle la décision du Comité affecterait d'une certaine façon le critère "en l'état", figurant dans la RGI 2 a), en ce qui concerne les envois échelonnés, est complètement dénuée de fondement. (Réponse des Communautés européennes à la question n° 111 du Groupe spécial.) Selon les **États-Unis**, les décisions de ce comité sont considérées comme des avis et des indications pour l'interprétation du SH, et le Service des douanes des États-Unis considère que ces décisions permettent souvent de mieux comprendre comment le Comité du SH envisage certaines dispositions; les décisions [du Comité du SH] dont il est uniquement fait mention dans le rapport devraient avoir peu de poids (réponse des États-Unis à la question n° 111 du Groupe spécial). Le **Canada** estime lui aussi que les décisions qui ne découlent pas d'un consensus parmi les membres de l'OMD – y compris les décisions du Comité du SH – doivent avoir moins de poids dans la hiérarchie interprétative du SH que les RGI, les notes de sections et de chapitres et les notes explicatives. Le Canada relève toutefois que, bien que les notes explicatives aient moins de valeur probante que les notes de chapitres, l'Organe d'appel n'a *pas* indiqué que les Membres de l'OMC, lorsqu'ils appliquaient des droits au titre de leurs Listes, étaient libres de ne pas tenir compte de ces notes explicatives (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 42, note de bas de page 36, faisant également référence à la réponse à la question n° 111 du Groupe spécial). Le Canada fait remarquer que les groupes spéciaux ou l'Organe d'appel n'ont pas donné autant de poids aux décisions du Comité du SH qu'aux notes explicatives dans leur analyse (deuxième communication écrite du Canada, note de bas de page 36).

concernant les véhicules automobiles.[708] La Chine fonde son argument, premièrement, sur la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle les interprétations des RGI adoptées par le Comité du SH et l'OMD sont pertinentes pour l'évaluation par un groupe spécial de la manière dont les RGI affectent l'interprétation de la Liste de concessions d'un Membre et, deuxièmement, sur le fait que la décision du Comité du SH en cause a été adoptée par le Comité du SH et, en tant que telle, peut être considérée comme ayant été approuvée par l'OMD si aucun membre n'a fait objection à son adoption conformément à l'article 8 de la Convention sur le SH. [709]

---

[708] La Chine fait aussi observer que l'interprétation adoptée par l'OMD n'a pas un caractère "contraignant" pour les membres de l'OMD au sens où elle les obligerait à opérer un classement spécifique sur la base des faits relatifs à des cas particuliers. Ce en quoi l'interprétation de l'OMD est pertinente aux fins du présent différend, c'est qu'elle signifie que l'expression "en l'état" – *n'empêche* pas d'appliquer la RGI 2 a) à des envois échelonnés de pièces et composants, que les membres de l'OMD choisissent ou non d'appliquer la RGI 2 a) de cette manière (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 43 et note de bas de page 22.)

[709] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 43. La Chine fait d'abord observer que la question de savoir si la décision du Comité du SH est formellement contraignante pour les membres de l'OMD n'est pas pertinente en l'espèce. En concluant que l'application de la RGI 2 a) à des envois échelonnés était un problème qui devait être réglé dans le cadre des législations et réglementations nationales, l'OMD a nécessairement jugé que la RGI 2 a) n'interdisait pas cette application particulière de la règle, et a conclu que cette application de la règle n'était pas incompatible par ailleurs avec le SH. Le fait que le Secrétariat de l'OMD n'a reçu aucune notification des membres de l'OMD concernant leur incapacité d'appliquer la décision du Comité du SH ne fait que confirmer que cette décision ne s'est pas avérée particulièrement controversée ou préjudiciable au fonctionnement du SH (réponse de la Chine à la question n° 210 c) du Groupe spécial).

Le passage pertinent de l'article 8 de la Convention sur le SH se lit comme suit:

"Article 8
Rôle du Conseil

…

2. Les notes explicatives, les avis de classement, les autres avis se rapportant à l'interprétation du Système harmonisé et les recommandations visant à assurer une interprétation et une application uniformes du Système harmonisé qui ont été rédigés au cours d'une session du Comité du Système harmonisé conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 7, sont réputés avoir été approuvés par le Conseil si, avant la fin du deuxième mois qui suit celui au cours duquel cette session a été close, aucune Partie contractante à la présente Convention n'a notifié au Secrétaire général qu'elle demande que la question soit soumise au Conseil."

Le passage pertinent de l'article 7, dispose quant à lui ce qui suit:

"Article 7
Fonctions du Comité

Le Comité du Système harmonisé exerce, compte tenu des dispositions de l'article 8, les fonctions suivantes:

…

b) il rédige des notes explicatives, des avis de classement et d'autres avis pour l'interprétation du Système harmonisé;"

7.420 Le **Groupe spécial** note que les parties ne contestent pas que la décision du Comité du SH en question n'est pas contraignante pour les parties contractantes au SH au sens de l'article 3.1 de la Convention du SH qui est une disposition exclusive énonçant les obligations des parties contractantes. En même temps, comme l'a fait remarquer la Chine et comme l'a noté le Secrétariat de l'OMD, des éléments tels que les notes explicatives ou d'autres avis formulés à titre de guides pour l'interprétation du SH, sont réputés avoir été approuvés par l'OMD si aucune Partie contractante au SH n'a notifié au Secrétaire général qu'elle demandait que la question soit soumise au Conseil.[710] Mais, quoi qu'il en soit, d'après la réponse donnée par le Secrétariat de l'OMD, la teneur des notes explicatives, des avis de classement et des autres avis rendus par le Comité, même lorsque ces textes ont été expressément approuvés par le Conseil conformément à l'article 8 de la Convention sur le SH, a un caractère *consultatif* plutôt que conventionnel.[711]

7.421 En vertu de l'article 3.1 de la Convention sur le SH, les règles en matière de classement qui sont contraignantes pour les parties contractantes au SH sont les RGI, les notes de sections et de chapitres et les textes des positions ou des sous-positions du Système harmonisé. Par conséquent, les autres textes tels que les notes explicatives et les avis de classement et les autres avis rendus par le Comité du SH n'ont aucun caractère contraignant pour les parties contractantes au SH. À la lumière de ce qui précède, nous pensons comme les plaignants que la décision du Comité du SH, et en particulier les passages de cette décision qui n'ont pas été codifiés sous forme de textes juridiques du SH ou de notes explicatives y relatives, n'a pas la même valeur probante que les RGI elles-mêmes ou les décisions du Comité du SH qui ont été codifiées sous forme de textes juridiques ou de notes explicatives.[712] L'Organe d'appel a aussi déclaré dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* que les notes de chapitre du Système harmonisé, qui sont contraignantes, peuvent avoir une plus grande valeur probante que les notes explicatives du SH.[713]

---

[710] Le Secrétariat de l'OMD indique qu'il n'a reçu aucune notification à cet effet. Les États-Unis font observer qu'il n'est pas surprenant que le Secrétariat de l'OMD n'ait pas reçu de notification l'informant qu'une Partie contractante n'a pas été en mesure d'appliquer la deuxième "décision", étant donné que cette deuxième "décision" ne pouvait pas être appliquée par les parties contractantes parce qu'il ne s'agissait pas d'une décision mais d'une déclaration selon laquelle ces questions ne relevaient pas du SH (réponse des États-Unis à la question n° 210 c) du Groupe spécial).

[711] Lettre du Secrétariat de l'OMD du 20 juin 2007, page 3. Sur la base des dispositions de la Convention sur le SH et de l'explication donnée par le Secrétariat de l'OMD, le Groupe spécial croit comprendre que les parties contractantes au SH ne sont tenues de respecter que les textes juridiques du SH, à savoir les RGI, les notes légales (notes de sections, de chapitres et de sous-chapitres) et les textes des positions et sous-positions. Les autres textes, tels que les notes explicatives, les avis de classement et les autres avis rendus par le Comité, même s'ils ont été approuvés par le Conseil conformément à l'article 8 de la Convention sur le SH, ont un caractère consultatif plutôt que conventionnel.

[712] Voir la note de bas de page 707 pour les déclarations des plaignants à cet égard. Le Groupe spécial fait remarquer par exemple que la partie de la décision du Comité du SH prévoyant d'inclure certaines opérations de montage aux fins de l'application de la RGI 2 a) a été incorporée dans la Note explicative VII) relative à la RGI 2 a). À cet égard, le Secrétariat de l'OMD explique qu'à la suite des discussions tenues au Comité du SH sur la RGI 2 a), le premier paragraphe de la Note explicative VII), a été remplacé par le texte actuel (lettre de l'OMD du 20 juin 2007, page 4). En revanche, le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH n'a jamais été codifié dans des textes juridiques ou dans une note explicative, bien que, selon le Secrétariat de l'OMD, la possibilité de traiter les "envois échelonnés" comme une entité unique (la première question mentionnée dans le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH) ait été de temps à autre notée de manière informelle par le Comité.

[713] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 224. L'Organe d'appel dit en outre dans une note de bas de page relative au même paragraphe:

7.422 Toutefois, quelle que soit la valeur interprétative exacte à donner à la décision du Comité du SH en question, les parties contractantes peuvent à tout le moins s'y référer en tant qu'indication pour l'interprétation du SH. Les États-Unis eux-mêmes ont aussi indiqué que la réglementation douanière nationale concernant les envois échelonnés était compatible avec le paragraphe 10 de cette décision du Comité du SH.[714] Si l'une des questions visées dans ce paragraphe de la décision du Comité du SH peut être consultée par les parties contractantes du SH, il devrait, à notre avis, en aller de même pour les autres questions qui y sont traitées. Les Communautés européennes et le Canada ne contestent pas, eux non plus, que la décision puisse tout au moins servir d'indication pour les parties contractantes en ce qui concerne les questions pertinentes. Nous sommes confortés dans notre idée par la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, selon laquelle la valeur probante d'une note, qu'il s'agisse d'une note de chapitre ou d'une note explicative, dépendra aussi de la mesure dans laquelle celle-ci est pertinente pour la question d'interprétation en cause.[715]

7.423 En outre, à propos des décisions du Comité du SH, ainsi que la Chine le fait valoir, l'Organe d'appel a déclaré dans l'affaire *CE – Matériels informatiques* que "... pour interpréter les concessions tarifaires reprises [dans la Liste des Communautés européennes en l'espèce] les décisions de l'OMD peuvent être pertinentes; et elles auraient donc dû être examinées par le Groupe spécial".[716] Sur la base des indications données par l'Organe d'appel, le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* a estimé que les décisions du Comité du SH de l'OMD, même si elles n'étaient pas contraignantes, pouvaient bien être une source de renseignements très utiles sur la pratique ultérieurement suivie par des Membres de l'OMC, dont une grande partie sont signataires de la Convention sur le SH, par conséquent, sont membres du Comité du SH.[717] À la lumière des considérations qui précèdent, nous allons maintenant examiner si la décision du Comité du SH en question pourrait fournir des indications pour l'interprétation de la RGI 2 a).

Décision du Comité du SH[718] *et interprétation des termes "en l'état" figurant dans la RGI 2 a)*

7.424 Nous allons maintenant examiner si la décision du Comité du SH est pertinente, quant au fond, pour l'interprétation de la RGI 2 a) comme le soutient la Chine.

7.425 Le passage pertinent de la décision du Comité du SH dispose ce qui suit:

> "9. Après cet échange de vues, le Président invite le Comité à se prononcer sur la question de reprendre, comme décision dans son rapport, la décision[719] du Comité de

---

> "La valeur probante d'une note dépendra toutefois aussi de la mesure dans laquelle elle est pertinente pour la question d'interprétation en cause; en conséquence, on ne peut pas exclure qu'une Note explicative qui traite directement d'une question d'interprétation donnée sera plus probante qu'une note de chapitre qui ne se rapporte pas spécifiquement à cette question d'interprétation" (note de bas de page 432 relative au paragraphe 224).

[714] Réponse des États-Unis à la question n° 224 du Groupe spécial. Voir aussi plus haut la note de bas de page 707.

[715] Voir plus haut la note de bas de page 713.

[716] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 90.

[717] Rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.298.

[718] Voir la note de bas de page 666.

[719] À la demande du Groupe spécial, le Secrétariat de l'OMD a fourni un exemplaire de cette décision en annexe à sa lettre du 30 juillet 2007. Le paragraphe 81 du document 11.000 est libellé comme suit:

la nomenclature figurant au paragraphe 81 du document 11.000 (CN/11/Oct. 63 – rapport) et reproduite au paragraphe 28 du Doc. 39.235.

10. La question étant mise aux voix, le Comité décide, par 12 voix contre zéro, de reprendre dans son rapport la décision du Comité de la nomenclature. Le Comité décide ainsi *qu'il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés*[720] ainsi qu'à *celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents*."[721] (pas d'italique dans l'original)

7.426 Le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH fait donc référence à deux questions précises – le problème "des envois échelonnés" et celui "du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" et dit qu'il appartient à chaque pays de les régler conformément à sa réglementation nationale.

7.427 La **Chine** estime que la deuxième question abordée dans le paragraphe 10, à savoir celle "du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" est

---

"Le Comité a considéré, d'autre part, qu'il appartient à chaque État membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".

Le document 11.000 (CN/11/Oct. 63 – rapport) est un rapport du Comité de la nomenclature sur la question des "articles présentés à l'état démonté ou non monté" établi en liaison avec le projet de Règle générale interprétative relative au classement des articles présentés à l'état démonté ou non monté.

[720] Le Secrétariat de l'OMD explique que les concepts "d'envoi" et "d'expédition" n'ont pas de statut conventionnel dans le SH, et qu'ils ne font donc pas l'objet d'une interprétation officielle (lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, page 6).

[721] D'autres passages pertinents de la décision s'énoncent comme suit:

"6. Certains délégués font observer que la Règle générale interprétative 2 a) est d'une importance primordiale pour les règles d'origine, dès lors qu'elle détermine le classement des articles présentés démontés ou non montés et, par conséquent, la Note explicative de cette Règle devrait être étudiée en tenant compte des répercussions sur les règles d'origine. Cette manière de voir n'est, toutefois, pas partagée par certains autres délégués qui estiment que ces règles n'ont rien à voir avec les Règles générales interprétatives, qui sont prévues exclusivement pour le classement des marchandises dans le Système harmonisé.

7. Intervenant à ce stade des discussions, le Président attire l'attention du Comité sur le problème concernant les envois échelonnés et le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents.

8. Interrogés à ce sujet, un délégué déclare favoriser une réglementation internationale pour les envois échelonnés alors que d'autres délégués sont d'avis que ce problème doit être réglé dans la réglementation nationale des États membres, comme indiqué, d'ailleurs, dans la décision prise à l'époque par le Comité de la Nomenclature lors de l'élaboration de la Règle générale interprétative 2 a) et de sa Note explicative.

…

11. Finalement, le Comité est convenu de charger le Secrétariat d'entamer une étude complémentaire sur l'interprétation de la Règle générale interprétative 2 a) et d'élaborer un projet de notes explicatives y afférentes, en tenant compte des observations faites par les délégués pendant la réunion. M. Kusahara attire l'attention sur le texte légal de la Règle générale interprétative 2 a) qui est susceptible de diverses interprétations."

liée au critère "en l'état" énoncé dans la RGI 2 a) et au problème des envois multiples. Étant donné que le paragraphe 10 prévoit que c'est là une question qui doit être réglée par chaque pays, la Chine fait valoir qu'elle est autorisée à appliquer la RGI 2 a) aux pièces importées sous forme d'envois multiples.

7.428 Les **plaignants** soutiennent que ce deuxième membre de phrase du paragraphe 10 se rapporte aux règles d'origine et que la Chine n'a pas prouvé le bien-fondé de son allégation selon laquelle il est lié au critère "en l'état" énoncé dans la RGI 2 a).

7.429 Les **Communautés européennes** font observer que le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents est une question qui concerne les règles d'origine, comme l'a précisé le Secrétariat de l'OMD.[722]

7.430 Selon les **États-Unis** la position de la Chine concernant le "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" relève de la simple conjecture étant donné que le paragraphe 10 de la décision ne contient pas de définition de ce membre de phrase et que la Chine n'a pas mentionné d'autres documents qui appuieraient son interprétation. Les États-Unis considèrent que la réponse donnée par le Secrétariat de l'OMD à une question du Groupe spécial[723] étaye leur point de vue, à savoir que le deuxième membre de phrase[724] du paragraphe 10 de la décision a trait à l'origine et non au classement et que la question de l'origine multiple n'est pas traitée dans la RGI 2 a).[725]

7.431 Le **Canada** fait observer que le membre de phrase "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" figurant au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH se rapporte à la situation dans laquelle un envoi donné comprendrait des éléments de différentes origines, conformément à certaines règles d'origine.[726]

7.432 Dans sa réponse, le **Secrétariat de l'OMD** indique que l'expression "dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents" figurant dans le deuxième point mentionné au paragraphe 10, tenait compte du fait que les marchandises pouvaient avoir pour origine (préférentielle ou non) le pays d'expédition ou un autre pays. Il fait remarquer en outre que le SH n'impose pas à ses parties contractantes de classer les entrées différemment ou de la même manière au niveau du SH selon qu'elles ont une origine unique ou multiple. Le Secrétariat de l'OMD se dit enclin à penser que la deuxième situation visée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH traduisait plutôt l'opinion du Comité du SH selon laquelle il appartient à chaque partie contractante de déterminer si la multiplicité de l'origine a une incidence sur l'applicabilité de la RGI 2 a) et que le SH ne traite pas de l'applicabilité de la RGI 2 a) au classement des articles d'origine mixte.[727]

---

[722] Réponse des Communautés européennes à la question n° 212 du Groupe spécial.

[723] Question n° 11 du Groupe spécial.

[724] Classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents.

[725] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 210 a) du Groupe spécial.

[726] Réponse du Canada à la question n° 212 du Groupe spécial.

[727] Lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, pages 3 et 4. Le Secrétariat de l'OMD est aussi enclin à penser que "le classement des articles ("goods *assembled*") dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents" désigne le fait de classer un ensemble d'articles selon qu'ils peuvent faire l'objet d'un montage ultérieur. En réponse à une question du Groupe spécial, il dit que le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH semble signifier que, de l'avis du Comité, le point de savoir si l'origine multiple devrait avoir une incidence sur le classement d'articles démontés ou non montés est une question qui relève exclusivement du pouvoir d'appréciation de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales.

7.433 La question dont le **Groupe spécial** est saisi est donc de savoir si la décision du Comité du SH, en particulier le membre de phrase "le classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" figurant au paragraphe 10 constitue une interprétation des termes "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) et, dans l'affirmative, si cela influe sur la question des "envois multiples" comme le soutient la Chine.[728] Nous commencerons notre analyse par l'examen des deux questions mentionnées au paragraphe 10, à savoir les "envois échelonnés" et le "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents".

7.434 Premièrement, en ce qui concerne les "envois échelonnés", toutes les parties paraissent être d'accord sur le sens de cette expression et sur les circonstances dans lesquelles la question se pose: d'une manière générale les "envois échelonnés" correspondent à une situation dans laquelle le transporteur fractionne un ensemble de marchandises en plusieurs envois (livraison en plusieurs fois) pour diverses raisons, telles que la nécessité d'équilibrer les charges (notamment dans le cas du transport aérien), la possibilité de réaliser des économies sur les coûts d'expédition, ou encore la nature des marchandises expédiées (par exemple, des machines de grande taille ou complexes qui sont difficiles à transporter en un seul envoi).[729] Dans une telle situation, certains Membres permettent à

[728] La **Chine**, les **États-Unis** et le **Canada** estiment que les "envois échelonnés" et le "classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" auxquels il est fait référence dans la deuxième phrase de la RGI 2 a) correspondent à deux situations distinctes alors que les **Communautés européennes** considèrent que ce sont des questions liées entre elles qui ont trait toutes deux aux envois échelonnés (réponses des parties aux questions n° 138 et 212 du Groupe spécial).

La **Chine** fait observer que, si l'on regarde le contexte, la deuxième question doit être distinguée de celle des "envois échelonnés" en ce sens que les pièces et composants importés ne font pas nécessairement partie dans ce cas d'un envoi unique. La Chine a déclaré expressément dans sa réponse à une question du Groupe spécial que le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH visait deux situations différentes (réponse de la Chine à la question n° 212 du Groupe spécial, faisant référence à sa réponse à la question n° 138). Selon la Chine "[c]'est ce qui ressort clairement de la phrase elle-même, où il est fait mention du *problème* des envois échelonnés *ainsi que de celui* du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents … L'emploi de la conjonction "ainsi que" dans la phrase indique clairement que le paragraphe traite de deux situations différentes". Le Décret n° 125 pourrait s'appliquer aux deux situations mais, en général, il s'appliquera à la deuxième situation mentionnée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH (réponse de la Chine à la question n° 213 du Groupe spécial).

En dépit de cette contradiction apparente entre le point de vue des Communautés européennes et celui des deux autres plaignants (États-Unis et Canada) concernant le lien existant entre les deux situations mentionnées au paragraphe 10, le **Groupe spécial** ne considère pas que les Communautés européennes comprennent la deuxième situation visée au paragraphe 10 différemment des autres plaignants. Tous les plaignants considèrent que cette deuxième situation concerne les "règles d'origine" et n'a rien à voir avec le classement des marchandises importées sous forme d'envois multiples. La seule différence réside dans le fait que les Communautés européennes estiment que les deux questions visées au paragraphe 10 sont des questions liées entre elles qui ont trait à la facilitation des échanges et que la seconde, à savoir le classement des "envois échelonnés" en tant que produit complet même lorsque certains éléments arrivent de différents pays est une option dont dispose l'importateur. Indépendamment du point de savoir si ces deux questions soit ou non liées entre elles comme le laissent entendre les Communautés européennes, ce qui est en cause c'est l'argument de la Chine selon lequel la deuxième situation concerne les envois multiples alors que les plaignants soutiennent le contraire.

[729] Réponses des parties aux questions n° 138 et 212 du Groupe spécial. En particulier, la Chine et les États-Unis donnent la même définition du mot "envoi": un envoi désigne un ensemble de marchandises confiées à la garde d'un transporteur pour livraison, que ces marchandises soient mises dans un ou plusieurs conteneurs. Un envoi est échelonné lorsque le transporteur le fractionne en plusieurs modes ou étapes de livraison (par exemple, il charge les conteneurs constituant l'envoi sur deux navires différents). Les Communautés européennes font observer que, s'agissant de très grandes machines ou de machines très complexes qui sont difficiles à transporter en un seul envoi, l'importateur peut vouloir déclarer le produit en tant que produit unique malgré le fait que les éléments du produit sont répartis en différents envois et qu'il se peut

l'importateur qui le souhaite de demander que des marchandises expédiées sous forme d'envois multiples soient déclarées comme un seul article.[730]

7.435 En outre, nous notons que le terme anglais "consignment" ("envoi") est défini comme suit dans le dictionnaire: "1. The act of consigning goods for custody or sale. 2. A quantity of goods delivered by this act, esp. in a single shipment."[731] (action de confier des marchandises à la garde de quelqu'un, de les remettre à quelqu'un pour la vente – quantité de marchandises ainsi livrées, en particulier en une seule fois); "(shipping) Shipment of one or more pieces of property, accepted by a carrier for one shipper at one time, receipted for in one lot, and moving on one bill of lading"[732] (expédition – expédition d'un ou plusieurs[733] biens (ou de leurs parties) acceptés par un transporteur pour être chargés en une seule fois, livrés en un seul lot et qui voyagent sous un seul connaissement); et "3. The action of consigning goods for sale etc. or custody." (l'acte de remettre des marchandises à quelqu'un pour la vente ou de les confier à sa garde). En conséquence, un "envoi" désigne des marchandises livrées en une seule fois en les remettant à quelqu'un pour qu'il les garde ou qu'il les

---

qu'ils ne soient pas présentés à la douane exactement en même temps. Selon les Communautés européennes, dans certains cas, il se peut qu'un élément du produit doive être transporté à partir de deux ou plusieurs pays ou qu'il soit originaire de deux pays. Le Canada fait aussi observer que les "envois échelonnés" font référence à une pratique douanière qui permet aux importateurs qui le souhaitent de demander que des envois échelonnés soient classés ensemble et que cette pratique n'est pas rare.

[730] Les États-Unis font référence à leur réglementation douanière et en particulier au 19 C.F.R. § 141.57 qui est établi dans l'intérêt des importateurs dont les marchandises ont été fractionnées après avoir été confiées au transporteur alors qu'ils avaient souhaité les faire transporter par un seul véhicule afin qu'elles arrivent aux États-Unis sous forme d'un envoi unique (réponse des États-Unis à la question n° 224 du Groupe spécial).

Nous notons aussi que la Chine mentionne la réglementation douanière des États-Unis dans sa communication écrite (première communication écrite de la Chine, paragraphes 156-160, pièce CHI-28). Le jugement pertinent du Tribunal du commerce international des États-Unis (pièce CHI-28) donne des explications sur cette réglementation ainsi que sur la notion "d'envois échelonnés": le règlement en question vise à répondre à deux situations – premièrement, le cas dans lequel une marchandise que l'importateur souhaitait faire transporter en un seul voyage a été ensuite fractionnée à l'initiative du transporteur et expédiée sous forme d'envois multiples et, deuxièmement, le cas dans lequel une marchandise doit être expédiée à l'état démonté ou non monté en plusieurs voyages en raison de sa taille ou de sa nature. Le passage pertinent de ce jugement se lit comme suit:

> "[c]es envois dits "échelonnés" sont pratique courante, notamment dans le cas de marchandises transportées par avion, en raison de considérations pratiques y compris les capacités de chargement limitées, la nécessité d'équilibrer les charges, ou encore le déchargement de la cargaison pour des raisons de sécurité. Mais, si les envois échelonnés sont une simple question de logistique pour les transporteurs, ils créent souvent des incertitudes juridiques et un manque de prévisibilité pour les importateurs … Les répercussions financières pour l'importateur peuvent être importantes lorsque le traitement douanier sous forme d'entrées séparées se traduit par un classement différent (et un taux de droit plus élevé) que celui qui serait applicable si les marchandises étaient entrées en une seule fois comme l'importateur le prévoyait. Sensible aux préoccupations des importateurs, le Congrès a remédié à ce manque de cohérence et clarifié la situation en promulguant le 19 U.S.C. § 1484 j) 2) qui fournit un cadre légal aidant à faire en sorte que les envois échelonnés soient toujours classés de la manière voulue par l'importateur. …"

[731] *Black's Law Dictionary*, 7ème édition, 1999, page 303.

[732] *Handbook of the Global Trade Community, Dictionary of International Trade*, E. Hinkelman, 4ème édition, 2000, page 49.

[733] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 493.

vende. Quant au mot "split" (échelonné), il signifie "*adj.* 1. That has split or been split"[734] et "*verb.* 4 ... b *verb intrans. & trans.* Divide or separate into parts."[735] (1. qui s'est fractionné ou a été fractionné et ... b verbe intransitif et transitif diviser ou séparer en plusieurs parties). Si l'on combine ces deux définitions, l'expression "envois échelonnés" peut être comprise comme faisant référence à une situation dans laquelle des marchandises avaient initialement été confiées (à un transporteur) pour être envoyées en une seule fois mais ont ensuite été fractionnées en plusieurs envois.

7.436 Étant donné la manière dont les parties interprètent l'expression "envois échelonnés" et compte tenu des pratiques douanières de certains Membres à cet égard[736] et du sens ordinaire des mots "envois échelonnés", nous sommes d'avis que les situations donnant lieu à des "envois échelonnés" se distinguent du cas des envois multiples visé par les mesures, en ce que le classement des envois échelonnés correspond à une situation tout à fait particulière dans laquelle des pièces et composants importés étaient censés faire partie d'un envoi unique, mais ont ensuite été répartis en plusieurs envois pour des raisons tenant principalement à la commodité du transport. Dans ce contexte, nous ne considérons pas que les envois multiples de pièces automobiles considérés comme des véhicules complets au titre des mesures instituées par la Chine puissent se comparer à la situation des "envois échelonnés".[737] Les "envois échelonnés" sont aussi une pratique généralement autorisée dans l'intérêt des importateurs, qui doivent présenter une demande spécifique à cette fin aux services des douanes, ce qui n'est pas le cas des "envois multiples" visés par les mesures.[738]

---

[734] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 2, page 2964.

[735] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 2, pages 2967 et 2968.

[736] Voir les notes de bas de page 729 et 730.

[737] Les États-Unis estiment que le traitement des envois échelonnés dont il est fait mention dans la décision du Comité du SH n'étaye pas les mesures excessives de la Chine (réponse des États-Unis à la question n° 210 b) du Groupe spécial). Voir les réponses de la Chine aux questions n° 138 et 212 du Groupe spécial.

[738] Le Groupe spécial prend note du point de vue des Communautés européennes selon lequel la position de la Chine concernant la manière d'interpréter les notions "d'envois échelonnés" et "d'envois multiples" a évolué au cours de la procédure (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 106). Plus précisément, les Communautés européennes font valoir que la Chine avait initialement traité les notions "d'envois échelonnés" et "d'envois multiples" comme des synonymes (elles renvoient à cet égard au paragraphe 156 de la première communication écrite de la Chine), mais que, plus tard dans la procédure, elle a établi une distinction entre ces deux notions (ainsi qu'en témoigne la réponse de la Chine à la question n° 138 du Groupe spécial).

Bien que nous reconnaissions la pertinence de la remarque des Communautés européennes, nous ne considérons pas que la Chine ait nécessairement modifié sa position concernant "les envois échelonnés" et "les envois multiples". En fait, tout en reconnaissant les différences existant entre ces deux notions, la Chine a essayé d'établir une analogie entre la situation des "envois multiples" visés par les mesures et celle des "envois échelonnés" évoqués par certains autres Membres.

Par exemple, dans la section où les Communautés européennes notent que la Chine traite ces deux notions comme des synonymes, la Chine fait observer que les types de pratiques anticontournement que, selon elle, les Membres adoptent pour empêcher le contournement des droits de douane proprement dits ou des droits antidumping/compensateurs applicables aux articles complets (de la même manière que la Chine l'a fait en adoptant les mesures en cause) ne sont pas les seuls cas dans lesquels les Membres de l'OMC examinent les intentions commerciales de l'importateur pour classer les "envois multiples" de pièces. La Chine fait valoir que cela se pratique aussi dans le cas de ce que l'on appelle les "expéditions échelonnées" (ou "envois échelonnés") dans lesquelles un importateur importe sous forme d'envois multiples un article (ou un groupe d'articles) faisant l'objet d'un seul contrat, d'une seule facture ou d'une seule transaction. La Chine fait aussi observer que, dans sa décision, le Comité du SH a reconnu que le fractionnement en envois multiples d'un ensemble de pièces et composants liés entre eux peut conduire à des classements arbitraires et que cela peut se produire aussi bien dans le contexte "des envois échelonnés" que dans le contexte des envois multiples (c'est-à-dire lorsqu'un

7.437 S'agissant de la deuxième question mentionnée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH, à savoir le "classement des articles *dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents*", la Chine considère qu'elle fait référence au "classement de marchandises assemblées *à partir de pièces et composants (ou "éléments") importés qui arrivent sur le territoire douanier sous forme d'envois multiples*".[739] Les plaignants font valoir que la deuxième question visée au paragraphe 10 a trait aux règles d'origine et non aux envois multiples de la manière dont cette notion est envisagée dans les mesures.

7.438 L'argument de la Chine repose sur l'hypothèse que le membre de phrase "*éléments originaires et/ou en provenance de pays différents*" dans la deuxième question mentionnée au paragraphe 10 veut dire "*envois multiples de pièces et composants (éléments)*".[740] Comme fondement juridique de son argument, la Chine fait observer que le paragraphe 10 résulte de la reconnaissance par le CCD, puis par le Comité du SH, du fait que le fractionnement en envois multiples d'un ensemble de pièces et de composants liés entre eux, ce qui correspond à la fois à la situation des "envois échelonnés"[741] et à celle dans laquelle un fabricant importe des pièces et des composants sous forme d'envois multiples et les assemble dans le pays, peut conduire à des classements arbitraires.[742] En particulier, la Chine fait valoir que le CCD a reconnu l'existence de ce problème lorsqu'il a élaboré initialement la RGI 2 a) au début des années 60 et que c'est à cette époque que le CCD est convenu que l'application de la RGI 2 a) aux "envois échelonnés" et aux "envois multiples" était une question "qui devait être réglée

---

fabricant importe des pièces et des composants sous forme d'envois multiples et les assemble dans le pays). Ces déclarations montrent, à notre avis, que la Chine elle-même reconnaît que les "envois échelonnés", bien qu'ils puissent désigner aussi des envois multiples (fractionnés) (*mais* dans un sens différent de celui utilisé dans les mesures), correspondent à une situation différente de celles auxquelles les pratiques dites "anticontournement" visent à répondre.

Cela apparaît encore plus nettement lorsque la Chine se réfère aux réglementations douanières des États-Unis et des Communautés européennes concernant "les envois échelonnés" (première communication écrite de la Chine, paragraphes 156 à 160; pièce CHI-28). Aussi bien la réglementation des États-Unis que celle des Communautés européennes, dans les exemples cités, "autorisent ... à la demande de l'importateur" (mais ne prescrivent pas) que des entrées multiples de marchandises non montées ou démontées soient traitées comme une seule entrée aux fins du classement douanier.

Quoi qu'il en soit, même si la Chine avait l'intention de traiter ces deux notions comme synonymes, cela n'influerait pas sur notre analyse car, ainsi que nous l'avons souligné plus haut, différents éléments prouvent que les envois échelonnés correspondent à une situation qui se distinguent de celle des envois multiples visés par les mesures en cause. En outre, la Chine a elle aussi clarifié sa position au cours de la procédure, ainsi que l'ont fait remarquer les Communautés européennes, et a reconnu que la question des "envois échelonnés" traitée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH n'est pas particulièrement pertinente pour l'examen de la question des "envois multiples" au titre des mesures.

[739] Réponse de la Chine à la question n° 138 du Groupe spécial. Dans une note de bas de page, la Chine fait en outre observer que les termes "pays différents", pris dans leur contexte, ne peuvent pas vouloir dire que la décision du Comité du SH ne s'applique qu'aux marchandises assemblées à partir de pièces et composants qui proviennent de plus de un pays exportateur. Selon la Chine, le nombre éventuel de pays exportateurs et leurs noms ne seraient utiles, le cas échéant, qu'aux fins de l'application des règles d'origine – question qui ne relève pas de la RGI 2 a). Par ailleurs, la Chine fait valoir que rien ne justifie que le classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants provenant d'un seul pays exportateur soit différent du classement de marchandises assemblées à partir de pièces et composants provenant de plus de un pays exportateur.

[740] Réponse de la Chine à la question n° 210 a) du Groupe spécial.

[741] La Chine explique que les "envois échelonnés" désignent une situation dans laquelle une seule et même opération d'importation est fractionnée en plusieurs "envois échelonnés", habituellement pour des raisons de transport et souvent sans que l'importateur en soit informé au préalable (réponse de la Chine à la question n° 112 du Groupe spécial).

[742] Réponse de la Chine à la question n° 112 du Groupe spécial.

par chaque pays conformément à sa propre réglementation nationale", interprétation que le Comité du SH a réaffirmé dans le contexte de sa décision de 1995.

7.439 Nous ne trouvons toutefois aucun élément de preuve étayant l'allégation de la Chine selon laquelle, lors de la rédaction de la RGI 2 a) dans les années 60, le CCD avait reconnu que la situation dans laquelle un fabricant importe des pièces et composants sous forme d'envois multiples afin de les utiliser pour assembler un article complet pose le même type de problème de classement que la situation des envois échelonnés. Un document relatif aux débats tenus au Comité de la nomenclature du CCD sur la RGI 2 a) montre que la question de savoir si le projet de Règle interprétative concernant les articles présentés à l'état démonté ou non monté[743] devrait ou non s'appliquer aux "articles importés démontés ou non montés *en vue d'un montage industriel*" a été examinée par le Comité de la nomenclature. Le Secrétariat du CCD toutefois a conclu, suivant les instructions du Comité de la nomenclature, que le projet de Règle interprétative ne devrait *pas* couvrir de telles importations.[744] En particulier, l'observation suivante du Secrétariat du CCD fournit quelques indications utiles sur le contexte dans lequel la RGI 2 a) a été adoptée:

> "Il est ... évident que le principe de l'assimilation de l'article démonté ou non monté à l'article monté n'a été posé dans certains chapitres de la Nomenclature que dans le seul souci d'éviter qu'un article complet soit classé, au cas où il ne peut être présenté monté, dans diverses positions alors qu'il est dénommé ou compris dans une position unique.
>
> Un tel principe ne tend, semble-t-il, qu'à sauvegarder la classification systématique des produits qui est à la base même de la Nomenclature et ne traduit, en conséquence, que des préoccupations d'ordre technologique. De ce point de vue, l'application du principe considéré aux articles qui ont été démontés ou qui n'ont pas été montés en raison de leur encombrement, de leur poids ou des difficultés d'emballage et de manutention paraît parfaitement justifiée.
>
> En revanche, l'importation de pièces détachées que le fabricant s'abstient de monter, alors que rien ne s'oppose à ce que cette opération soit réalisée avant l'expédition, a pour objectif essentiel d'alimenter l'industrie du montage dans le pays d'importation et répond, en conséquence, à des préoccupations d'ordre économique qui ne doivent pas, de l'avis du Secrétariat, être réglées dans le cadre technologique de la Nomenclature. Il appartient au pays d'importation de prendre, dans le domaine économique, c'est-à-dire celui des droits de douane notamment, toute mesure propre à favoriser son industrie de montage."[745]

---

[743] Cette question paraît correspondre à la deuxième phrase de l'actuelle RGI 2 a) concernant les articles importés à l'état démonté ou non monté.

[744] Pièce CDA-19 (Conseil de coopération douanière, Comité de la nomenclature, 10ème session, Bruxelles, 26 février 1963, document n° 10.195F "Articles (machines, appareils et autres objets) présentés à l'état démonté ou non monté", page 3. Voir la deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 59, note de bas de page 70.

[745] Pièce CDA-19, pages 2 et 3. D'après le texte de ce document, le Groupe spécial croit comprendre que la situation visée était celle dans laquelle les taux de droits étaient plus faibles pour les articles complets que pour les composants de ces articles complets.

7.440 Ce document[746] est un élément de preuve qui nous renseigne sur la manière dont le classement des articles présentés à l'état "démonté ou non monté" en tant qu'articles complets du type correspondant est devenu partie intégrante de la RGI 2 a): Tout au moins sur la base des éléments dont nous disposons, il apparaît que la RGI 2 a) n'était pas censée s'appliquer aux marchandises (pièces et composants) importées en vue d'un montage industriel, situation qui est celle des envois multiples visés par les mesures. En fait, dans la mesure où la règle concerne les marchandises importées à l'état démonté ou non monté, la deuxième phrase de la RGI 2 a) semble avoir été introduite essentiellement pour couvrir les situations dans lesquelles des marchandises sont difficiles à importer à l'état monté.

7.441 Cette position des parties contractantes est aujourd'hui reflétée dans la note explicative V) relative à la RGI 2 a), qui précise que, quand les marchandises sont présentées à l'état démonté ou non monté, elles le sont *surtout* pour des raisons telles que "les nécessités ou les commodités de l'emballage, de la manutention ou du transport".[747] Étant donné que ce membre de phrase n'a pas été incorporé dans le texte proprement dit de la RGI 2 a) et que l'on a ajouté le mot "surtout" dans la note explicative, nous croyons également comprendre que les circonstances mentionnées dans la note explicative V) relative à la RGI 2 a) ne sont pas les seules dans lesquelles la deuxième phrase de la RGI 2 a) s'applique. Néanmoins, les éléments dont nous disposons indiquent, dans leur ensemble, que les rédacteurs de la RGI 2 a) ne souhaitaient pas que la règle s'applique à la situation des envois multiples.[748] Et, ce qui est plus important encore, la Chine ne nous a fourni aucun élément de preuve montrant que la deuxième question mentionnée au paragraphe 10 de la décision du Comité du SH fait référence à la situation dans laquelle des pièces et composants importés aux fins d'assemblage de véhicules automobiles sont expédiés sous forme d'envois multiples.

7.442 L'opinion du Secrétariat de l'OMD démontre elle aussi que le deuxième membre de phrase en cause dans le paragraphe 10 ne concerne pas la situation des envois multiples. Le Secrétariat de l'OMD dit qu'il est enclin à penser que la référence faite, au paragraphe 10, au "classement des articles (*goods assembled*) dont les éléments sont originaires ou en provenance de pays différents" traduit plutôt l'opinion du Comité du SH selon laquelle il appartient à chaque Partie contractante de déterminer si la "multiplicité de l'origine" a une incidence sur l'applicabilité de la RGI 2 a) et selon

---

[746] Dans un document de base établi par le Secrétariat de l'OMD en 1996 concernant les débats sur le texte des notes explicatives relatives à la RGI 2 a), et en particulier l'actuelle note explicative VII), le Secrétariat de l'OMD revient sur une observation formulée par la Suède lors de l'élaboration de la RGI 2 a): "[I]l apparaît que cette règle découlait d'une proposition de la Suède concernant les articles qui sont "présentés à l'état démonté ou non monté pour faciliter le transport et peuvent être assemblés par une opération relativement simple (par exemple assemblage au moyen de boulons, vis ou écrous ...). Si les diverses parties doivent servir à la production industrielle des articles en question, elles doivent, en principe, être classées selon leur régime propre"" (Doc. 8.333, Observation de la Suède). Bien qu'il ne s'agisse que d'une observation d'un membre de l'OMD concernant la RGI 2 a), elle donne des indications sur la genèse de la RGI 2 a), et en particulier du passage relatif au classement des articles présentés "à l'état démonté ou non monté". Même si l'on considère qu'il faut donner une valeur interprétative limitée à ce type de document, cette explication va tout de même à l'encontre de l'interprétation préconisée par la Chine.

[747] Le Secrétariat de l'OMD précise que le texte de la note explicative correspond simplement à une explication des raisons historiques pour lesquelles les articles sont expédiés à l'état démonté ou non monté (lettre de l'OMD du 30 juillet 2007).

[748] Le Groupe spécial relève aussi une observation du Secrétariat du Comité de la nomenclature selon laquelle le classement des articles présentés à l'état démonté ou non monté avec les articles montés du type correspondant oblige les importateurs à produire tous les composants de l'article en question *simultanément*, à moins qu'ils ne puissent profiter d'une règle relative aux articles incomplets ou de dispositions nationales concernant les envois échelonnés. (pas d'italique dans l'original) (pièce CDA-19, page 3)

laquelle le SH ne traite pas de l'applicabilité de la RGI 2 a) au classement des articles d'origine mixte.[749]

7.443 En outre, un exemplaire du document relatif aux débats du CCD de 1962 soumis par le Canada contient, entre autres, une note de l'Administration autrichienne et des observations de la Direction de la nomenclature sur cette note.[750] Dans ce document, l'Administration autrichienne posait la question de savoir si les articles présentés à l'état démonté ou non monté devaient avoir été expédiés par un seul exportateur ou, pour le moins, par plusieurs exportateurs établis dans un seul et même pays (autrement dit, la question de savoir si la RGI 2 a) devait s'appliquer uniquement aux marchandises importées à l'état démonté ou non monté en provenance d'un seul pays, par opposition à celles qui seraient importées en provenance de pays différents). À cet égard, la Direction de la nomenclature a noté ce qui suit:

> "Les principaux critères de classement utilisés dans la Nomenclature sont: la nature, l'espèce, la structure ou l'utilisation des marchandises. L'origine n'intervient en aucun cas pour effectuer le classement.
>
> Il serait donc contraire à l'esprit et à la lettre de la Nomenclature d'introduire dans la Règle générale ou dans la note explicative correspondante une clause discriminatoire liée à l'origine des marchandises présentées à l'état démonté ou non monté.
>
> Au surplus, il est de pratique courante que les "sous-ensembles" des grandes installations soient expédiés directement par leurs fabricants dans le pays de destination.
>
> La Direction de la nomenclature estime – *bien que ce problème ne relève pas du domaine de la Nomenclature* – que de telles expéditions, simultanées ou échelonnées (dans la mesure où la réglementation nationale admet les envois échelonnés), devraient bénéficier des facilités prévues par le projet de Règle générale, pour autant que toutes les autres conditions soient strictement remplies."[751]

7.444 Il ressort de ce document que la Direction de la nomenclature considérait que la question des marchandises importées à l'état démonté ou non monté en provenance de pays différents avait un rapport avec les règles d'origine et ne relevait donc pas du domaine de la nomenclature. À notre avis,

---

[749] Le Secrétariat de l'OMD ajoute que, pour lui, "le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH semble signifier que, de l'avis du Comité, le point de savoir si l'origine multiple devrait avoir une incidence sur le classement des articles démontés ou non montés est une question qui relève exclusivement du pouvoir d'appréciation de chaque administration, compte tenu de la législation et de la réglementation nationales" (lettre du Secrétariat de l'OMD du 30 juillet 2007, page 4).

[750] Pièce CDA-18 (Conseil de coopération douanière, Comité de la nomenclature, 9ème session, Bruxelles, 19 juillet 1962, document n° 9550F, "Articles (machines, appareils et autres objets) présentés à l'état démonté ou non monté") mentionnée dans la note de bas de page 69 de la deuxième communication écrite du Canada. Comme le note le Canada, la Direction indique aussi à la page 2 qu'au deuxième paragraphe de la Note générale I relative à la section XVI de la Nomenclature de Genève (Machines – partie distincte de la section XVII relative aux véhicules automobiles), il est dit que l'importation des *machines* à l'état non monté, même en plusieurs expéditions, n'influe pas sur le classement de ces machines. Le Canada appelle aussi l'attention sur la page 3, où l'on note que de nombreux pays ont introduit des dispositions analogues dans leur tarif national, et où l'on recommande qu'il en soit simplement fait mention dans le rapport du Comité (le document n° 11.00 CN/11/Oct. 63, qui est le rapport auquel il est finalement fait référence au paragraphe 9 de la décision du Comité du SH (pièce CHI-29) sur laquelle s'appuie la Chine).

[751] Pièce CDA-18, page 4.

cet élément de preuve n'étaye pas l'argument de la Chine selon lequel il n'y a pas de raison de penser que la décision du Comité du SH, qui fait référence aux "articles assemblés à partir d'éléments originaires et/ou en provenance de pays différents", ne s'applique pas également aux "articles assemblés à partir d'éléments originaires/ou en provenance d'un *seul* pays" et que le nombre et le nom des pays dont proviennent les pièces ne seraient tout au plus utiles qu'aux fins de l'application des règles d'origine.[752] La Chine allègue en outre que, comme il ressort du paragraphe 6 de la décision du Comité du SH[753], les RGI concernent exclusivement le classement des marchandises dans le SH et n'ont pas de rapport avec les règles d'origine. Nous pensons comme la Chine que le SH concerne uniquement le classement et non les règles d'origine. Les éléments dont nous disposons montrent que les parties contractantes au CCD étaient conscientes du fait que les règles d'origine ne relevaient pas du domaine de la nomenclature, mais qu'elles ont néanmoins décidé de mentionner que la question "du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents", en rapport avec les règles d'origine, était une question qui devait être réglée par chaque pays conformément à sa propre réglementation nationale.

7.445 En conclusion, nous ne souscrivons pas à l'argument de la Chine selon lequel la décision du Comité du SH prouve que l'OMD a interprété la RGI en question d'une manière qui est directement pertinente pour l'interprétation des termes "véhicules automobiles" dans la Liste de concessions de la Chine.[754] En particulier, la Chine n'a pas présenté suffisamment d'éléments de preuve pour démontrer que la deuxième situation visée au paragraphe 10 permet d'appliquer le critère "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) aux pièces et composants importés sous forme d'envois multiples à des fins d'assemblage.

7.446 Toutefois, même si nous acceptions l'argument de la Chine selon lequel la décision du Comité du SH devrait être considérée comme donnant aux parties contractantes la possibilité d'appliquer le critère "en l'état" figurant dans la RGI 2 a) aux marchandises importées sous forme d'envois multiples, cela serait loin de vouloir dire que la Chine est *tenue* de classer les pièces et composants automobiles importés sous forme d'envois multiples et présentés séparément en tant que véhicules automobiles, en raison de leur utilisation ultérieure pour assemblage en véhicules automobiles. À la différence de la RGI 2 a) elle-même, dont la Chine a fait observer que les parties contractantes au SH, sont *tenues* de l'appliquer, la Chine ne soutient *pas* que le critère "en l'état" énoncé dans la RGI 2 a), considéré à la lumière de la décision du Comité du SH, *exige* l'application du principe de la RGI 2 a) à la situation des envois multiples. La Chine considère plutôt qu'une Partie contractante a *le pouvoir discrétionnaire* d'opérer un tel classement sur la base du texte du paragraphe 10 de la décision du Comité du SH. Comme l'a fait remarquer le Canada[755], nous considérons que si un tel pouvoir discrétionnaire était accordé aux parties contractantes au SH qui sont aussi des Membres de l'OMC, ce pouvoir devrait être exercé d'une manière ne contrevenant pas aux obligations des Membres dans le cadre de l'OMC.[756]

---

[752] Réponse de la Chine à la question n° 112 du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)

[753] Voir la note de bas de page 721 pour le texte du paragraphe 6 de la décision du Comité du SH.

[754] Voir la réponse de la Chine à la question n° 112 du Groupe spécial.

[755] Le Canada fait observer qu'une décision de l'OMD qui n'est pas adoptée sous forme de modification ou d'ajout à la RGI et qui n'est pas reprise dans une note explicative relative à la RGI peut donner des indications mais ne permet pas de déterminer comment appliquer la RGI et que tout pouvoir discrétionnaire qui pourrait être accordé aux Membres en ce qui concerne la manière de classer des expéditions échelonnées doit naturellement être limité pour ne pas violer les engagements tarifaires (réponse du Canada à la question n° 112 du Groupe spécial). En conséquence, cette décision ne devrait avoir aucune incidence sur l'interprétation de la RGI 2 a).

[756] Voir par exemple la réponse du Canada à la question n° 138 du Groupe spécial.

7.447 En outre, la Chine a fait observer que la nécessité pour les autorités douanières d'appliquer la RGI 2 a) de la manière préconisée par elle n'intervient *que* dans les circonstances spécifiques où il existe une différence *importante* entre les taux de droits applicables à l'article complet et ceux qui sont applicables aux parties de cet article.[757] Lorsque cela est nécessaire, fait valoir la Chine, les autorités douanières doivent mettre en œuvre un processus pour déterminer si des importateurs spécifiques importent, sous forme d'envois multiples, des pièces et composants qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles de l'article complet frappé du taux de droit plus élevé.[758]

7.448 Toutefois, comme l'a fait observer le Canada, le SH, y compris ses règles interprétatives découlant des RGI, n'est qu'une règle de classement et n'a jamais été conçue comme une règle visant à empêcher le "contournement" des droits que la Chine essaie censément d'empêcher au moyen de ses mesures.[759] Nous notons que l'article 9 de la Convention sur le SH dit que "[l]es parties contractantes ne prennent, par la présente Convention, aucun engagement en ce qui concerne le taux des droits de douane".[760] À cet égard, nous rappelons aussi la déclaration du Secrétariat du CCD citée plus haut selon laquelle les pratiques faisant intervenir des préoccupations d'ordre économique ne doivent pas être réglées dans le cadre technologique de la nomenclature mais doivent être réglées par chaque pays importateur qui prendra les mesures nécessaires dans le domaine économique, notamment en ce qui concerne les droits de douane.[761] Qui plus est, ainsi que les Communautés européennes le font remarquer, la position de la Chine semblerait impliquer que la règle a une signification différente dans les cas où l'écart entre les taux de droits est faible ou inexistant.[762] Nous considérons que cette thèse n'est étayée par rien. Et, pour la même raison que nous estimons que le SH concerne le classement tarifaire et non des considérations économiques, nous ne considérons pas que les problèmes de classement "tout à fait particuliers" posés par le chapitre 87 du SH – du fait que ce chapitre contient des positions tarifaires relatives aux articles complets, aux produits intermédiaires et aux pièces – entraînent des difficultés sur le plan fiscal lorsqu'un Membre applique des taux de droits sensiblement différents à l'article complet et aux parties de cet article complet.[763]

7.449 Cela ne veut pas dire, toutefois, que le classement est sans rapport avec les taux de droits. Comme l'ont reconnu les parties, le classement d'une marchandise sous la position tarifaire appropriée

---

[757] Réponses de la Chine aux questions n° 38 et 238 b) du Groupe spécial. Selon la Chine, cette nécessité peut également exister dans le cas de droits de douane proprement dits ou pour d'autres types de droits tels que les droits antidumping et les droits compensateurs.

[758] La Chine fait aussi valoir que "les mesures contestées font partie des mesures que les autorités douanières nationales adoptent fréquemment pour veiller à l'interprétation correcte de leur tarif douanier et au classement correct des importations" (réponse de la Chine à la question n° 13 b) du Groupe spécial).

[759] Réponses du Canada aux questions n° 186 et 225 du Groupe spécial. Le **Canada** estime que la Chine tente de transformer un différend dans le cadre de l'OMC en différend dans le cadre de l'OMD, et fait également abstraction des règles applicables en matière de classement, à commencer par la RGI 1, alors que le classement est une condition préalable à la détermination du montant des droits; mais, comme le Secrétariat de l'OMD l'a souligné, "l'imposition de droits de douane ne relève pas de la compétence légale de l'OMD".

Les **Communautés européennes** font aussi observer que la Chine confond l'interprétation d'une règle générale avec les conséquences fiscales d'une différence entre les droits applicables aux parties et aux produits complets et que l'application d'une règle ne peut être différente pour la seule raison que les conséquences de son application pourraient être plus importantes (observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial).

[760] Le **Secrétariat de l'OMD** considère qu'il ressort clairement de l'article 9 de la Convention sur le SH que la compétence de l'OMD, de ses instruments et de ses comités ne s'étend pas aux questions ayant trait aux tarifs douaniers (lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, page 2).

[761] Voir plus haut le paragraphe 7.439; pièce CDA-19, page 3.

[762] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 118.

[763] Réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial.

est une première étape essentielle pour fixer le droit de douane à appliquer au produit en question.[764] Mais, sur la base des éléments de preuve mentionnés plus haut, nous ne sommes pas persuadés qu'une règle interprétative concernant le classement tarifaire dans le cadre du SH était censée régler des questions relatives au contournement des droits de douane.[765]

7.450 Enfin, nous notons aussi l'argument de la Chine selon lequel il serait arbitraire de conclure que le même ensemble de pièces et de composants utilisé pour assembler le même article fini devrait être classé différemment pour la seule raison que les pièces et composants sont contenus dans un envoi unique ou dans des envois multiples, car cette interprétation invaliderait la manière dont la règle régit la relation entre les pièces et les articles complets.[766] Cet argument, cependant, repose une fois encore sur la propre interprétation de la Chine, selon laquelle la RGI 2 a) est une règle régissant la relation entre les pièces et les articles complets lorsqu'il existe des différences importantes dans les taux de droits applicables, ce qui, d'après nos constatations, n'est pas le cas. De ce fait, nous ne sommes pas convaincus par l'argument de la Chine. En outre, la Chine considère que, même si la RGI 2 a) n'existait pas, la Chine (à l'instar d'autres autorités douanières) aurait tout de même besoin d'un moyen permettant de définir et d'appliquer les limites existant entre les parties et le tout, ce que font les mesures en cause.[767] Sinon, selon elle, elle contreviendrait au principe général voulant que le fond doit l'emporter sur la forme en matière d'application des législations douanières. Cependant, la Chine n'a fourni aucune base juridique ou factuelle, en dehors de ses arguments relatifs à la RGI 2 a), pour étayer sa position selon laquelle la définition et l'application des limites entre les parties et le tout nécessitent de classer des parties importées séparément sous forme d'envois multiples pour être assemblées dans le pays importateur comme étant un tout.

Conclusion

7.451 Au vu de ce qui précède, le **Groupe spécial** ne constate pas que le contexte dans lequel les termes "véhicules automobiles" sont utilisés dans la Liste de la Chine étaye l'interprétation selon laquelle ces termes englobent des pièces et composants importés sous forme d'envois multiples et assemblés pour constituer un véhicule automobile dans le pays importateur.

iii) Objet et but[768]

7.452 La **Chine** fait observer que les Membres peuvent interpréter leurs listes de concessions conformément aux règles du SH (et conformément à la pratique suivie par les autres Membres de l'OMC dans des circonstances similaires) et d'une manière qui est compatible avec l'objet et le but consistant à garantir le bénéfice de concessions tarifaires réciproques et mutuellement avantageuses.[769] La Chine considère que l'importation et l'assemblage de pièces et composants automobiles par le biais d'envois multiples réduisent la valeur des concessions tarifaires que la Chine a négociées, que le fabricant d'automobiles ait l'intention ou non de se soustraire aux taux de droits

[764] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 44, dans lequel il est fait référence à la pièce CDA-16 (OMD, *Manuel sur le classement dans le SH*, partie II, chapitre 4, page II/27). Réponse du Canada à la question n° 113 du Groupe spécial. Voir aussi le paragraphe 7.710.

[765] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 59, note de bas de page 69; réponse du Canada à la question n° 224 du Groupe spécial; pièce CDA-18. Voir aussi plus haut les paragraphes 7.443 à 7.444 pour le texte de ces éléments de preuve.

[766] Réponse de la Chine à la question n° 110 du Groupe spécial.

[767] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 167 et 168.

[768] Voir plus loin le paragraphe 7.699.

[769] Réponse de la Chine à la question n° 38 du Groupe spécial.

plus élevés applicables aux véhicules automobiles.[770] Se référant aux déclarations de l'Organe d'appel dans des affaires antérieures, la Chine fait valoir qu'il est conforme à l'objet et au but du GATT de 1994 d'interpréter les termes "véhicules automobiles" dans la Liste de concessions de la Chine d'une manière qui préserve la valeur, tant sur le plan des recettes fiscales qu'en matière d'accès aux marchés, des taux de droits consolidés plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles.[771] En outre, de l'avis de la Chine, le fait de régler de manière efficace la question du rapport douanier existant entre un article complet et des parties de cet article n'entraîne pas de risque systémique ni pour la sécurité des concessions tarifaires accordées au titre de l'article II, ni pour les disciplines de l'article III concernant le traitement national, étant donné que la façon dont cette question est réglée n'a pas pour résultat que les Membres peuvent classer les articles sur la base de leur utilisation finale, ni qu'ils peuvent imposer des mesures discriminatoires sur les produits importés simplement en qualifiant de mesures à la frontière au titre de l'article II. La Chine estime que sa position consiste simplement à dire que les Membres peuvent interpréter et appliquer leurs listes de concessions conformément aux règles du SH et conformément au principe voulant que les arrangements tarifaires aient un effet tangible.

7.453 Les **Communautés européennes** estiment que les arguments de la Chine reviennent ni plus ni moins à porter atteinte à l'ensemble du système de classement tarifaire et à l'objet et au but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994, à savoir "la sécurité et la prévisibilité" des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce.[772] La raison en est que les mesures en cause classent des parties de produits en tant que produits complets dans un contexte où les listes tarifaires établissent une séparation claire entre les produits et leurs parties. Les Communautés européennes considèrent en outre que ces mesures entraînent aussi un manque de prévisibilité considérable quant à la question de savoir à partir de quel moment un produit est réputé complet et soumis à un droit de douane beaucoup plus élevé, question qui touche au cœur même de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994. Pour les Communautés européennes, il semble n'y avoir aucune limite à la flexibilité dont la Chine a besoin dans le cadre du SH et l'interprétation que la Chine fait de la RGI 2 a), qui tend à inclure dans cette règle la situation des envois multiples visée par les mesures, est une attaque foncière et très grave contre le principe même sur la base duquel les engagements tarifaires des Membres ont été négociés.[773] Les Communautés européennes disent qu'elles ne pourraient pas insister davantage sur les graves conséquences qu'une telle position aurait pour le système commercial multilatéral.

7.454 Les **États-Unis** estiment que la Chine ne tient pas compte de l'objet et du but de la Convention sur le SH.[774] À leur avis, deux objets et buts essentiels de cette Convention sont, premièrement, d'établir des règles uniformes en matière de nomenclature tarifaire pour rendre les statistiques commerciales comparables (comparaison entre les exportations et les importations et entre les différentes parties à la Convention) et, deuxièmement, de faciliter le commerce international. Les États-Unis font valoir que l'interprétation de la RGI 2 a) préconisée par la Chine va totalement à l'encontre de ces objets et buts de la Convention: premièrement, elle compromet la comparabilité des statistiques commerciales établies par les différents membres et la comparabilité entre statistiques d'importation et statistiques d'exportation; et, deuxièmement, elle ôte au classement tarifaire son caractère certain et prévisible et constitue un sérieux obstacle au commerce car, au titre des mesures de la Chine, les marchandises ne sont pas classées telles qu'elles sont importées à la frontière mais

[770] Réponse de la Chine à la question n° 13 du Groupe spécial.

[771] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 92 et 93.

[772] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 69, dans lequel il est également fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[773] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 101.

[774] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 33 à 37.

seulement après avoir été utilisées pour la fabrication et seulement après que le fabricant a procédé à une analyse complexe et vérifié la teneur du produit final en produits nationaux.

7.455 Le **Canada** fait observer que les droits de douane sont appliqués dans le but d'accorder aux producteurs nationaux une certaine protection contre la concurrence des importations (bien que, dans certains pays, en particulier les pays en développement, ils puissent également représenter une source importante de recettes fiscales). Selon le Canada, afin de garantir la prévisibilité du classement tarifaire et de l'obligation fiscale, le SH fait reposer le classement tarifaire des marchandises sur leur description physique au moment de l'importation et n'admet qu'une position (ou sous-position) par produit.[775] En conséquence, selon le Canada, tolérer les efforts déployés par la Chine pour relever le droit applicable aux pièces automobiles sous prétexte d'assurer l'application du droit de douane sur les automobiles, alors qu'elle aurait dû renégocier sa concession tarifaire pour cet article conformément aux dispositions pertinentes de l'Accord sur l'OMC, compromettrait globalement la prévisibilité et la valeur des concessions tarifaires faites par les Membres dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne les pièces.

7.456 Le **Groupe spécial** examine maintenant l'interprétation des termes du traité considérés – à savoir les termes "véhicules automobiles" figurant dans les positions tarifaires de la Liste de concessions de la Chine – à la lumière de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994.[776]

7.457 L'un des objets et des buts de l'Accord sur l'OMC, de manière générale, ainsi que du GATT de 1994 est, ainsi que l'a précisé l'Organe d'appel, la sécurité et la prévisibilité "des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".[777]

7.458 Les parties à la présente affaire ne contestent pas qu'un objet et un but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 sont la sécurité et la prévisibilité des concessions tarifaires. Les parties ne sont en revanche pas d'accord sur le point de savoir si la sécurité et la prévisibilité des concessions tarifaires seront compromises si les termes "véhicules automobiles" figurant dans les concessions tarifaires de la Chine reprises dans la Liste de concessions de ce pays sont interprétés comme incluant

---

[775] Réponse du Canada à la question n° 140 du Groupe spécial. Le Canada fait aussi observer que la Chine a accepté d'appliquer au Canada un taux de droit plus faible pour les pièces automobiles que pour les véhicules automobiles et qu'elle ne peut se prévaloir de l'article XX d) pour justifier la modification unilatérale de cet engagement et déroger à sa liste simplement parce qu'elle n'est maintenant plus satisfaite de cet engagement (deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 77).

[776] Tout comme l'a constaté le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, nous considérons que l'Accord sur l'OMC et le GATT de 1994 sont aussi les traités à prendre en considération pour examiner la question des termes du traité en cause (c'est-à-dire les termes "véhicules automobiles" figurant dans les positions tarifaires de la Liste de concessions de la Chine) étant donné que la Liste de la Chine est devenue partie intégrante du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'OMC à la lumière de l'article II:7 du GATT de 1994 et de l'article II:2 de l'Accord sur l'OMC, respectivement. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.317.

[777] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 82. L'Organe d'appel note aussi que la "sécurité et la prévisibilité" sont également mentionnées à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Nous notons également la référence faite par le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* à la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Argentine – Textiles et vêtements*, selon laquelle "[l']un des objets et des buts fondamentaux du GATT de 1994, énoncés à l'article II, est de préserver la valeur des concessions tarifaires négociées par un Membre avec ses partenaires commerciaux et consolidées dans la liste de ce Membre" (rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.319).

les pièces et composants importés sous forme d'envois multiples pour être assemblés en un véhicule automobile en Chine.

7.459 La Chine fait valoir qu'il est conforme à l'objectif du maintien de la sécurité et de la prévisibilité des concessions tarifaires d'interpréter les termes "véhicules automobiles" utilisés dans sa liste de concessions d'une manière qui préserve la valeur, tant sur le plan fiscal qu'en matière d'accès aux marchés, des taux de droits consolidés plus élevés qu'elle a négociés pour les véhicules automobiles. À l'inverse, les Communautés européennes soutiennent que l'interprétation de la Chine porte atteinte à l'ensemble du système de classement tarifaire et au but et à l'objet du traité, à savoir "la sécurité et la prévisibilité" des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce.[778] Le Canada estime aussi qu'en interprétant les termes en cause comme le préconise la Chine on compromettrait globalement la prévisibilité et la valeur des concessions tarifaires faites par les Membres dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne les pièces.

7.460 Premièrement, ainsi que nous l'avons noté plus haut, le but et objectif principal de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 est de maintenir la sécurité et la prévisibilité des arrangements réciproques en matière d'accès aux marchés exprimés par les concessions tarifaires. Cela signifie, à notre avis, que les concessions tarifaires doivent être interprétées de manière à profiter à la fois au Membre importateur, la Chine, et aux Membres exportateurs. Si nous faisons le lien entre le but et objectif du traité considéré et les faits de la cause, nous considérons que la Chine est en droit de percevoir les recettes correspondant aux taux de droits plus élevés applicables aux véhicules automobiles relevant des positions tarifaires pertinentes de sa liste, tandis que les pays exportateurs devraient pouvoir exporter les pièces et composants de véhicules automobiles aux taux de droits applicables aux pièces automobiles relevant des positions tarifaires pertinentes. Considérée dans ce contexte, une interprétation des termes "véhicules automobiles" utilisés dans le tarif qui inclurait les pièces et composants automobiles importés sous forme d'envois multiples pour être assemblés en véhicules automobiles dans le pays importateur pourrait effectivement compromettre l'objectif et le but consistant à maintenir la sécurité et la prévisibilité des arrangements réciproques en matière d'accès aux marchés exprimés par les concessions tarifaires de la Chine. Cela est d'autant plus vrai que l'un des objets et des buts de l'Accord sur l'OMC en général ainsi que du GATT de 1994, comme l'a constaté l'Organe d'appel, est *la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce*.

7.461 Nous considérons aussi qu'un éclairage supplémentaire sur la question d'interprétation dont nous sommes saisis nous est donné par l'objet des négociations des Membres sur la facilitation des échanges.[779] L'objet de ces négociations est "d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises".[780] À notre avis, cet objet peut être rapproché de l'objet et du but

[778] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 69, dans lequel il est également fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 243.

[779] Le Groupe spécial note qu'en novembre 2001 les Membres de l'OMC sont convenus d'engager des négociations sur la facilitation des échanges. Le mandat de ces négociations est le suivant: "Les négociations viseront à clarifier et à améliorer les aspects pertinents des articles V, VIII et X du GATT de 1994 *en vue d'accélérer encore le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit*." Les Membres sont convenus en outre que "les négociations [viseraient] par ailleurs à définir des dispositions pour une coopération effective entre les autorités douanières et toutes autres autorités appropriées sur les questions de facilitation des échanges et de respect des procédures douanières" (décision adoptée par le Conseil général le 1er août 2004, Annexe D, paragraphe 1).

[780] Le Secrétariat de l'OMD a noté que le préambule de la Convention originelle sur la Nomenclature douanière de Bruxelles (NDB) (15 décembre 1950) précise qu'il serait souhaitable de disposer d'"un cadre

globaux consistant à réduire les obstacles au commerce au titre de l'Accord sur l'OMC. En conséquence, le pouvoir discrétionnaire dont un Membre peut disposer concernant les questions liées au commerce doit être exercé d'une manière qui soit non seulement compatible avec ses obligations dans le cadre de l'Accord sur l'OMC, mais aussi conforme à l'objet et au but globaux de l'Accord sur l'OMC, y compris les négociations sur la facilitation des échanges.

7.462 Pour les raisons qui précèdent, nous constatons qu'une interprétation des termes "véhicules automobiles" qui inclurait les pièces et composants importés sous forme d'envois multiples pour être assemblés en véhicules automobiles pourrait compromettre l'objet et le but mêmes de l'ensemble de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994.

iv) Pratique ultérieurement suivie[781]

7.463 Nous examinons maintenant, sur la base de la pratique de la Chine elle-même et de la pratique suivie par les autres Membres depuis l'accession de la Chine à l'OMC, si la Chine a prouvé l'existence d'une pratique ultérieurement suivie qui impliquerait un accord entre les Membres de l'OMC concernant l'interprétation des positions tarifaires en question et, en particulier, concernant l'application de la RGI 2 a) à des marchandises pour lesquelles il existe des positions tarifaires séparées relatives au produit complet, d'une part, et aux parties de ce produit, d'autre part.

Pratique suivie par la Chine

7.464 La **Chine** fait observer que, avant l'adoption des mesures, elle n'avait pas de procédure pour déterminer si des envois multiples de pièces et de composants étaient liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule donné.[782] La Chine fait aussi remarquer qu'elle n'a pas de loi ou réglementation générale traitant de chaque cas dans lequel il existe un écart important entre le taux de droit applicable à un article complet et le taux applicable aux parties de cet article.[783] De l'avis de la Chine, le fait qu'elle a établi un processus douanier pour régir la relation en matière de classement tarifaire entre les pièces et les articles complets dans un cas ne veut pas dire qu'elle doit établir un processus douanier semblable dans d'autres cas du même genre. En fait, la Chine répartit les ressources de son administration douanière en tenant compte de plusieurs facteurs, y compris l'importance commerciale des produits en question, le volume des importations et le manque à gagner potentiel résultant du classement erroné des importations.[784]

7.465 À cet égard, les **Communautés européennes** estiment que le fait que la Chine a adopté les mesures en 2004 et 2005, soit trois à quatre ans après son accession à l'OMC, démontre que la Chine interprétait la RGI 2 a) différemment avant l'adoption des mesures, bien qu'elle affirme que son interprétation actuelle constituait la prémisse sur la base de laquelle elle a négocié son accession à

---

commun pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers" (lettre de l'OMD du 30 juillet 2007, page 2).

[781] Voir aussi les paragraphes 7.702 à 7.705 dans la section relative aux kits CKD et aux kits SKD.

[782] Réponse de la Chine à la question n° 12 b) du Groupe spécial.

[783] Réponse de la Chine à la question n° 57 du Groupe spécial, dans laquelle elle fait référence à sa réponse à la question n° 12 c). Comme exemple de cas dans lesquels il existe un écart important entre le taux de droit applicable à l'article complet et le taux applicable aux parties de cet article, la Chine mentionne les ventilateurs (position 8414.5110) pour lesquels le taux de droit était de 21,7 pour cent (au moment de l'accession) et les parties de ventilateurs (8414.9020) pour lesquelles le taux de droit était de 21,0 pour cent ainsi que les machines et appareils pour le conditionnement de l'air (8415.1000) pour lesquels le taux de droit était de 21 pour cent (au moment de l'accession) et les pièces de ces machines et appareils (8415.9010) pour lesquelles le taux de droit était de 11,7 pour cent.

[784] Réponse de la Chine à la question n° 57 du Groupe spécial.

l'OMC.[785] La thèse anticontournement de la Chine n'est donc qu'une invention *a posteriori* pour défendre les mesures dont le Groupe spécial est saisi. Les Communautés européennes font remarquer qu'il n'y a dans les mesures en cause pas la moindre référence – et encore moins une justification plus détaillée – qui renverrait même de loin à la RGI 2 a) ou à son libellé.[786]

7.466 Compte tenu de l'absence de toute pratique pertinente pour l'interprétation des positions tarifaires considérées avant l'adoption des mesures en Chine, le **Groupe spécial** ne trouve pas dans la propre pratique de la Chine d'exemples d'une pratique ultérieurement suivie, qui pourrait établir l'existence d'un accord entre les Membres concernant l'interprétation des positions tarifaires en cause de la manière préconisée par la Chine. Depuis son accession à l'OMC, la Chine a toujours inscrit dans sa liste des taux de droits plus élevés pour les véhicules automobiles que pour les pièces automobiles.[787] La Chine nous informe en outre qu'il n'existait aucun mécanisme ou mesure comparable aux mesures en cause avant l'adoption des mesures actuelles en 2004 et 2005. Elle n'a pas non plus fourni de preuve qu'elle interprétait les positions tarifaires considérées de la même manière avant et après l'adoption des mesures. Notre appréciation est en outre étayée par le fait qu'aucune autre position tarifaire dans la Liste de la Chine comportant des lignes séparées pour les articles complets, d'une part, et les parties d'articles complets, d'autre part, ne fait l'objet du même type d'interprétation tarifaire que celle dont il s'agit en l'espèce.

Pratique suivie par les autres Membres – *En général*

7.467 La **Chine** fait observer que de nombreux Membres de l'OMC, y compris les trois plaignants dans la présente procédure, ont appliqué, tant avant qu'après l'accession de la Chine à l'OMC, des mesures interdisant de recourir aux opérations d'assemblage sur le territoire national comme moyen de contourner les droits, qu'il s'agisse de droits de douane proprement dits ou de droits antidumping/compensateurs.[788] Selon la Chine, ces mesures démontrent qu'il existe parmi les Membres une pratique consistant à interpréter les termes relatifs à un article complet comme incluant l'importation et l'assemblage des pièces constitutives de cet article lorsque cela est nécessaire pour empêcher le contournement des droits. En outre, cette pratique ultérieure implique qu'il existe dans une certaine mesure accord sur la manière dont les Membres de l'OMC peuvent interpréter les termes relatifs à un article complet comme incluant les pièces et composants de cet article, et sur les mesures que les Membres peuvent adopter pour faire échec à l'utilisation des opérations de montage sur le territoire national comme moyen de contourner les droits applicables aux articles complets. Plus spécifiquement, la Chine fait référence à une décision de classement du Canada concernant certaines importations de meubles qu'elle estime être directement comparable à ses propres mesures[789], à des mesures anticontournement prises par d'autres Membres concernant des droits antidumping et des droits compensateurs, et aux mesures appliquées par d'autres Membres concernant les envois échelonnés. La Chine indique en outre qu'en dehors de ces exemples, elle n'a *pas* connaissance d'autres mesures adoptées par une autre partie à la Convention sur le SH qui seraient directement comparables aux mesures en cause en l'espèce.[790]

---

[785] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 120, renvoyant aux réponses de la Chine aux questions n° 12 b) et 111 du Groupe spécial.

[786] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 121.

[787] Voir la réponse de la Chine à la question n° 2 du Groupe spécial.

[788] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 111, 146 à 148.

[789] Réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial.

[790] Réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial. La Chine fait aussi remarquer qu'étant donné que la Convention sur le SH compte 124 parties contractantes, il lui est impossible de procéder à un examen complet de toutes les lois et réglementations nationales de ces pays qui sont comparables aux

7.468 Pour les **Communautés européennes**, le fait que la Chine n'est pas en mesure de présenter des éléments de preuve concernant l'existence de mesures comparables dans d'autres pays signifie nécessairement qu'elle ne peut pas fournir de preuve d'une pratique douanière internationale susceptible d'étayer sa position.[791] Les Communautés européennes font observer que, dans les Communautés européennes, la RGI 2 a) ne s'applique qu'aux marchandises présentées au même moment et au même endroit. En outre, elles estiment que la Chine fait l'amalgame entre la question des renseignements justes et des renseignements inexacts sur le classement douanier et sa thèse sur la pertinence des règles antidumping pour l'appréciation des mesures en cause, alors que les mesures antidumping n'ont rien à voir avec le classement tarifaire.[792]

7.469 Les **États-Unis** font observer qu'à la différence de la Chine ils n'ont pas appliqué la RGI 2 a) pour classer des envois multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet.[793] Le Service des douanes des États-Unis a plutôt conclu que les envois en vrac à des fins d'inventaire ne sont pas visés par la RGI 2 a), car ces envois ne sont pas effectués à des fins d'emballage, de manutention ou de transport. En outre, aux États-Unis, il n'est pas considéré qu'il y a contournement de l'obligation fiscale lorsque les pièces d'une machine, soumises à un taux de droit moins élevé que la machine finie, sont importées séparément sous forme d'envois distincts (aux taux de droits moins élevés qui leur sont appliqués) pour être assemblées ultérieurement et constituer une machine finie.[794]

7.470 Le **Canada** estime avoir démontré l'existence d'une pratique ultérieure claire selon laquelle les Membres de l'OMC qui sont aussi membres de l'OMD interprètent l'expression "en l'état" comme désignant un classement établi en fonction des caractéristiques objectives d'un produit faisant l'objet d'un envoi unique.[795] Le Canada fait valoir qu'un acte isolé d'un seul Membre de l'OMC ne peut constituer une pratique ultérieurement suivie et que la Chine n'a pas pu faire état "d'actes ou de déclarations" des Membres de l'OMC en ce qui concerne l'interprétation des positions tarifaires concernées.[796] Le Canada considère que les mesures anticontournement prises dans le contexte des droits antidumping et des droits compensateurs ne sont pas pertinentes d'un point de vue juridique pour juger de mesures concernant des droits de douane proprement dits.

7.471 En résumé, pour prouver l'existence d'une pratique ultérieurement suivie correspondant aux mesures en cause, la Chine s'appuie essentiellement sur trois types de mesures adoptées par d'autres Membres: premièrement, une décision de classement de l'Agence des services frontaliers du Canada ("ASFC") concernant des importations de meubles; deuxièmement, des mesures anticontournement imposées par d'autres Membres concernant des droits antidumping et des droits compensateurs; et, troisièmement, des mesures autorisant à traiter des entités démontées ou non montées importées sous

---

mesures en cause. Tout en reconnaissant les difficultés auxquelles peut être confrontée une partie pour rechercher et produire des éléments de preuve spécifiques à l'appui de sa thèse, le Groupe spécial rappelle que c'est à la partie qui formule une allégation, aussi bien factuelle que juridique, qu'il incombe d'en prouver le bien-fondé.

[791] Observations des Communautés européennes sur la réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial.

[792] Réponse des Communautés européennes à la question n° 116 du Groupe spécial.

[793] Réponse des États-Unis à la question n° 116 du Groupe spécial.

[794] Réponse des États-Unis à la question n° 116 du Groupe spécial.

[795] Réponse du Canada à la question n° 210 b) du Groupe spécial, renvoyant aussi à sa réponse à la question n° 186 du Groupe spécial.

[796] Réponse du Canada à la question n° 116 du Groupe spécial.

forme d'envois multiples (situation dite des "envois échelonnés") comme une entrée unique aux fins du classement tarifaire.[797] Le **Groupe spécial** examinera ces mesures tour à tour.

Pratique des autres Membres – *Décision du Canada relative au classement de meubles*

7.472 La décision de l'ASFC relative au classement de meubles à laquelle la Chine fait référence se rapporte à la politique du Canada concernant le classement tarifaire des meubles importés à l'état démonté[798]: lorsque l'importateur/le détaillant a acheté des meubles complets à l'étranger et les a démontés (mis en pièces détachées) pour les importer séparément au Canada sur un certain laps de temps, l'ASFC a conclu ce qui suit:

> "[a]fin de déterminer si des articles doivent être classés en tant que meubles démontés [au sens de la RGI 2 a]], la réalité commerciale de la transaction entre l'importateur et l'exportateur doit être étudiée (par exemple: *quelles sont les marchandises achetées* par l'importateur – meubles complets ou pièces non liées)"[799] (pas d'italique dans l'original).

7.473 L'ASFC a considéré que, même si certaines opérations et pratiques commerciales pouvaient demander que des articles commandés en tant qu'unités complètes soient expédiés séparément sur un certain laps de temps pour diverses raisons, ces pratiques d'expédition ne changeaient rien au fait que les marchandises avaient été commandées en tant qu'unités complètes et non en tant que pièces.

7.474 La **Chine** allègue que le classement tarifaire des meubles par l'ASFC décrit ci-dessus ne se distingue en rien de l'interprétation que la Chine fait de sa propre liste de concessions[800]: 1) dans les deux cas il a été conclu, par application de la RGI 2 a), que l'importation et l'assemblage de pièces pouvaient, dans certaines circonstances, être considérés aux fins du classement comme l'importation de l'article complet; 2) dans les deux cas, il s'agit d'empêcher le contournement du taux de droit plus élevé applicable à l'article complet puisque, dans le tarif douanier, le taux de droit applicable à l'article complet est plus élevé que le taux de droit applicable aux parties de cet article; 3) le but et l'effet des mesures sont, dans les deux cas, de déterminer "la réalité commerciale" de l'opération d'importation correspondante; et 4) dans les deux cas, les mesures ont pour résultat que les positions tarifaires séparées relatives aux "parties de l'article" couvrent l'importation i) des pièces de rechange et ii) des pièces qui sont combinées avec des pièces d'origine nationale pour produire un article qui ne serait pas classé en tant qu'article importé complet au titre de la RGI 2 a).

7.475 Le **Canada** fait observer que la décision de la l'ASFC concernant les meubles doit être distinguée des mesures en cause en l'espèce, eu égard, notamment, aux considérations suivantes[801]: 1) la décision de l'ASFC s'applique uniquement aux meubles complets qui sont fabriqués à l'étranger mais démontés pour l'importation et qui doivent être remontés au Canada (elle ne s'applique pas aux meubles canadiens fabriqués au Canada); et 2) pour déterminer ce que l'importateur importe

---

[797] En réponse à une question du Groupe spécial, la Chine indique qu'en dehors de la décision de l'ASFC concernant le classement des meubles et des mesures prises en rapport avec les droits antidumping/compensateurs, la Chine *n'a* connaissance d'aucune mesure adoptée par une autre partie à la Convention sur le SH qui serait directement comparable aux mesures en cause en l'espèce (réponse de la Chine à la question n° 238 b) du Groupe spécial).

[798] Agence des services frontaliers du Canada, "Classement tarifaire des meubles importés à l'état démonté", Mémorandum D10-14-38, 23 mars 2006 (pièce CHI-22).

[799] Pièce CDA-22, paragraphe 6.

[800] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 119.

[801] Réponse du Canada à la question n° 124 b) et c) du Groupe spécial.

effectivement, les agents des douanes du Canada examinent les bons de commande et les documents d'importation afin de s'assurer que les marchandises importées sont couvertes par le même bon de commande, mais il n'est pas présumé qu'il y a eu violation.

7.476 Le **Groupe spécial** note que, comme le fait valoir la Chine, la décision de l'ASFC concerne l'application de la RGI 2 a) à des marchandises (des parties d'un article complet) qui sont importées sous forme d'envois multiples et que, dans les deux cas, les taux de droits applicables aux articles complets sont plus élevés que ceux qui sont applicables aux parties de ces articles. Mais nous relevons aussi certaines différences entre la décision de l'ASFC et les mesures en cause pour ce qui est de l'application de la RGI 2 a) aux parties importées sous forme d'envois multiples.

7.477 Tout d'abord, nous considérons que dans la décision de l'ASFC la RGI 2 a) est appliquée de façon plus restrictive que dans les mesures en cause. Comme le fait observer le Canada, la décision de l'ASFC ne concerne que les meubles complets qui ont été entièrement fabriqués à l'étranger, et démontés pour l'importation avant d'être remontés au Canada. Dans le paragraphe pertinent de cette décision, il est indiqué que les articles importés spécifiquement soit "en tant que pièces de rechange" soit pour "être incorporés à une composante nationale dans la fabrication de meubles canadiens"[802] seront classés selon leur propre compte dans la position appropriée du SH. Dans cette décision, la RGI 2 a) n'est donc pas appliquée aux meubles canadiens fabriqués au Canada. En revanche, les mesures en cause ne limitent pas l'application de la RGI 2 a) aux véhicules automobiles qui ont été fabriqués et démontés à l'étranger pour être remontés en Chine. Ces mesures couvrent en fait des situations très diverses, y compris celle dans laquelle des pièces automobiles sont importées pour être incorporées à la fabrication de véhicules automobiles d'origine nationale.

7.478 À cet égard, ce qui est décrit comme "la réalité commerciale" dans la décision de l'ASFC, réalité que les agents des douanes du Canada considéraient comme la plus pertinente aux fins de l'application des principes de la RGI 2 a), se distingue aussi des considérations prises en compte dans les mesures en cause. La Chine fait valoir que, bien que la décision ne précise pas en quoi consiste cette réalité commerciale, le but paraît être de déterminer si l'*intention* de l'importateur était d'importer des meubles entiers à l'état démonté ou si son intention était d'importer des parties de meubles non liées entre elles. Si l'on considère les choses sous cet angle, la Chine fait valoir que c'est également le cas pour les mesures en cause: là aussi, la réalité commerciale de l'opération d'importation correspondante est déterminée par l'intention de l'importateur d'assembler un véhicule automobile avec des pièces automobiles importées qui dépassent certains seuils spécifiés dans les mesures.[803] Selon la Chine, la seule différence, c'est que, dans la décision de l'ASFC, la base sur laquelle la réalité commerciale est déterminée n'est pas précisée, alors que les mesures en cause définissent des seuils

[802] S'agissant des "articles importés pour être incorporés à une composante nationale dans la fabrication de meubles canadiens" (paragraphe 6 de la décision) dont la décision précise qu'ils seront classés en tant que "pièces", le Canada indique qu'aucun seuil n'est fixé concernant la teneur en éléments nationaux (réponse du Canada à la question n° 124 c) du Groupe spécial).

[803] Toutefois, nous rappelons aussi la déclaration de la Chine selon laquelle "les autorités douanières interprètent et appliquent leurs tarifs douaniers conformément aux règles du SH, et non en fonction de l'intention de l'importateur de se soustraire au taux de droit applicable" (réponse de la Chine à la question n° 13 du Groupe spécial).

Pour le Groupe spécial, cette déclaration est difficile à concilier avec l'analogie établie ci-dessus par la Chine entre les mesures en cause et la décision de l'ASFC basée sur l'intention de l'importateur. Le Groupe spécial ne comprend pas non plus pourquoi un certain type d'intention devrait être pris en compte pour interpréter une disposition tarifaire tandis qu'un autre type d'intention ne compte pas.

précis à partir desquels la Chine classe les entrées multiples comme équivalentes à l'article complet, ce qui rend ces mesures à la fois plus transparentes et plus prévisibles.[804]

7.479 Nous ne souscrivons toutefois pas à la manière dont la Chine interprète la "réalité commerciale" considérée par l'ASFC dans le cas des meubles. Dans la décision de l'ASFC, il est dit que la réalité commerciale désigne la transaction effective entre l'exportateur et l'acheteur (exprimée par les mots "quelles sont les marchandises achetées ..."), mais il n'est pas fait référence à l'intention de l'importateur. Dans la mesure où la décision de l'ASFC ne détermine pas la réalité commerciale de la transaction d'importation correspondante en se fondant sur l'intention de l'importateur d'assembler des meubles complets avec les parties de meubles importées, nous ne considérons pas que les deux mesures soient comparables comme la Chine le soutient.

7.480 En outre, les mesures en cause en l'espèce sont censées empêcher que les opérations d'assemblage dans le pays ne soient utilisées comme un moyen de contourner les droits sur les articles complets.[805] Nous ne trouvons pas d'objectif comparable dans la décision de l'ASFC. Cette décision précise simplement que les articles qui sont importés pour être incorporés à une composante nationale dans la fabrication de meubles canadiens seront classés selon leur propre compte dans la position appropriée du SH.[806]

7.481 En conséquence, en dehors de la question de savoir si le principe de la RGI 2 a) a été correctement appliqué dans la décision de l'ASFC, ce qui n'entre pas dans le cadre du présent différend, nous ne constatons pas que la décision de l'ASFC soit précisément comparable aux mesures en cause pour ce qui est de l'application de la RGI 2 a). De toute manière, même si la mesure du Canada était directement comparable aux mesures en cause, cette mesure ne constituerait pas à elle seule une "pratique ultérieurement suivie" au sens de l'article 31.1 b) de la *Convention de Vienne*, une telle pratique ne pouvant être établie que par une suite d'actes communs, cohérents et concordants des Membres de l'OMC.

Pratique des autres Membres – *Anticontournement des droits antidumping et des droits compensateurs*

Droits antidumping et droits de douane proprement dits

7.482 La **Chine** fait aussi valoir que les pratiques qui sont suivies par les Membres pour empêcher le contournement des droits antidumping ou des droits compensateurs sont transposables aux mesures destinées à empêcher le contournement des droits de douane proprement dits.[807] À son avis, dans le contexte d'une ordonnance antidumping ou d'une ordonnance en matière de droits compensateurs, il est possible à un Membre d'appliquer une mesure antidumping ou compensatoire sur les importations de pièces et composants d'un article complet lorsque cela est nécessaire pour empêcher le contournement des droits antidumping ou des droits compensateurs qui sont applicables à cet article complet. Par conséquent, sur le plan de l'interprétation des traités, ce problème d'interprétation devrait être résolu de la même manière pour les droits antidumping/compensateurs et pour les droits de douane proprement dits.

[804] Réponse de la Chine à la question n° 124 a) du Groupe spécial.
[805] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 153.
[806] Pièce CHI-22, paragraphe 7. Réponse du Canada à la question n° 210 b) du Groupe spécial, où il est également fait référence à la réponse à la question n° 186.
[807] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 120, 138 à 145.

7.483 Plus spécifiquement, de l'avis de la Chine, aussi bien les droits de douane proprement dits que les droits antidumping sont des "droits" régis par l'article II du GATT de 1994, ce qui exige des autorités nationales qu'elles déterminent si la marchandise importée est correctement classée. La Chine fait valoir qu'il n'y a pas non plus de règles anticontournement dans le contexte des droits antidumping et que "quelle que soit, sur le plan juridique, la base d'imposition des droits, les droits sont des droits une fois qu'ils ont été valablement mis en place" et ils peuvent donc tous faire l'objet d'un contournement.[808] La Chine fait observer que l'existence de positions tarifaires séparées pour les pièces et composants d'un article ne détermine pas la manière dont un Membre peut interpréter et appliquer une position tarifaire pour l'article complet. En conséquence, la Chine considère que les autorités nationales devraient pouvoir établir une ligne de démarcation entre l'importation de l'article complet et l'importation des parties de cet article sur la base d'une "approche raisonnable et pratique" comme celle qu'ont adoptée d'autres Membres dans le contexte des droits antidumping.[809] La Chine ne considère pas que le but des droits antidumping soit plus pertinent que le but reconnu des droits de douane proprement dits[810], dès lors qu'ils peuvent être les uns comme les autres réellement compromis. Si différence il y a, elle tient au caractère tout à fait particulier des droits antidumping qui fait qu'il serait probablement plus difficile aux Membres d'étendre la portée des mesures aux pièces et composants d'un produit.[811]

7.484 Les **Communautés européennes** estiment que l'on ne peut pas invoquer les règles anticontournement dans le domaine de l'antidumping pour établir une pratique ultérieure pertinente pour l'interprétation des obligations de la Chine au titre de l'article II du GATT et de sa liste de concessions, car cela ferait totalement abstraction du fait que les droits antidumping et les droits de douane obéissent à une logique complètement différente et résultent de deux ensembles différents d'obligations dans le cadre de l'OMC.[812]

7.485 Les Communautés européennes font valoir que les droits antidumping ne sont pas des droits de douane relevant de l'article II du GATT de 1994 mais constituent plutôt une exception à l'article II du GATT de 1994 et au principe NPF. En outre, les droits antidumping ne peuvent être imposés qu'à l'issue d'une enquête établissant que des importations faisant l'objet d'un dumping causent un dommage à la branche de production nationale.[813] Les Communautés européennes ajoutent que les droits antidumping font l'objet d'obligations détaillées qui sont énoncées à l'article VI du GATT et dans l'Accord antidumping et qu'ils visent à rétablir des conditions de commerce loyales entre les importations faisant l'objet d'un dumping et les produits nationaux similaires et à protéger la branche de production nationale contre le dommage causé par le dumping.[814]

7.486 Les **États-Unis** font observer que l'analogie faite par la Chine avec les pratiques antidumping des Membres n'est pas pertinente faute de procédure engagée par la Chine au titre des règles de

---

[808] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 70.

[809] La Chine fait référence à l'affaire *Presses à imprimer importées en provenance d'Allemagne et du Japon* du Département du commerce des États-Unis (voir plus loin les paragraphes 7.501 à 7.507). Elle fait aussi référence à un argument avancé par les États-Unis dans l'affaire *CE – Pièces détachées et composants* lequel, à son avis, établit une analogie entre le contournement des droits antidumping/droits compensateurs et le contournement des droits de douane proprement dits (première communication écrite de la Chine, paragraphe 143, dans lequel il est fait référence au paragraphe 4.37 du rapport du Groupe spécial).

[810] Selon la Chine, le but des droits de douane proprement dits est de réglementer l'accès aux marchés pour les importations et de générer des recettes douanières.

[811] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 72 à 78.

[812] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[813] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[814] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

l'article VI du GATT de 1994 et de l'Accord antidumping, étant donné que les règles régissant les mesures antidumping sont différentes des règles de l'article II du GATT de 1994 et n'ont donc aucune pertinence pour ce qui est des mesures de la Chine.[815]

7.487 Les États-Unis font valoir que, en ce qui concerne les droits antidumping, le Membre qui procède à l'enquête n'est pas tenu de les imposer sur la base des lignes tarifaires, ce qui fait que dans le contexte antidumping, à la différence de ce qui se passe pour les droits de douane régis par l'article II, les lignes tarifaires et la manière dont les concessions tarifaires sont inscrites dans la liste d'un Membre ne sont pas pertinentes.[816] Les États-Unis font observer que les mesures antidumping ne sont autorisées que dans certaines circonstances, à savoir lorsque le Membre procédant à l'enquête constate l'existence d'un dumping, d'un dommage et d'un lien de causalité.[817] En outre, les États-Unis font valoir que, lorsque des droits antidumping sont imposés dans un contexte de contournement, ils ne sont pas appliqués de la manière dont la Chine cherche à appliquer les impositions prévues par les mesures en cause: le Membre qui procède à l'enquête n'impose pas les mêmes droits antidumping sur les produits visés par une décision en matière de contournement que sur les produits qui étaient clairement visés par l'ordonnance antidumping au départ.[818] Le montant du droit qui frappe les produits visés par l'ordonnance antidumping n'est pas uniforme, du moins dans le système des États-Unis. Les droits antidumping sont plutôt fixés sur la base du montant du dumping constaté dans le cadre de transactions données portant sur des produits donnés.

7.488 Le **Canada** estime lui aussi que l'application des droits antidumping dans le cadre de l'Accord antidumping est régie par un régime distinct et que les droits antidumping sont des mesures qui ne constituent ni des "droits de douane proprement dits" ni "d'autres droits ou impositions" visés par l'article II du GATT de 1994.[819] Le Canada considère qu'il y a une différence fondamentale entre les droits antidumping et les droits de douane proprement dits en cela que les droits antidumping sont appliqués de manière temporaire pour corriger une situation dans laquelle les importations en provenance d'un autre Membre font l'objet d'un dumping sur le marché intérieur d'un Membre et causent un dommage aux producteurs nationaux de produits similaires.[820] En revanche, les droits de douane proprement dits ne visent pas à remédier à une situation préjudiciable (un "dommage") et n'ont pas trait non plus à des activités sur le marché intérieur. L'absence de "tort" et le besoin de remédier à de telles actions explique pourquoi la notion de mesures anticontournement ne s'applique pas à des droits de douane valables et légitimes et pourquoi elle se rapporte uniquement aux droits antidumping qui, de par leur nature, sont conçus pour lutter contre des actions dont il a déjà été constaté qu'elles étaient illicites au regard de la législation nationale d'un Membre.

7.489 À l'appui de son argument selon lequel c'est la même logique qui sous-tend les mesures anticontournement dans le contexte des droits antidumping ou des droits compensateurs et

---

[815] Réponse des États-Unis à la question n° 140 du Groupe spécial.

[816] La Chine convient que les droits antidumping sont définis par rapport au champ de l'enquête et non par rapport aux lignes tarifaires, mais estime que cette distinction ne fait pas de différence. Les mesures antidumping et les dispositions tarifaires concernent les unes comme les autres des produits spécifiques. Les États-Unis n'expliquent pas pourquoi la manière dont est résolue la question de savoir si une référence à un produit englobe les pièces et composants dudit produit s'ils sont utilisés pour assembler un produit complet devrait être différente simplement parce que le produit auquel le droit s'applique est décrit dans le champ d'application d'une mesure antidumping et non dans une ligne tarifaire (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 79).

[817] Réponses des États-Unis aux questions n° 67 et 140 du Groupe spécial.

[818] Réponse des États-Unis à la question n° 140 du Groupe spécial.

[819] Réponse du Canada à la question n° 140 du Groupe spécial.

[820] Réponse du Canada à la question n° 140 du Groupe spécial.

l'interprétation par la Chine des positions tarifaires en question, la Chine part de l'idée qu'il n'existe pas de différence entre les droits antidumping et les droits de douane proprement dits, car ils sont les uns comme les autres des "droits", indépendamment de la base juridique sur laquelle ils sont appliqués, et ils peuvent les uns et les autres faire l'objet d'un contournement. Premièrement, le **Groupe spécial** note que les droits de douane proprement dits et les droits antidumping sont régis par deux ensembles de règles différents dans le cadre de l'Accord sur l'OMC, à savoir l'article II et l'article VI du GATT de 1994, et l'Accord antidumping. L'Accord antidumping, en particulier, énonce des règles détaillées concernant l'application des droits antidumping et fixe notamment des conditions préalables à cette application, telles que la constatation de l'existence d'un dumping, d'un effet dommageable pour la branche de production nationale concernée et d'un lien de causalité entre ces deux facteurs. Ces règles ne sont liées en aucune manière à l'interprétation de la Liste de concessions d'un Membre.

7.490 En outre, la référence faite aux droits antidumping à l'article II:2 du GATT de 1994 ne signifie pas que les droits antidumping sont également des droits de douane proprement dits au sens de l'article II du GATT de 1994. Comme l'ont fait remarquer les plaignants, les types d'impositions énumérés à l'article II:2 sont des exceptions aux disciplines de l'article II voulant que les produits importés en provenance d'autres Membres ne peuvent être soumis à d'autres droits et impositions que les droits de douane proprement dits inscrits dans la liste d'un Membre.[821]

7.491 En outre, le but des droits de douane proprement dits, par rapport à celui des droits antidumping est, à notre avis, un autre facteur qui distingue les premiers des seconds: les droits de douane proprement dits ont pour but de réglementer l'accès aux marchés pour les importations et de générer des recettes, comme l'a fait observer la Chine, alors que les droits antidumping peuvent être imposés, en tant que de besoin et dans la mesure où il est attesté que les conditions préalables énoncées dans l'Accord antidumping sont réunies, pour lutter contre les effets dommageables causés, sur le marché intérieur du pays importateur, par des importations faisant d'une manière illicite l'objet d'un dumping. En outre, les droits de douane proprement dits sont imposés sur des marchandises importées relevant des positions tarifaires appropriées d'un tarif douanier sans qu'aucune notion d'activité illicite soit attachée à ces importations.

7.492 À la lumière de ce qui précède, nous ne constatons pas que la Chine a démontré qu'il n'y avait pas de différence entre les droits de douane proprement dits et les droits antidumping.

---

[821] L'Organe d'appel, dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, a déclaré ce qui suit:

> "... nous relevons que l'article II:2 du GATT de 1994 donne des exemples de mesures qui ne peuvent *pas* être considérées comme des "droits de douane proprement dits" ni comme des "autres droits ou impositions". Ces mesures incluent les impositions équivalant à une taxe intérieure, les droits antidumping ou les droits compensateurs et les redevances ou autres droits correspondant au coût des services rendus. Elles peuvent aussi être fondées sur la valeur et/ou le volume des importations, et pourtant l'article II:2 les distingue des "droits proprement dits" en prévoyant qu'"[a]ucune disposition [de l'article II] n'empêchera une partie contractante de [les] percevoir à tout moment, à l'importation d'un produit"." (Rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphe 276).

Cette interprétation de l'article II:2 du GATT de 1994 est également confirmée dans des ouvrages de référence tels que Jackson, John, *World Trade and the Law of GATT (1969)*, page 210, et Bhala, Raj, *International Trade Law: Theory and Practice* (2001, 2ème édition), page 299.

Mesures anticontournement concernant les droits antidumping

7.493 En outre, les **plaignants** font observer que la notion d'anticontournement dans le contexte des droits antidumping et des droits compensateurs ne devrait pas être considérée comme faisant partie de la "pratique ultérieurement suivie" s'agissant de la mesure en cause parce que, à la différence des droits de douane proprement dits, les Membres ont reconnu l'existence du contournement dans le contexte des droits antidumping, comme par exemple dans la *Décision ministérielle sur l'anticontournement*[822], et dans l'article VI du GATT et l'Accord antidumping[823], et que les mesures anticontournement en ce qui a trait aux droits antidumping ne modifient pas le classement douanier.

7.494 Plus spécifiquement, les **Communautés européennes** font remarquer que les règles anticontournement relatives aux mesures antidumping sont légitimées par l'article VI du GATT, l'Accord antidumping et la Déclaration ministérielle y relative et qu'elles ont donc trait à un ensemble différent de droits et d'obligations dont elles assurent l'application; elles ne sont par conséquent pas pertinentes pour l'interprétation des droits et obligations des Membres de l'OMC dans le cadre de l'article II du GATT de 1994.[824] Les Communautés européennes font valoir en outre que le droit anticontournement ne frappe jamais des produits qui sortent de l'usine de montage dans les CE.[825] Il est plutôt procédé à une enquête et, s'il est constaté que les importations de pièces constituent un contournement, l'application du droit antidumping est étendue aux pièces. Au surplus, les mesures anticontournement des CE ne changent ni le classement douanier ni le droit de douane applicable au produit considéré.[826]

7.495 Les **États-Unis** font valoir que, bien que l'Accord sur l'OMC ne définisse pas le contournement, les Membres considèrent depuis longtemps que deux situations commerciales constituent un contournement; elles surviennent toutes deux dans le contexte des mesures antidumping et des mesures compensatoires et consistent i) à apporter des modifications mineures au produit lui-même et ii) à apporter des modifications mineures aux modes d'expédition et d'assemblage.[827] Les États-Unis notent que la plupart des Membres reconnaissent qu'il y a contournement lorsque de telles modifications mineures concernant des marchandises soumises par ailleurs à une mesure antidumping ou à une mesure compensatoire sont apportées d'une manière qui compromet le but et l'efficacité des mesures correctives commerciales prévues par l'Accord sur l'OMC. En outre, selon les États-Unis, la notion de contournement dans le contexte antidumping a également été reconnue dans une décision ministérielle, à savoir la *Décision ministérielle sur l'anticontournement* qui a été adoptée par les Membres à Marrakech et qui fait partie intégrante de l'*Acte final reprenant les résultats des négociations commerciales multilatérales du Cycle d'Uruguay*. La Décision prenait acte du problème du contournement des mesures correctives commerciales et reconnaissait qu'il était souhaitable d'appliquer "des règles uniformes … dans ce domaine aussitôt que possible" afin d'empêcher le contournement des mesures antidumping et des mesures

[822] Le Canada fait aussi référence au rapport du Groupe spécial du GATT *CEE – Pièces détachées et composants*. Voir la réponse du Canada à la question n° 13 a) du Groupe spécial.

[823] Les Communautés européennes sont le seul plaignant qui avance cet argument.

[824] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[825] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[826] Les Communautés européennes expliquent que, si l'on appliquait ce raisonnement aux mesures antidumping visant les bicyclettes en provenance de Chine et aux mesures anticontournement visant les importations de pièces de bicyclettes importantes, cela signifierait que les importations de pièces seraient soumises au droit antidumping visant les bicyclettes, mais que le droit de douane serait toujours celui qui s'applique aux pièces de bicyclettes, comme cela est explicitement indiqué à l'article 13 5) du Règlement n° 384/96 (réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial).

[827] Réponse des États-Unis à la question n° 140 du Groupe spécial.

compensatoires.[828] Les États-Unis font valoir qu'ils n'ont en revanche pas connaissance d'un concept généralement reconnu de contournement dans le cadre de l'article II du GATT de 1994.

7.496 Le **Canada** fait valoir que, si l'anticontournement des droits antidumping est une notion reconnue par le Canada et par de nombreux autres Membres de l'OMC, aucune notion parallèle ne s'applique en ce qui concerne les concessions tarifaires: l'application de mesures "anticontournement" intérieures liées à des droits de douane ne repose sur aucune base généralement admise dans le cadre de l'OMC.[829]

7.497 La **Chine** considère que, bien que la Décision ministérielle sur l'anticontournement ne s'applique pas, à première vue, aux droits compensateurs les Membres ont néanmoins adopté des mesures pour empêcher le contournement des droits compensateurs. En outre, la décision n'établit pas de règle mais fait simplement état de l'existence de ce problème dans le contexte antidumping et renvoie la question au Comité des pratiques antidumping. Rien dans cette décision n'implique que le même problème n'existe pas dans le contexte des droits compensateurs ou des droits de douane proprement dits. La fraude douanière est la même pour tous les types de droits.[830] En outre, il n'y a en fait aucune "règle" ni dans l'article VI du GATT ni dans l'Accord antidumping qui légitime cette pratique.[831]

7.498 Le **Groupe spécial** note que, ainsi que l'ont fait observer les plaignants, la notion de mesures anticontournement appliquées dans le contexte des droits antidumping est reconnue dans la Décision ministérielle sur l'anticontournement. Cette décision est ainsi libellée:

"Décision sur l'anticontournement

Les Ministres,

Notant que le problème du contournement des mesures antidumping faisait partie des négociations préalables à l'élaboration de l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994 mais que les négociateurs n'ont pas été en mesure de s'entendre sur un texte précis,

Conscients du fait qu'il est souhaitable que des règles uniformes puissent être applicables dans ce domaine aussitôt que possible,

Décident de porter cette question devant le Comité des pratiques antidumping institué en vertu de l'Accord pour règlement."

---

[828] Les États-Unis font observer que "la Décision confirme que la question du contournement faisait partie des négociations préalables à l'élaboration de l'Accord antidumping et renvoie cette question au Comité des pratiques antidumping pour règlement. Afin de s'acquitter de ce mandat, le Comité des pratiques antidumping a établi le Groupe informel de l'anticontournement pour examiner et arrêter les règles qui devraient s'appliquer uniformément pour résoudre le problème du contournement" (réponse des États-Unis à la question n° 140 du Groupe spécial).

[829] Réponse du Canada à la question n° 140 du Groupe spécial.

[830] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 80 à 85. La Chine fait aussi référence à la "réponse peu claire" des États-Unis à la question n° 94 du Groupe spécial. Elle note également qu'il existe des divergences de vues entre les plaignants. En particulier, la Chine cite la déclaration des Communautés européennes selon laquelle la décision "reconnaît ... que des règles uniformes sur l'anticontournement des mesures antidumping n'ont pas été définies".

[831] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 71.

7.499 Comme l'indique le texte de la décision, les Membres de l'OMC ont renvoyé les questions relatives au contournement des droits antidumping au Comité des pratiques antidumping au moment des négociations du Cycle d'Uruguay. Depuis lors, les Membres de l'OMC ont continué à discuter de ces problèmes dans le cadre des négociations de Doha conformément au mandat défini dans la décision. Mais, nous n'avons en revanche aucun élément de preuve ou document attestant qu'une reconnaissance ou une discussion comparables aient jamais eu lieu dans le contexte des droits de douane proprement dits ou de l'interprétation des listes de concessions des Membres au regard de l'article II du GATT de 1994. En l'absence de toute indication précise ou de base juridique permettant de considérer que les discussions des Membres sur la notion de contournement dans le contexte des droits antidumping puissent se rapporter également aux droits de douane proprement dits, nous ne constatons pas que les circonstances entourant la notion d'anticontournement des mesures antidumping puissent être étendues à l'interprétation des listes de concessions des Membres.

7.500 À cet égard, la Chine fait valoir qu'étant donné que "rien" dans la décision ne signifie que le même problème n'existe pas dans le contexte des droits de douane proprement dits, il faut présumer que le problème existe aussi dans ce contexte. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus par l'argument de la Chine. Il est dit explicitement dans la décision que les Membres de l'OMC n'ont pas été en mesure de s'entendre sur un texte précis concernant le problème du contournement *des mesures antidumping*, lequel faisait partie des négociations préalables à l'élaboration de l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VI du GATT de 1994, qui est un accord sur les droits antidumping. Il est dit aussi que les négociateurs ont jugé "souhaitable" que des règles uniformes puissent être applicables *dans ce domaine*" (dans le domaine des mesures antidumping) (pas d'italique dans l'original). Nous ne trouvons dans le texte de la décision, qui exprime spécifiquement la reconnaissance par les négociateurs du problème du contournement des droits antidumping, rien qui permette d'étendre les mêmes considérations aux droits de douane proprement dits.

> Mesures anticontournement: CE – affaire des bicyclettes et États-Unis – affaire des grandes presses à imprimer

7.501 La **Chine** fait référence aux mesures prises par les Communautés européennes et les États-Unis pour empêcher le contournement des droits antidumping au moyen de l'importation de pièces assemblées dans le pays pour étayer son argument selon lequel les mesures anticontournement concernant les mesures antidumping constituent la pratique ultérieurement suivie s'agissant des mesures de la Chine en l'espèce.[832] Plus spécifiquement, la Chine donne deux exemples précis de mesures anticontournement que les Communautés européennes et les États-Unis ont prises concernant des droits antidumping initialement imposés sur des importations de bicyclettes et de presses à imprimer.[833] En substance, la Chine soutient que les Communautés européennes et les États-Unis ont imposé des mesures anticontournement identiques aux mesures en cause, au sens où ces deux types de mesures reposent sur les mêmes critères, tels que celui de la valeur (examen de la valeur des pièces importées utilisées pour assembler un article complet); font la distinction entre l'importation de pièces détachées en tant que telles (par exemple, des pièces de remplacement), et l'importation de pièces destinées à assembler ce qui est, de par ses caractéristiques essentielles un article complet; et utilisent des procédures douanières pour faciliter le suivi des pièces et composants importés – conditions

[832] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 120 à 136. Plus spécifiquement, la Chine se réfère au Règlement (CE) n° 384/96 du Conseil, tel que modifié par le Règlement (CE) n° 461/2004 et à la Décision U.S.C. 1677j a) 1) (pièce CHI-26).

[833] Mesure anticontournement imposée sur des *importations de bicyclettes en provenance de Chine* au titre du Règlement (CE) n° 71/97 du Conseil (10 janvier 1997) (pièce CHI-24) et mesures anticontournement imposées sur de *grandes presses à imprimer des journaux et leurs composants importés à l'état monté ou non monté en provenance d'Allemagne et du Japon* par le Département du commerce des États-Unis (pièce CHI-25).

imposées au moment de l'importation. La Chine estime que le but, la structure et le fonctionnement des mesures anticontournement dans les deux cas mentionnés ne se distinguent en rien de ceux des mesures prises par la Chine.

7.502 Les **Communautés européennes** font observer que le but des règles énoncées à l'article 13.2 du règlement en question est de faire obstacle aux envois de pièces qui sont assemblées dans la Communauté ou dans un pays tiers si ces envois de pièces remplacent l'envoi de produits dont il a été constaté précédemment qu'ils faisaient l'objet d'un dumping et qu'ils étaient expédiés à l'état monté.[834] Selon les Communautés européennes, tous ces éléments sont liés et doivent s'inscrire dans le contexte d'une mesure antidumping visant le produit assemblé dans le but d'atténuer l'effet correctif de ces droits. Les Communautés européennes estiment que cela ne peut pas se comparer avec les mesures prises par la Chine, qui ne visent pas l'importation de pièces qui ont déjà été importées sous forme de voitures assemblées, mais qui visent les pièces en tant que telles dans le but d'accroître la teneur en produits nationaux et de développer une branche de production nationale de pièces automobiles et de véhicules complets. Les Communautés européennes font remarquer que leur règlement est dirigé contre les importateurs qui ont intentionnellement contourné le droit antidumping, ce qui a été constaté à l'issue d'une enquête.[835] Deuxièmement, le droit anticontournement ne frappe jamais des produits qui sortent de l'usine de montage dans les Communautés européennes.[836]

7.503 S'agissant de la détermination finale concernant les "grandes presses à imprimer des journaux et leurs composants" (LNPP)[837], les **États-Unis** font valoir que, contrairement aux automobiles qui sont normalement importées complètement assemblées, les LNPP ne peuvent pas être importées complètement assemblées. Ils font remarquer en outre que le "critère de la valeur" faisait partie en réalité d'un processus mis en place par le Département du commerce pour permettre aux importateurs de démontrer que leurs marchandises n'étaient pas visées par l'ordonnance en matière de droits antidumping.

7.504 Si le **Groupe spécial** a bien compris, l'argument de la Chine exposé plus haut consiste à dire que, étant donné que les mécanismes[838] des mesures en cause sont similaires à ceux des mesures anticontournement imposées par les Communautés européennes et les États-Unis, ces mesures anticontournement ne se distinguent en rien des mesures de la Chine et établissent donc une pratique ultérieure pour ce qui est des mesures de la Chine. Pour évaluer l'argument de la Chine, nous rappellerons tout d'abord notre constatation précédente selon laquelle la reconnaissance du problème du contournement des mesures antidumping[839] et la logique qui sous-tend les droits antidumping[840] ne peuvent pas, en principe, être étendues au contexte des droits de douane proprement dits: à la différence de ce qui se passe pour les mesures antidumping, la notion de contournement ou la reconnaissance de problèmes y relatifs n'existent pas dans le contexte des droits de douane proprement dits; les droits de douane proprement dits sont régis dans le cadre de l'Accord sur l'OMC par un ensemble de disciplines entièrement séparées de celles qui régissent les droits antidumping; et les droits de douane proprement dits sont imposés sur les marchandises relevant des positions

[834] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[835] Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[836] En fait, une enquête est effectuée et, s'il est constaté que les importations de pièces constituent un contournement, le droit antidumping est étendu à ces pièces. Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[837] Réponse des États-Unis à la question n° 126 du Groupe spécial.

[838] Voir au paragraphe 7.501 le mode de fonctionnement de ces deux mesures anticontournement dont la Chine soutient qu'il est comparable à celui des mesures de la Chine.

[839] Voir plus haut les paragraphes 7.497 à 7.499.

[840] Voir plus haut les paragraphes 7.489 à 7.492.

tarifaires appropriées du tarif douanier sans qu'aucune notion d'activité illicite ne soit attachée aux importations. Compte tenu de ce qui précède, nous ne pensons pas qu'il existe la moindre similitude, du point de vue des mécanismes de fonctionnement, entre les mesures anticontournement prises en matière de droits antidumping évoquées par la Chine et les mesures prises par la Chine dans le contexte des droits de douane proprement dits, qui rendrait ces mesures comparables aux deux exemples de mesures anticontournement prises respectivement par les Communautés européennes et par les États-Unis en rapport avec des mesures antidumping.

7.505 En outre, nous notons que les Communautés européennes font remarquer que, à la différence des mesures en cause, leur propre mesure anticontournement concernant les importations de certaines parties de bicyclettes en provenance de Chine vise à agir contre des importations de parties de bicyclettes qui avaient été préalablement importées et fait l'objet d'un dumping sur le marché des CE sous la forme de bicyclettes montées, ce qui causait un dommage sur le marché intérieur des bicyclettes des Communautés.[841] Ainsi, le but des mesures anticontournement associées à des mesures antidumping ne peut pas avoir de rapport avec l'imposition instituée par les mesures de la Chine. Au titre des mesures en cause, la condition qui déclenche l'application de l'imposition est l'intention de l'importateur d'assembler des véhicules automobiles en utilisant des pièces importées qui dépassent les seuils énoncés dans les mesures[842], sans qu'il soit besoin de prouver l'existence de conditions préalables du type de celles qui sont nécessaires pour pouvoir imposer des mesures anticontournement concernant des droits antidumping établis à l'origine, par exemple de prouver que les pièces visées avaient été préalablement importées sous forme d'articles montés dont il avait été constaté qu'ils faisaient l'objet d'un dumping. De fait, le tarif douanier de la Chine lui-même prévoit deux taux de droits différents pour les véhicules automobiles et leurs parties, ce qui est un résultat direct des négociations entre la Chine et les Membres de l'OMC.

7.506 Enfin, dans la mesure où elle a soutenu que la notion de "contournement" était, dans le contexte du présent différend, une question de classement tarifaire correct, la Chine n'a pas expliqué en quoi les mesures anticontournement ayant trait à des mesures antidumping, qui n'ont aucun lien avec le classement tarifaire, ne se distinguent en rien des mesures prises dans le contexte de droits de douane proprement dits, censément pour assurer un classement tarifaire correct.[843]

7.507 Globalement, compte tenu des différences notables qui existent tant sur le plan juridique que sur le plan factuel entre les droits antidumping et les droits de douane proprement dits, le **Groupe spécial** constate que les mesures anticontournement imposées en rapport avec des droits antidumping ou des droits compensateurs ne peuvent être considérées comme constituant une pratique

---

[841] Voir le paragraphe 7.502. Réponse des Communautés européennes à la question n° 132 du Groupe spécial.

[842] Voir la réponse de la Chine à la question n° 108 d) du Groupe spécial. La Chine déclare, entre autres choses, que l'imposition instituée par les mesures a trait à la condition qui a pris naissance au moment de l'importation; c'est-à-dire que, lorsque le fabricant d'automobiles *réalise son intention déclarée d'importer et d'assembler* des pièces et composants qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, il est obligé d'acquitter le droit applicable aux véhicules automobiles.

[843] Nous notons aussi l'argument de la Chine selon lequel les plaignants n'ont pas établi pourquoi les pratiques des Membres de l'OMC concernant les droits antidumping ne sont pas pertinentes pour l'interprétation de la Liste de concessions de la Chine ni pour l'examen des types de mesures que la Chine peut adopter pour éviter le taux de droit plus élevé applicable aux véhicules automobiles qu'elle a négocié (deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 85). Comme indiqué dans la section VII.A.3, toutefois, il appartient à la partie qui affirme un fait – que ce soit le plaignant ou le défendeur – d'en apporter la preuve. S'agissant des pratiques des Membres de l'OMC en matière de mesures antidumping, c'est la Chine qui affirmait que ces pratiques constituent la "pratique ultérieurement suivie" en ce qui concerne les mesures en cause. C'est donc à elle qu'incombe la charge de la preuve concernant ce point particulier.

ultérieurement suivie pour ce qui est de l'interprétation de positions tarifaires comme le laisse entendre la Chine.

Pratique des autres Membres – "envois échelonnés"

7.508 Enfin, la Chine fait aussi référence à certains règlements des autres Membres qui autorisent à traiter des entrées multiples de marchandises présentées à l'état démonté ou non monté comme une entrée unique aux fins du classement tarifaire (situation dite des "envois échelonnés").[844] Nous rappellerons la constatation que nous avons formulée plus haut aux paragraphes 7.434 à 7.436 selon laquelle les règlements répondant au problème des envois échelonnés doivent être distingués de la situation des envois multiples visée par les mesures. En conséquence, nous ne considérons pas que les règlements ayant trait aux envois échelonnés établissent une pratique ultérieure s'agissant des mesures en cause.

Conclusion

7.509 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** ne constate pas, sur la base des éléments de preuve disponibles, qu'il existe une suite d'actes ou de déclarations "concordants, communs et d'une certaine constance" des Membres de l'OMC qui constitueraient une pratique ultérieurement suivie aux fins de l'interprétation des positions tarifaires considérées de la manière préconisée par la Chine.

v) Moyens complémentaires d'interprétation[845]

7.510 Nous examinerons maintenant les éléments de preuve qui ont été présentés concernant les circonstances dans lesquelles a été conclu le processus d'accession de la Chine à l'OMC, y compris les pratiques de la Chine en matière de classement avant son accession à l'OMC qui pourraient potentiellement nous éclairer sur ce qui était ou n'était pas l'intention commune des Membres en ce qui concerne l'interprétation des termes "véhicules automobiles" dans les concessions de la Chine reprises dans les positions tarifaires de sa liste.

7.511 La **Chine** fait valoir que l'interprétation des termes "véhicules automobiles" qu'elle a appliquée à travers ses mesures est confirmée par les circonstances entourant la conclusion de son processus d'accession à l'OMC, et notamment par le contexte historique dans lequel cette accession a été négociée.[846] Selon la Chine, à l'époque où elle a négocié sa liste de concessions, de nombreux Membres de l'OMC, y compris les États-Unis et les Communautés européennes, appliquaient depuis longtemps des mesures pour empêcher le contournement des droits. La Chine estime que ces circonstances aident à faire la lumière sur l'interprétation commune par les parties de la distinction

[844] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 156 à 160.

Par ailleurs, en réponse à une question du Groupe spécial qui demandait s'il était de pratique courante que les autorités douanières nationales établissent leur détermination concernant le classement une fois les pièces assemblées, le **Secrétariat de l'OMD** indique qu'il sait qu'"au moins une partie contractante a adopté pour la section XVI (chapitres 84 et 85) et les positions 86.08, 88.05, 89.05 et 89.07, des dispositions légales prévoyant ce qui suit: "À la demande du déclarant en douane et aux conditions fixées par les autorités compétentes, les dispositions de la RGI 2 a) sont également applicables aux [machines] [marchandises des n° 86.08, 88.05, 89.05 et 89.07] présentées par envois échelonnés."" (lettre de l'OMD du 20 juin 2007, page 5).

[845] Voir plus loin les paragraphes 7.722 à 7.725.

[846] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 149 et 150. La Chine se réfère à la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Matériels informatiques* selon laquelle "les circonstances dans lesquelles le traité a été conclu" comprennent "dans les cas appropriés, l'[examen] de l'environnement historique dans lequel le traité a été négocié" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 86).

entre les articles complets et les parties de ces articles, ainsi que sur les types de mesures que les Membres sont autorisés à adopter pour établir la démarcation entre ces deux catégories.[847]

7.512 Les **Communautés européennes** estiment que le fait que la Chine a seulement adopté les mesures en 2004 et 2005 démontre qu'elle interprétait la RGI 2 a) différemment avant l'adoption des mesures, même si elle allègue que l'interprétation qu'elle prône aujourd'hui était la prémisse sur la base de laquelle elle a négocié son accession à l'OMC.[848] Les Communautés font valoir que, si la Chine avait déjà appliqué cette interprétation au moment de son accession à l'OMC, les mesures auraient été superflues.[849]

7.513 Le **Canada** fait observer qu'au moment de l'accession de la Chine il n'existait aucune pratique établie entre les Membres tendant à appliquer la décision du Comité du SH de 1995 en question aux envois multiples.

7.514 Le **Groupe spécial** examinera d'abord quelle était la propre pratique de la Chine au moment de son accession à l'OMC en 2001, ou avant. La Chine indique que, avant l'adoption des mesures, elle n'avait pas de procédure pour déterminer si des envois multiples de pièces et composants étaient liés entre eux en raison de leur utilisation commune pour assembler un modèle de véhicule donné, ce qui, selon la Chine, est la situation qui a donné lieu à la nécessité d'adopter les mesures en cause en 2004.[850] Cela semble être le cas, bien que la Chine ait toujours appliqué, y compris avant son accession à l'OMC, des taux de droits plus élevés sur véhicules automobiles que sur pièces et composants de véhicules automobiles.[851] En particulier, la Chine indique qu'en 2001, c'est-à-dire immédiatement avant son accession à l'OMC, le taux de droit appliqué moyen pour les "véhicules automobiles" était de 63,6 pour cent, tandis que le taux de droit appliqué moyen pour les "pièces automobiles" était de 24,7 pour cent.[852]

7.515 Quoi qu'il en soit, la Chine n'a pas été en mesure de fournir au Groupe spécial des éléments de preuve montrant qu'elle a jamais classé, avant son accession à l'OMC, les importations multiples de pièces et composants automobiles en tant que véhicules complets sur la base de leur utilisation pour assembler un véhicule automobile en Chine. La Chine n'a pas non plus fait état de pratiques de classement d'autres Membres de l'OMC qui pourraient étayer sa propre interprétation des termes "véhicules automobiles" utilisés dans son tarif douanier. Nous notons que la Chine a fait référence aux mesures dites anticontournement imposées par d'autres Membres comme les États-Unis et les Communautés européennes dans le contexte des droits antidumping. Toutefois, pour les raisons que nous avons développées plus haut, nous ne considérons pas que les mesures imposées en rapport avec des droits antidumping ou des droits compensateurs soient un point de comparaison valable pour l'interprétation de termes utilisés dans les concessions reprises dans la Liste de la Chine.

---

[847] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 151.

[848] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 120, dans laquelle il est fait référence à la réponse de la Chine à la question n° 111 du Groupe spécial.

[849] Les Communautés européennes font aussi remarquer que la Chine doit appliquer la RGI 2 a) différemment dans des contextes différents étant donné qu'elle n'a mis en place aucune mesure semblable s'agissant d'autres produits pour lesquels les taux de droits applicables sont différents pour les articles complets et leurs parties (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 120, dans lequel il est fait référence à la réponse de la Chine à la question n° 57 du Groupe spécial).

[850] Réponse de la Chine à la question n° 12 b) du Groupe spécial.

[851] Toutes les parties au différend conviennent que la Chine a toujours appliqué des taux de droits plus faibles sur les pièces automobiles que sur les véhicules automobiles. Voir aussi la réponse de la Chine à la question n° 2 du Groupe spécial.

[852] Réponse de la Chine à la question n° 2 du Groupe spécial.

7.516 La **Chine** fait aussi valoir que l'interprétation de la RGI 2 a) adoptée par l'OMD (dans la décision du Comité du SH) est importante parce que les Membres de l'OMC savent depuis au moins 1995 que le SH autorise les Membres à classer les importations multiples de pièces et composants conformément aux principes de la RGI 2 a). Selon la Chine, cela fait donc partie du contexte dans lequel les Membres de l'OMC ont négocié et accepté des concessions tarifaires ainsi que du contexte dans lequel la Chine a négocié sa liste de concessions avec d'autres Membres de l'OMC à l'occasion de son accession à l'OMC.[853]

7.517 Pour ce qui est de l'affirmation de la Chine selon laquelle les Membres de l'OMC savent, au moins depuis 1995, que le SH autorise les Membres à classer les importations multiples de pièces et composants conformément aux principes de la RGI 2 a), le **Groupe spécial** voudrait tout d'abord rappeler l'observation que l'Organe d'appel a formulée au sujet du SH dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*:

> "Nous ne comprenons pas bien pourquoi le Groupe spécial, lorsqu'il s'est attaché à interpréter les termes [de la Liste des CE], n'a pas pris en considération le *Système harmonisé* et ses *notes explicatives*. Nous notons qu'au moment des négociations du Cycle d'Uruguay, aussi bien les Communautés européennes que les États-Unis étaient parties à la Convention internationale sur le *Système harmonisé*. En outre, il semble incontesté que les négociations tarifaires du Cycle d'Uruguay se sont tenues sur la base de la nomenclature du *Système harmonisé* et que les demandes et offres de concessions ont généralement été formulées en fonction de cette nomenclature."[854]

7.518 Nous notons en outre qu'à propos de son observation dans l'affaire *CE – Matériels informatiques* citée plus haut, l'Organe d'appel, dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, a fait référence à la remarque suivante du Groupe spécial:

> "[Le Groupe spécial] a aussi fait observer, et aucun participant à la présente procédure n'a contesté, que "le [Système harmonisé]" a[vait] été utilisé comme base de l'établissement des listes annexées au GATT issues du Cycle d'Uruguay."
>
> ...
>
> Les circonstances exposées ci-dessus confirment que, aussi bien avant que pendant et après les négociations du Cycle d'Uruguay, il y avait un large consensus parmi les parties contractantes au GATT pour utiliser le Système harmonisé comme base de leurs Listes établies dans le cadre de l'OMC, notamment en ce qui concerne les produits agricoles ..."[855]

7.519 Ainsi que l'Organe d'appel l'a fait observer, compte tenu du fait que les négociations tarifaires du Cycle d'Uruguay se sont tenues sur la base de la nomenclature du SH et que les demandes et offres de concessions ont généralement été formulées en fonction de cette nomenclature, les Membres de l'OMC connaissaient le contenu du SH et étaient conscients de leurs obligations au titre du SH au moment des négociations du Cycle d'Uruguay. En outre, le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*

---

[853] Réponse de la Chine à la question n° 111 du Groupe spécial. La Chine ajoute que, en vertu de l'article 31 de la *Convention de Vienne*, la décision de l'OMD concernant l'interprétation de la RGI 2 a) constitue donc un contexte pertinent pour l'interprétation des dispositions tarifaires chinoises relatives aux véhicules automobiles.

[854] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 89.

[855] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 196 à 199.

a noté que les membres du Système harmonisé étaient "extrêmement nombreux" et incluaient la "grande majorité des Membres de l'OMC".[856] Dans ces conditions, nous jugeons raisonnable de présumer qu'au moment des négociations du Cycle d'Uruguay les Membres reconnaissaient les obligations découlant du SH. En ce qui concerne les obligations au titre du SH, l'article 3 a) ii) de la Convention sur le SH dispose ce qui suit:

> "[Chaque partie contractante s'engage] ... à appliquer les règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé ainsi que toutes les notes de sections, de chapitres et de sous-positions et à ne pas modifier la portée des sections, des chapitres, des positions ou des sous-positions du Système harmonisé."

7.520 Les obligations des Membres au titre du SH comprenaient donc l'obligation d'appliquer la RGI 2 a) qui est une disposition des règles générales pour l'interprétation du SH. Par conséquent, pour prouver que les Membres croyaient savoir au moment des négociations du Cycle d'Uruguay qu'ils étaient autorisés à classer les "importations multiples de pièces et composants" conformément à la RGI 2 a), la Chine doit démontrer que la RGI 2 a) doit être interprétée comme incluant les "importations multiples de pièces et composants".

7.521 À cet égard, la Chine s'appuie exclusivement sur le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH, en affirmant que la déclaration figurant au paragraphe 10 de cette décision, à savoir qu'"il appartient à chaque État Membre de réserver, dans le cadre de sa réglementation nationale, une solution appropriée au problème des envois échelonnés ainsi qu'à celui du classement des articles dont les éléments sont originaires et/ou en provenance de pays différents" étaye sa thèse selon laquelle les parties contractantes au SH étaient autorisées à classer les pièces et composants d'un article complet importé sous forme d'envois multiples sous la position tarifaire correspondant à l'article complet. Comme nous l'avons vu plus haut dans la section VII.D.2 a) ii), toutefois, la Chine n'a pas démontré que le paragraphe 10 de la décision du Comité du SH règle la question des envois multiples de la manière préconisée par la Chine. Au lieu de cela, nous avons constaté que les éléments de preuve dont nous disposons montrent que le paragraphe 10 de la décision se rapportait à la question des règles d'origine.[857] En conséquence, nous ne considérons pas que la décision du Comité du SH devrait être considérée comme indiquant que les Membres de l'OMC avaient connaissance de l'interprétation de la RGI 2 a) prônée par la Chine au moment de l'accession de la Chine à l'OMC, ou avant.

7.522 Les considérations ci-dessus concernant les moyens complémentaires d'interprétation confirment notre constatation préliminaire selon laquelle les termes "véhicules automobiles" utilisés dans les concessions reprises dans les positions tarifaires de la Liste de la Chine n'exigent pas que les pièces et composants d'un véhicule automobile importés sous forme d'envois multiples soient inclus dans cette désignation du fait que ces pièces et composants sont utilisés pour assembler un véhicule automobile en Chine.

b) Conclusion

7.523 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** conclut que les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles (positions 87.02 à 87.05) dans la Liste de concessions de la Chine ne s'appliquent pas aux pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples en raison de leur utilisation pour assembler un véhicule automobile. En conséquence, dans la mesure où elles peuvent être considérées comme relevant de l'article II du GATT de 1994, les mesures de la Chine ont pour effet d'imposer sur les pièces automobiles importées des droits de douane proprement dits plus

[856] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 196 à 199.
[857] Voir plus haut le paragraphe 7.444.

élevés que ceux qui sont inscrits dans la Liste de la Chine pour les positions tarifaires correspondant aux pièces automobiles, d'une manière incompatible avec les obligations de la Chine au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.

3. Traitement des importations de pièces automobiles au titre des mesures de la Chine – *Critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les articles 21 et 22 du Décret n° 125*

7.524 Nous rappelons que nous avons indiqué plus haut que les seuils fixés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 pour de déterminer les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile pourraient être considérés comme un élément permettant de qualifier l'imposition de droits de douane proprement dits, à condition que ces seuils soient eux-mêmes appliqués au classement des pièces et composants automobiles importés sous forme d'envoi unique. Les plaignants font valoir que les critères de détermination des caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125, même s'ils sont appliqués aux pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique, restent contraires à l'article II du GATT de 1994. Nous examinerons donc cette allégation des plaignants dans la présente section en partant de l'hypothèse que ces critères sont appliqués aux pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique.[858]

a) Critère des "caractéristiques essentielles" énoncé dans la RGI 2 a)

i) Circonstances dans lesquelles le critère des caractéristiques essentielles énoncé dans la RGI 2 a) est applicable

7.525 Comme nous l'avons examiné plus haut, les Membres de l'OMC qui sont aussi parties contractantes au SH sont tenus au titre de la Convention sur le SH d'appliquer les règles interprétatives du SH, c'est-à-dire les RGI, aux fins du classement des marchandises. À cet égard, nous avons constaté que dans certaines situations de classement, la RGI 2 a) devait être consultée conjointement avec la RGI 1.[859]

7.526 En particulier, les parties contractantes au SH sont tenues de classer une marchandise incomplète ou non finie, importée à l'état démonté ou non monté comme la marchandise complète correspondante, à condition qu'en l'état, elle présente les caractéristiques essentielles de la marchandise complète ou finie. Les parties au différend ne contestent pas que le principe énoncé dans la RGI 2 a) s'applique lorsque les autorités douanières doivent déterminer si des pièces et composants d'une marchandise complète, importées et présentées sous forme d'envoi unique, présentent les caractéristiques essentielles de la marchandise complète.

7.527 Par conséquent, dans la présente section, nous examinerons si les critères énoncés à l'article 21.2 et 21.3 et à l'article 22 du Décret n° 125 en ce qui concerne les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, lorsque leur application est limitée à une situation d'envoi unique, sont compatibles avec le principe énoncé dans la RGI 2 a), avec les concessions inscrites par la Chine dans sa liste pour les positions tarifaires correspondant aux véhicules automobiles et, par voie de conséquence, avec l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.

---

[858] L'allégation des plaignants concernant le traitement accordé par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD au titre de l'article 21.1 du Décret n° 125 est traitée dans la section VII.E des présents rapports.

[859] Voir plus haut les paragraphes 7.389 à 7.391.

ii) Tâche du Groupe spécial en ce qui concerne l'allégation des plaignants relative au critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les mesures

7.528 Nous observons qu'il n'existe pas d'indications précises aux fins de l'évaluation de la question de savoir si les critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 constituent une norme valable pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la RGI 2 a) et sont en conséquence compatibles avec les concessions accordées par la Chine dans les positions tarifaires se rapportant aux pièces automobiles.

7.529 En réponse aux questions du Groupe spécial à cet égard, le Secrétariat de l'OMD a fait observer qu'à l'exception de plusieurs exemples cités dans les notes explicatives se rapportant à certaines parties du SH, la nomenclature et les notes explicatives ne disaient pratiquement rien quant au sens de l'expression les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini, qui figure dans la RGI 2 a).[860] Se référant à la note explicative générale relative au chapitre 87 qui représente un exemple notable, le Secrétariat de l'OMD indique que la question de savoir à quel point un groupe de pièces peut être considéré comme constituant en substance un véhicule automobile complet est une question qui doit être examinée au cas par cas. À cet égard, le Comité n'a pas formellement établi de principes et il ne s'est pas non plus prononcé formellement sur le classement des ensembles non montés de pièces pour véhicules automobiles relevant du chapitre 87.

7.530 En même temps, le Secrétariat de l'OMD note que le chapitre 87 pose des problèmes de classement tout à fait particuliers car, en plus des positions décrivant des véhicules automobiles complets (positions 87.01 à 87.05) et d'une position traitant des parties et accessoires (position 87.08), ce chapitre comporte également une position distincte pour les châssis de véhicules automobiles équipés de leur moteur (position 87.06) et une position pour les carrosseries de véhicules automobiles (y compris les cabines) (position 87.07). De l'avis du Secrétariat de l'OMD, certains ensembles de pièces automobiles pourraient être classés en appliquant la RGI 2 a) soit dans la position correspondant aux véhicules automobiles complets, soit dans les positions correspondant aux marchandises intermédiaires (à savoir les châssis des véhicules automobiles équipés de leur moteur sous la position 87.06 et les carrosseries des véhicules automobiles sous la position 87.07).[861] En conséquence, le Secrétariat de l'OMD considère que le traitement applicable aux groupes de pièces automobiles irait d'un classement individuel de chaque pièce dans la position 87.08 ou d'autres dispositions *eo nomine* de la nomenclature (voir la note 2 de la section XVII)[862], aux positions 87.01 à 87.05 en passant par les positions 87.06 et 87.07, bien que les lignes de démarcation entre ces positions n'aient pas été vérifiées au Comité en ce qui concerne les ensembles de pièces non montés.

---

[860] Lettre du Secrétariat de l'OMD datée du 20 juin 2007, page 2. Nous notons aussi que le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* a mentionné les observations ci-après formulées par le Secrétariat de l'OMD dans sa réponse à une question sur les facteurs et éléments pris en considération afin de décider de la position sous laquelle un produit devrait être classé: "le classement de marchandises dans le SH s'effectue toujours sur la base des caractéristiques objectives du produit au moment de son importation. Le facteur qui détermine … le caractère essentiel d'un produit varie selon le produit. … la détermination du caractère essentiel d'un produit peut se faire par l'inspection visuelle du produit, y compris les indications figurant sur l'emballage. On peut aussi se reporter aux documents d'accompagnement" (rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet (Brésil)*, paragraphe 7.314).

[861] Le Secrétariat de l'OMD ajoute en outre que la position 87.07 ne couvrirait que les ensembles dans lesquels le moteur équipe déjà le châssis, et que les ensembles comportant des cabines sont classés dans les positions correspondant aux véhicules automobiles complets (lettre de l'OMD datée du 20 juin 2007, page 3, qui renvoie à la note 3 du chapitre 87).

[862] La note 2 de la section XVII contient une liste d'articles (a)–l)) qui ne seraient pas considérés comme "parties" ou "accessoires".

7.531 Pour ce qui est des principes qui influeraient sur une décision concernant l'application de la RGI 2 a) aux critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125, le Secrétariat de l'OMD remarque que le critère énoncé dans le SH consiste à savoir si le groupe particulier de pièces présenté présente les caractéristiques essentielles de l'article fini ou complet, sachant qu'il existe, dans le cas du chapitre 87, des positions correspondant aux marchandises intermédiaires (positions tarifaires 87.06 et 87.07).[863] En même temps, le Secrétariat de l'OMD fait remarquer qu'en l'absence d'indications spécifiques énoncées dans la nomenclature (dispositions légales) ou formulées par le Comité (interprétation de la nomenclature), l'interprétation des dispositions telles que la RGI 2 a) relève de la compétence des administrations douanières nationales.[864]

7.532 Comme cela a été noté par le Secrétariat de l'OMD, les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 donnent deux exemples de véhicules incomplets ou non finis qui sont classés avec les véhicules complets ou finis correspondants parce qu'ils en présentent les caractéristiques essentielles, à savoir:

A) une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs; et

B) une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever.

7.533 Les Communautés européennes signalent que les notes explicatives générales relatives au chapitre 87, qui sont une application particulière de la RGI 2 a) dans le contexte du chapitre 87, donnent un outil à appliquer au cas par cas dans des situations limites exceptionnelles.

7.534 La Chine considère que les deux exemples donnés dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 sont simplement des exemples qui ne définissent pas les limites dans lesquelles s'inscrit l'application du critère des caractéristiques essentielles aux véhicules automobiles.[865]

7.535 À notre avis, bien que ces deux exemples ne puissent pas fournir un critère absolu ou exhaustif pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, étant donné le caractère non contraignant des notes explicatives générales dans le cadre du SH, on pourrait considérer qu'ils donnent des indications pour la question dont nous sommes saisis.[866]

7.536 Nous rappelons aussi la structure unique du chapitre 87, qui comprend des positions tarifaires non seulement pour les véhicules automobiles complets ainsi que leurs pièces et composants, mais

[863] Lettre du Secrétariat de l'OMD datée du 20 juin 2007, page 4.

[864] À cet égard, le Secrétariat de l'OMD souligne en outre qu'en vertu des dispositions de la Convention sur le SH (à savoir l'article 10), tout différend entre des parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention du SH doit être, autant que possible, réglé par voie de négociations entre lesdites parties. Tout différend qui ne peut être ainsi réglé est porté devant le Comité du SH pour qu'il l'examine et formule des recommandations en vue de son règlement.

[865] La Chine considère que le premier exemple ("une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs") constitue au moins un "kit SKD" qui pourrait aussi simplement être classé avec les véhicules automobiles, puisque "les roues, les pneumatiques et les batteries d'accumulateurs sont tous des produits fongibles qui sont souvent ajoutés au véhicule sur le marché intérieur". Selon la Chine, le second exemple ("une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever") correspondrait probablement à l'article 21.2 b) du Décret n° 125, parce qu'il s'agit d'une "carrosserie … plus au moins trois autres ensembles" (réponse de la Chine à la question n° 117 du Groupe spécial).

[866] Voir plus bas le paragraphe 7.586 et la note de bas de page 923, sur le fait pour l'Organe d'appel de faire référence aux notes explicatives du SH pour examiner le sens d'un terme employé dans un tarif douanier.

aussi pour les marchandises intermédiaires (87.06 et 87.07). Les positions tarifaires 87.06 et 87.07 sont libellées comme suit:

> "87.06 – Châssis des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05, équipés de leur moteur
>
> 87.07 – Carrosseries des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05, y compris les cabines"

7.537 Cela signifie que les marchandises dont les désignations correspondent aux positions tarifaires 87.06 et 87.07 doivent être classées sous ces positions spécifiques conformément au principe énoncé dans la RGI 1 et la RGI 2 a) (détermination du point de savoir si des véhicules incomplets ou non finis devraient être classés en tant que véhicules complets ou finis).[867]

7.538 Par ailleurs, nous notons l'observation du Secrétariat de l'OMD selon laquelle le texte légal de la RGI 2 a) est susceptible de diverses interprétations**,** l'idée générale étant que chaque partie contractante a le droit d'interpréter le SH.[868] Le Secrétariat de l'OMD explique en outre que, compte tenu de l'idée générale selon laquelle chaque partie contractante a le droit d'interpréter le SH, il pourrait y avoir des interprétations différentes selon les parties. Par conséquent, lorsque le Comité du SH fait une détermination et rend un avis de classement, à la demande d'une partie contractante, en vue du classement d'un article spécifique (ou d'un groupe d'articles présentés ensemble), il n'est pas rare que l'avis de classement en question ne corresponde pas à une ou plusieurs décisions de classement, à des RTC ou à d'autres règles administratives ou législatives adoptés par les pays. En pareil cas, les parties contractantes au SH sont censées chercher un moyen de modifier leurs instruments internes de manière à permettre l'application de l'avis de classement, et elles sont tenues d'informer le Comité lorsqu'elles ne sont pas en mesure de le faire.

7.539 Nous garderons à l'esprit les considérations ci-dessus qui nous guiderons dans notre examen des critères énoncés dans les mesures.

7.540 Globalement, compte tenu du fait qu'il n'existe pas de critères clairs devant être appliqués par les parties contractantes au SH aux fins de la détermination des caractéristiques essentielles, notre tâche à cet égard n'est pas de décider quels devraient être les critères corrects en ce qui concerne les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile dans le cadre du chapitre 87 de la Liste de la Chine. Nous considérons que le champ de notre examen en ce qui concerne l'allégation des plaignants visant les mesures de la Chine au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994, en particulier la détermination des caractéristiques essentielles, est limité à la question très étroite de savoir si un aspect quelconque des critères énoncés dans les mesures aboutira nécessairement à une violation des

---

[867] Le **Secrétariat de l'OMD** fait observer que ces positions tarifaires seraient des exemples de la situation dans laquelle la clause conditionnelle énoncée par la RGI 1 – "lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes des positions et notes légales"– s'appliquerait. Il explique que cette clause conditionnelle signifie qu'une position visant spécifiquement un groupe de pièces non montées ou un article incomplet prévaudrait en application de la RGI 1 parce que les dispositions de la RGI 2 ne s'appliqueraient pas. Les **Communautés européennes** estiment qu'il ne serait pas nécessaire de recourir à la RGI 2 a) ni à la note explicative générale relative au chapitre 87 pour classer un cylindre de frein ou un produit remplissant les conditions énoncées dans la position 87.06 – "châssis équipés de leur moteur" - parce que le classement du produit ressortirait clairement des termes de la position (réponse des Communautés européennes à la question n° 211 du Groupe spécial).

[868] Lettre du Secrétariat de l'OMD datée du 30 juillet 2007, page 4.

obligations de la Chine énoncées dans sa liste et, par voie de conséquence, de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.[869]

iii) Question préliminaire: éléments préétablis aux fins de critère des caractéristiques essentielles

7.541 Avant de commencer notre analyse, nous examinerons l'argument des Communautés européennes selon lequel le principe énoncé dans la RGI 2 a) n'est pas applicable au niveau des positions tarifaires, sans qu'un envoi bien précis ne soit visé dans l'état où il est présenté aux douanes à la frontière, et il ne devrait être invoqué qu'au cas par cas.[870]

7.542 Les **Communautés européennes** estiment que les autres règles et, en particulier, la RGI 2 a) sur laquelle la Chine fonde toute sa stratégie de défense ne sont pas pertinentes pour interpréter la liste d'un Membre d'une manière générale, sauf en ce qui concerne un produit très précis ou une combinaison de produits qui sont présentés à la douane en même temps. Le recours à la RGI 2 a), qui est l'une des "règles suivantes" au sens de la RGI 1), ne peut être pertinent que dans des cas particuliers très précis, lorsqu'un article est présenté "en l'état" aux douanes, et non au niveau des listes tarifaires de la Chine d'une manière générale, comme celle-ci le soutient. Les Communautés européennes font valoir que le fait que, au titre des mesures, la Chine applique systématiquement aux marchandises importées un traitement contraire à leurs caractéristiques objectives et contraire au libellé explicite des positions des listes n'a rien à voir avec un pouvoir d'appréciation.

7.543 La **Chine** considère que, bien que les plaignants répètent avec insistance que la RGI 2 a) ne peut être appliquée que "selon le cas d'espèce" ou "au cas par cas", ils n'ont pas contesté l'application du Décret n° 125 en ce qui concerne une combinaison *spécifique* de pièces et composants automobiles.[871] En fait, les plaignants, ainsi que l'Australie, se contredisent sur les questions essentielles de savoir où et comment tracer la ligne entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles en application de la RGI 2 a).[872] Dans ces conditions, la Chine considère que

[869] En réponse à une question du Groupe spécial, la **Chine** indique que, même si on ne sait pas bien s'il faut démontrer que la mesure viole toujours l'Accord sur l'OMC pour prouver une allégation "en tant que tel", une partie présentant une allégation "en tant que tel" à l'encontre d'une mesure doit définir et établir les circonstances précises dans lesquelles la mesure "sera *nécessairement* incompatible" avec les obligations contractées par le Membre défendeur dans le cadre de l'OMC (réponse de la Chine à la question n° 228 du Groupe spécial). Les **Communautés européennes** répondent que les critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 *aboutiraient nécessairement à un classement incorrect*. Le **Canada** estime que les mesures "en tant que telles" violent l'article II en assujettissant toujours les pièces automobiles au taux de droit applicable aux véhicules automobiles lorsque les seuils sont dépassés et que le fait que, dans de rares cas, un ensemble de pièces assemblées assez important pour constituer un véhicule assemblé en vertu de l'article 21 du Décret n° 125 puisse à bon droit être classé avec les véhicules complets dans le cadre du SH n'est pas pertinent aux fins de l'analyse au titre de l'article II.

[870] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 90; réponses des Communautés européennes aux questions n° 208, 209, 211 du Groupe spécial.

[871] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 26.

[872] La Chine indique que, pour l'Australie, le moteur doit être présent pour qu'un véhicule incomplet ou non fini présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile (réponse de l'Australie à la question n° 12 posée par le Groupe spécial aux tierces parties); les États-Unis et le Canada estiment que le moteur n'est pas nécessaire pour établir la présence des caractéristiques essentielles (réponse des États-Unis à la question n° 117 b) du Groupe spécial, réponse du Canada à la question n° 117 b) du Groupe spécial); les Communautés européennes donnent à entendre qu'il ne peut rien manquer à un véhicule non fini ou incomplet qui soit "essentiel au fonctionnement du véhicule", ce qui viserait clairement le moteur et la transmission (CHI-43). La Chine considère que le critère "essentiel au fonctionnement du véhicule" utilisé par les

les plaignants n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* montrant qu'elle avait mal interprété l'expression "véhicules automobiles", s'agissant de savoir où elle avait tracé la ligne entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. suivant leur propre interprétation de la RGI 2 a), une telle allégation devrait être formulée en relation avec les faits de la cause dans un cas ou des cas précis, et accompagnée d'éléments de preuve et d'arguments concernant l'application appropriée du critère des caractéristiques essentielles dans chaque situation. Les plaignants ont choisi de ne pas procéder ainsi.[873]

7.544 La Chine fait valoir que le problème fondamental de l'argumentation des plaignants est qu'ils n'ont pas présenté d'éléments de preuve et d'arguments juridiques suffisants pour établir les cas précis dans lesquels les mesures contestées aboutiraient nécessairement à une application erronée du critère des caractéristiques essentielles. Les plaignants n'ont pas défini les limites du critère des caractéristiques essentielles en ce qui concerne les pièces et composants des véhicules automobiles relevant du chapitre 87 du SH, et n'ont pas justifié ces limites en s'appuyant sur des éléments de preuve et des arguments juridiques. Ils n'ont pas non plus démontré qu'il y avait une application constante des mesures contestées aboutissant à une application erronée du critère des caractéristiques essentielles aux pièces et composants de véhicules automobiles. Ne s'étant pas acquittés de la charge de la preuve qui leur incombait, les plaignants n'ont fourni au Groupe spécial aucune base permettant de distinguer les cas, s'il y en avait, dans lesquels les mesures aboutiraient nécessairement à une application erronée du critère des caractéristiques essentielles de ceux dans lesquels elles n'aboutiraient pas à ce résultat. La Chine estime donc que le Groupe spécial ne peut pas constater que les mesures contestées, en tant que telles, sont incompatibles avec le critère des caractéristiques essentielles énoncé dans la RGI 2 a).[874]

7.545 Le **Secrétariat de l'OMD** répond à une question du Groupe spécial à cet égard qu'il n'y a rien dans la Convention du SH ni dans les décisions du Comité du SH qui empêcherait une administration d'établir des critères formels pour déterminer quand la RGI 2 a) doit être appliquée. Il ajoute en outre que chaque partie contractante a le droit d'interpréter le SH et que ces interprétations pourraient très bien prendre la forme de décisions préalables de classement (renseignements tarifaires contraignants ou RTC), de déterminations individuelles de classement au moment de la liquidation d'une entrée formelle particulière, ainsi que de décisions judiciaires, de lois ou de règlements nationaux.[875]

7.546 Le **Groupe spécial** considère que l'argument des Communautés européennes à cet égard consiste en substance à dire que déterminer, sur la base du principe énoncé dans la RGI 2 a), si un certain ensemble de marchandises incomplètes ou non finies présente les caractéristiques essentielles de la marchandise correspondante complète ou finie peut se faire uniquement en examinant un envoi

---

Communautés européennes est incompatible avec la position des États-Unis selon laquelle l'important est de savoir si les articles sont "reconnaissables" comme étant la machine qu'ils deviendront (CHI-42).

[873] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 30; observations de la Chine sur les réponses des plaignants à la question n° 233 du Groupe spécial. Voir aussi la réponse de la Chine à la question n° 133 du Groupe spécial.

[874] Réponse de la Chine à la question n° 206 du Groupe spécial.

[875] Lettre du Secrétariat de l'OMD datée du 30 juillet 2007, page 1 (réponse à la question n° 5). Le Secrétariat de l'OMD précise en outre que "ces actions [les interprétations individuelles du SH par les parties contractantes] pourraient aboutir à des interprétations différentes selon les pays. Lorsqu'une partie contractante demande au Comité d'examiner le classement d'un article précis (ou d'un groupe d'articles présentés ensemble), et que le Comité fait une détermination et rend un avis de classement, il n'est pas rare que l'avis de classement en question ne corresponde pas à une ou plusieurs décisions de classement, à un ou plusieurs RTC ou à d'autres règles administratives ou législatives adoptés par les pays. Les parties contractantes sont censées chercher un moyen de modifier leurs instruments internes de manière à permettre l'application de l'avis de classement, et elles sont tenues d'informer le Comité lorsqu'elles ne sont pas en mesure de le faire".

spécifique dans l'état où il est présenté aux autorités douanières, et non en se fondant sur un ensemble préétabli de critères au niveau des positions tarifaires. Les Communautés européennes font valoir que les conditions matérielles énoncées aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 équivalent à un classement tarifaire discrétionnaire.

7.547 Toutefois, répondant à une question du Groupe spécial sur le point de savoir si un Membre avait le pouvoir discrétionnaire d'énoncer les critères qu'il allait appliquer à tous les envois de parties d'un produit donné pour déterminer si elles présentaient les caractéristiques essentielles de l'ensemble, les Communautés européennes ont reconnu que les Membres pouvaient adopter des instruments et recourir à des documents qui donnaient des indications aux autorités douanières et aux importateurs s'agissant de certains types d'envois, tant que ces indications étaient conformes au SH et aux obligations des Membres dans le cadre de l'OMC.[876] Les États-Unis ont estimé également qu'un Membre pouvait énoncer les critères qu'il appliquerait à tous les envois de parties d'un produit donné, tant que ces critères étaient compatibles avec ses obligations dans le cadre du GATT de 1994 et d'autres Accords de l'OMC et – si le Membre était également partie à la Convention sur le SH – avec ses obligations dans le cadre de la Convention sur le SH.[877] Le Canada ne conteste pas non plus que les Membres puissent énoncer les critères qu'ils appliqueront à des envois donnés de marchandises pour déterminer leur classement[878], dans la mesure où ces critères sont conformes aux règles du SH et compatibles avec les obligations des Membres dans le cadre de l'OMC.

7.548 Par ailleurs, le Secrétariat de l'OMD indique que de telles interprétations pourraient très bien prendre la forme de RTC (déterminations préalables en matière de classement), de déterminations individuelles de classement au moment de la liquidation d'une entrée formelle particulière, ainsi que de décisions judiciaires, de lois ou de règlements nationaux. À notre avis, le fait d'avoir comme critère des caractéristiques essentielles un ensemble préétabli de critères fondés sur l'interprétation du SH faite par un Membre particulier n'est pas différent du fait de donner des interprétations sous la forme de RTC, de déterminations individuelles en matière de classement, de décisions judiciaires, de lois ou de règlements nationaux, dans la mesure où toutes ces formes d'interprétation ont un effet contraignant sur les autorités douanières nationales et constituent un critère à appliquer aux cas futurs.

7.549 Étant donné les réponses faite par les plaignants, nous croyons comprendre qu'ils ne sont pas opposés en principe à ce qu'un Membre puisse avoir dans son système juridique interne un ensemble préétabli de critères pour la détermination des caractéristiques essentielles, tant que ces critères sont compatibles avec les obligations découlant de l'Accord sur l'OMC et, si le Membre est également partie contractante au SH, de la Convention sur le SH. L'observation formulée par le Secrétariat de l'OMD va également dans ce sens.[879] Par conséquent, nous considérons que la compatibilité des critères de fond relatifs aux caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile qui sont énoncés dans les mesures de la Chine avec les obligations découlant de l'Accord sur l'OMC est l'élément central dans l'affirmation des plaignants. Nous traitons cette question dans la présente section, juste après l'examen en cours.

---

[876] Réponse des Communautés européennes à la question n° 209 du Groupe spécial.

[877] Réponse des États-Unis à la question n° 209 du Groupe spécial.

[878] Réponse du Canada à la question n° 209 du Groupe spécial. Le Canada donne pour illustrer cette approche l'exemple des voitures prêtes-à-monter importées au Canada (pièce CHI-17) et d'autres envois vers d'autres destinations (par exemple, Règlement des CE n° 2127/2005, pièce CHI-14). Il renvoie aux paragraphes 41 à 51 de sa deuxième communication écrite dans lesquels il explique pourquoi les mesures, même appliquées à un envoi unique de toutes les pièces à la frontière, n'aboutissent pas à un classement des marchandises importées conforme aux prescriptions du Système harmonisé.

[879] Voir le paragraphe 7.545 ci-dessus.

7.550 À cet égard, nous notons l'argument de la Chine selon lequel les plaignants n'ont pas établi *prima facie* que la Chine avait mal interprété l'expression "véhicules automobiles" s'agissant de savoir où elle avait tracé la ligne entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles. La Chine considère qu'une telle allégation devrait être formulée en relation avec les faits de la cause dans un cas ou des cas précis, et accompagnée d'éléments de preuve et d'arguments concernant l'application appropriée du critère des caractéristiques essentielles dans chaque situation.

7.551 À l'appui de sa position, la Chine fait valoir que les plaignants n'ont pas défini les limites du critère des caractéristiques essentielles en ce qui concerne les pièces et composants des véhicules automobiles relevant du chapitre 87, et n'ont pas justifié ces limites en s'appuyant sur des éléments de preuve et des arguments juridiques.

7.552 Comme il est indiqué plus haut, une partie formulant une allégation affirmative, juridique ou factuelle, a la charge de prouver le bien-fondé de sa thèse.[880] Pour établir *prima facie* le bien-fondé de leur allégation, les plaignants doivent donc démontrer, en se fondant sur des arguments factuels et juridiques, en quoi les critères pour déterminer les caractéristiques essentielles qui sont énoncés dans les mesures sont incompatibles avec les concessions inscrites par la Chine dans ses positions tarifaires correspondant aux pièces automobiles. À notre avis cependant, cela n'oblige pas nécessairement les plaignants à définir eux-mêmes les limites du critère des caractéristiques essentielles pour les produits visés en l'espèce. Nous rappelons qu'établir des éléments *prima facie* veut dire que si la partie qui avance une allégation fournit des éléments de preuve suffisants pour établir une *présomption* que ce qui est allégué est vrai, la charge de la preuve se déplace et incombe à l'autre partie, qui n'aura pas gain de cause si elle ne fournit pas des éléments de preuves suffisants pour réfuter la présomption.[881] À cet égard, l'Organe d'appel a précisé que la quantité et la nature précises des éléments de preuve qui seront nécessaires pour établir une telle présomption varieront forcément d'une mesure à l'autre, d'une disposition à l'autre et d'une affaire à l'autre.[882]

7.553 Pour les plaignants au présent différend, une façon de prouver leur allégation pourrait être d'indiquer des limites "correctes" comme la Chine l'allègue. Si cela était possible, ce serait peut-être en effet la meilleure façon de prouver l'allégation, mais ce n'est pas une condition préalable pour établir l'allégation *prima facie* des plaignants au sujet du critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les mesures, ni la seule façon de le faire. Comme le Secrétariat de l'OMD l'a indiqué, la nomenclature et les notes explicatives du SH ne disent pratiquement rien quant au sens de l'expression caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini, qui figure dans la RGI 2 a), et le texte légal de la RGI 2 a) est susceptible de diverses interprétations. Nous avons par ailleurs été informés que le Comité du SH n'avait pas formellement établi de principes à cet égard et qu'il ne s'était pas non plus prononcé formellement sur le classement des ensembles non montés de pièces pour véhicules automobiles relevant du chapitre 87.[883] Dans ces circonstances, la charge de la preuve ne serait donc pas appliquée correctement si les plaignants étaient tenus de prouver l'existence d'éléments *prima facie* en indiquant quelles sont les limites correctes pour les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.

7.554 La Chine fait valoir en outre que les plaignants n'ont pas démontré qu'il y avait une application constante des mesures contestées aboutissant à une application erronée du critère des caractéristiques essentielles aux pièces et composants de véhicules automobiles. Cependant, comme la Chine elle-même l'a remarqué, les plaignants ont formulé une allégation concernant les mesures en

[880] Voir la section VII.A.3 ci-dessus.
[881] Voir la section VII.A.3 ci-dessus.
[882] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, page 16.
[883] Voir le paragraphe 7.529 ci-dessus.

tant que telles, et non pas telles qu'elles sont appliquées à des faits spécifiques.[884] Pour prouver le bien-fondé de leur allégation en tant que tel, ils peuvent invoquer des éléments de preuve montrant qu'il y a une application constante des mesures visées.[885] Toutefois, nous ne considérons pas que cela soit absolument nécessaire pour établir des éléments *prima facie* concernant l'allégation en tant que tel des plaignants, parce que ce que les plaignants sont tenus de montrer pour prouver leur allégation est l'incompatibilité des "normes ou règles" qui sous-tendent la législation en cause de la Chine avec l'Accord sur l'OMC.[886]

b) Critère des caractéristiques essentielles énoncé dans les mesures en cause

7.555 Les articles 21 et 22 du Décret n° 125 disposent ce qui suit:

> "Article 21 Les pièces automobiles importées sont assimilées à des véhicules complets si l'un des critères suivants est rempli:
>
> 1) importation de kits CKD ou SKD afin d'assembler des véhicules;
>
> 2) eu égard à l'article 4 des présentes règles:
>
> a) importation de carrosseries (y compris les cabines)[887] et de moteurs afin d'assembler des véhicules;

[884] La Chine note qu'elle considère que les plaignants ont formulé une allégation *en tant que tel* contre les mesures contestées et que rien ne permet aux Communautés européennes d'affirmer que le Décret n° 125 est incompatible avec le critère des caractéristiques essentielles dans toutes les circonstances auxquelles il pourrait être appliqué. Elle fait remarquer que même les États-Unis admettent qu'"il se peut qu'il existe quelques combinaisons" de pièces automobiles prévues dans le Décret n° 125 "qu'il conviendrait peut-être de classer avec les véhicules complets au titre du SH" (observations de la Chine sur les réponses des plaignants à la question n° 233 du Groupe spécial).

[885] Comme la Chine l'a indiqué, l'Organe d'appel a déclaré ce qui suit:

> "[i]l 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* ...". (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier au carbone*, paragraphe 157) (pas d'italique dans l'original)

[886] L'Organe d'appel dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes* a indiqué ce qui suit: "[n]ous faisons observer que l'Organe d'appel a constamment affirmé le droit des Membres de l'OMC de contester la législation énonçant des normes ou règles "en tant que telles", ainsi que leur droit de formuler des allégations à l'encontre de l'application de telles mesures dans des cas spécifiques" (rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 302).

Dans l'affaire *États-Unis – Loi de 1916*, l'Organe d'appel a aussi indiqué ce qui suit: "Avant l'entrée en vigueur de l'*Accord sur l'OMC*, il était fermement établi que l'article XXIII:1 a) du GATT de 1947 permettait à une partie contractante de mettre en cause une législation en tant que telle, indépendamment de l'application de cette législation dans des cas particuliers. ..." (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi de 1916*, paragraphe 60)

[887] S'agissant du terme "ensemble", voir les paragraphes 7.88 et 7.89.

b) importation de carrosseries (y compris les cabines) ou de moteurs, plus au moins trois autres ensembles (éléments), afin d'assembler des véhicules;

c) importation d'au moins cinq ensembles (éléments) autres que les carrosseries (y compris les cabines) et les moteurs afin d'assembler des véhicules; ou

3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle considéré. Le présent critère entre en vigueur le 1er juillet 2006.

Article 22 Les pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (élément) si l'un des critères suivants est rempli:

1) importation d'un jeu complet de pièces afin d'assembler des ensembles (éléments);

2) importation de pièces essentielles ou de sous-ensembles afin d'assembler des ensembles (éléments), si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2[888]; ou

3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble (élément) considéré."

7.556 Nous examinerons tour à tour chaque critère.

i) Aperçu des arguments des parties

7.557 Les **Communautés européennes** considèrent qu'il ressort clairement du sens ordinaire, du contexte et du but des positions 87.01 à 87.05 du tarif douanier de la Chine que ces positions visent les véhicules automobiles complets et que les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 du SH ne prévoient que dans quelques situations exceptionnelles qu'un véhicule incomplet ou non fini

[888] À compter du 1er juillet 2008, des seuils quantitatifs plus bas s'appliqueront aux pièces essentielles relevant de la catégorie A, selon l'annexe 1 du Décret n° 125. Si ces seuils sont atteints, l'ensemble sera assimilé à un "ensemble importé" (note 5 de l'annexe 1 du Décret n° 125 et article 19 de l'Avis n° 4). Cette distinction entre les catégories A et B devait initialement entrer en vigueur le 1er juillet 2006 mais a été reportée au 1er juillet 2008 (Bulletin conjoint n° 38 de la CGA en date du 5 juillet 2005) (pièce JE-29).
En outre, l'article 20 de l'Avis n° 4 dispose ce qui suit:

"Si les pièces importées représentent plus de 60 pour cent du prix des pièces essentielles ou des sous-ensembles, ces pièces essentielles ou sous-ensembles sont considérés comme des pièces essentielles ou des sous-ensembles importés. Les fabricants fournissent la liste des ratios des prix des pièces nécessaires.

En principe, l'origine des pièces essentielles ou sous-ensembles n'est pas recherchée au-delà des fournisseurs de rang deux des fabricants de véhicules complets.

Les pièces importées achetées par des sociétés de commerce ou des fournisseurs nationaux sont considérées comme des pièces importées."

peut être classé comme le véhicule complet ou fini correspondant (s'il en présente les caractéristiques essentielles). Pour qu'un groupe de pièces puisse être classé comme véhicule complet, "la très grande majorité des pièces doivent être présentes et assemblées".[889] Une telle détermination doit être établie au cas par cas en fonction des caractéristiques objectives de l'article, dans l'état où il est présenté aux agents des douanes à la frontière (en d'autres termes, l'"instantané").[890] Le simple fait qu'il peut y avoir des cas particuliers exceptionnels dans lesquels une grande combinaison de pièces, dans l'état où elles sont présentées à la frontière sous forme d'envoi unique, pourrait être assimilée à un véhicule complet conformément à la RGI 2 a) du SH, et eu égard à la note explicative générale relative au chapitre 87, ne peut pas empêcher les mesures de la Chine d'être, en tant que telles, incompatibles avec l'article II, dès lors qu'il a été établi que leur application aboutirait nécessairement à des violations des règles de l'OMC.[891]

7.558 Les **États-Unis** reconnaissent qu'en vertu de la RGI 2 a), des produits incomplets peuvent être classés comme des produits complets s'ils en présentent les caractéristiques essentielles. Cependant, ils estiment que la Chine fait abstraction de la RGI 1 (qui dispose que "le classement [devrait être] déterminé … d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres"), des positions du chapitre du SH propres se rapportant spécifiquement aux pièces automobiles, et de sa propre liste d'engagements tarifaires contenant les désignations détaillées des diverses pièces et ensembles et sous-ensembles automobiles. Les pièces automobiles et ensembles automobiles importés en Chine doivent être classés conformément aux positions tarifaires spécifiques indiquées dans la Liste de la Chine.[892]

7.559 Les États-Unis sont d'avis que les critères énoncés aux articles 21 et 22 du Décret n° 125 ne sont pas les types de critères utilisés habituellement comme normes par les agents des douanes pour déterminer si les pièces et composants d'un produit devraient être considérés comme un produit complet.[893] Les mesures instaurent des seuils établissant arbitrairement que certains groupes de pièces importées présentent les caractéristiques d'un produit complet, et elles entraînent l'application aux pièces des droits applicables aux produits complets.[894]

7.560 Le **Canada** reconnaît qu'il peut y avoir des cas où un article est un produit incomplet ou non fini à l'importation, mais présente toutes les caractéristiques essentielles d'un produit complet ou fini. Les Membres de l'OMC peuvent avoir recours à la RGI 2 a) pour classer différents envois de produits d'après l'"instantané" des marchandises lorsqu'elles arrivent à la frontière.[895] Les "caractéristiques

---

[889] Réponse des Communautés européennes à la question n° 205 du Groupe spécial. Voir aussi les réponses des Communautés européennes aux questions n° 211, 231 et 250 du Groupe spécial.

[890] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 94.

[891] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 134.

[892] Première déclaration orale des États-Unis, paragraphes 36 à 40; deuxième déclaration orale des États-Unis, paragraphe 24. Les États-Unis font observer que conformément au SH, à la RGI et aux notes de section, les marchandises doivent être classées dans leur condition au moment de l'importation sous la position qui désigne le plus précisément la marchandise. Suivant la RGI 2 a), les agents des douanes doivent déterminer si les composants présentés ensemble confèrent les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini. Si tel n'est pas le cas, les composants doivent être classés individuellement. S'il était considéré que le Décret n° 125 constituait une interprétation valable du SH, cela viderait de leur sens plusieurs positions et sous-positions qui désignent spécifiquement des ensembles, sous-ensembles et pièces automobiles (réponses des États-Unis aux questions n° 209, 223, 231 du Groupe spécial).

[893] Réponse des États-Unis à la question n° 1 du Groupe spécial.

[894] Réponse des États-Unis à la question n° 68 du Groupe spécial.

[895] Dans sa réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, le Canada explique ce qui suit: "la note explicative VII relative à la RGI 2 a) est censée s'appliquer aux situations dans lesquelles toutes les pièces arrivent à la frontière sous forme d'envoi unique. En pareilles situations, toutes les pièces qui sont nécessaires

essentielles" doivent être évaluées à partir des caractéristiques objectives du produit tel qu'il est présenté à la frontière sous forme d'envoi unique. Cette évaluation comporte notamment: une inspection visuelle, l'examen de documents et, si nécessaire, des essais ou des analyses complémentaires (en fonction de l'état de la marchandise au moment où elle franchit la frontière).[896] Le Canada fait valoir que l'évaluation du point de savoir si un article incomplet ou non fini présente les "caractéristiques essentielles" de l'article complet ou fini doit se faire sur la base des caractéristiques objectives de cet article, et de cet article seulement, dans l'état où il est présenté aux agents des douanes à la frontière.[897] Il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que des envois distincts arrivent à des moments différents, de l'utilisation finale ou de la valeur de l'article, mais uniquement des caractéristiques objectives du produit dans l'état où il est présenté à la frontière.

7.561 Le Canada fait observer que les agents des douanes canadiens évaluent au cas par cas les pièces qui sont présentées ensemble à la frontière et qu'ils ne fondent pas leur classement sur une formule liée au nombre d'ensembles importés. Il souligne que c'est le cas en particulier pour les véhicules, étant donné qu'ils comprennent un grand nombre de pièces différentes, y compris des ensembles et des sous-ensembles.[898]

7.562 La **Chine** estime important de souligner que la RGI 2 a) ne permet pas aux autorités douanières nationales de classer les importations comme bon leur semble. Selon la première phrase de la RGI 2 a), l'article doit être "incomplet" ou "non fini". Selon la deuxième phrase de la RGI 2 a), les pièces démontées ou non montées doivent pouvoir être assemblées en un article complet au moyen d'une série d'opérations de montage soigneusement définies. Les autorités douanières ne pourraient donc pas se fonder sur la RGI 2 a) pour classer un groupe de pièces ou de matières avec un article complet que ces pièces ou matières pourraient vraisemblablement constituer. Aux termes de la note explicative VII) relative à la RGI 2 a), la deuxième phrase s'applique uniquement à "l'article dont les différents éléments sont destinés à être assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage, par exemple, à la condition cependant qu'il s'agisse seulement d'opérations de montage". Dans la pratique, l'éventail des produits auxquels cette condition s'applique est très étroit dans le Système harmonisé.[899]

ii) Critères énoncés à l'article 21.2 du Décret n° 125

7.563 L'article 21.2 prévoit les trois catégories suivantes de critères pour ce qui concerne les caractéristiques essentielles des véhicules automobiles:

---

pour constituer l'article sont classées ensemble si elles ont les "caractéristiques essentielles" de cet article complet ou fini, telles qu'elles sont présentées. Toutes les pièces en surnombre qui ne sont pas nécessaires pour constituer cet article et qui font partie du même envoi peuvent être classées en tant que pièces". En réponse à la question n° 113 du Groupe spécial, le Canada ajoute que "la note explicative VII dispose qu'"aucune opération d'ouvraison" ne peut être prise en considération pour déterminer si un article présente, en l'état, les caractéristiques essentielles d'un article complet ou non fini".

[896] Réponse du Canada aux questions n° 68, 125 et 224 du Groupe spécial. Version écrite de la déclaration orale du Canada à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphes 17 à 20. En réponse à la question n° 110 du Groupe spécial, le Canada cite également l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, dans laquelle "l'Organe d'appel a confirmé que le classement doit reposer sur les caractéristiques objectives d'un article en l'état lorsqu'il a cité la déclaration de l'OMD selon laquelle "[l]e classement de marchandises dans le Système harmonisé s'effectu[ait] toujours sur la base des caractéristiques objectives du produit au moment de son importation"".

[897] Réponse du Canada à la question n° 110 du Groupe spécial.

[898] Réponse du Canada à la question n° 1 du Groupe spécial.

[899] Réponse de la Chine à la question n° 68 du Groupe spécial.

"a) importation de **carrosseries** (y compris les cabines) *et* de **moteurs** afin d'assembler des véhicules;

b) importation de **carrosseries** (y compris les cabines) *ou* de **moteurs**, **plus au moins trois autres ensembles** (éléments), afin d'assembler des véhicules;

c) importation d'**au moins cinq ensembles** (éléments) autres que les carrosseries (y compris les cabines) et les moteurs afin d'assembler des véhicules". (pas de caractères gras, pas d'italique dans l'original)

7.564 Les **Communautés européennes** font observer que même si les pièces arrivaient sous forme d'envoi unique, les mesures ne rempliraient toujours pas la condition relative aux "caractéristiques essentielles".[900] Au titre de l'article 21.2 du Décret n° 125, des pièces importées seront classées comme des véhicules complets même s'il manque des pièces ou des ensembles essentiels au fonctionnement du véhicule dans la combinaison des pièces importées. C'est d'autant plus vrai qu'il n'est pas nécessaire qu'un "ensemble" soit importé dans son intégralité, ni même qu'il soit fabriqué en Chine exclusivement à partir de pièces importées, pour qu'il soit réputé importé au titre de l'article 22 du Décret n° 125. Par suite, l'importation d'une quantité relativement limitée ou de pièces d'une valeur relativement limitée est suffisante pour qu'il soit satisfait aux critères de l'article 21.2 du Décret n° 125 et que ces pièces importées soient classées comme des véhicules complets.

7.565 Les Communautés européennes soulignent que même si, en moyenne, le nombre de pièces dans un véhicule complet se compte en milliers, en application des mesures, l'importation de cinq pièces essentielles de la carrosserie du véhicule et de six pièces essentielles du moteur sera suffisante pour en faire des ensembles réputés importés et pour que toutes les pièces importées soient assimilées à des véhicules complets pour un certain type de véhicule au titre des mesures.[901]

7.566 Les Communautés européennes font valoir en outre que lorsque la distinction entre les classes A et B au titre de l'article 22 du Décret n° 125, dont l'entrée en vigueur a été reportée au 1er juillet 2008, aura pris effet, les pièces automobiles importées seront classées comme des véhicules complets en application de seuils beaucoup plus bas. Par exemple, l'importation d'une porte, d'un capot, d'un bloc moteur et d'une culasse, par exemple, suffiront pour faire de la carrosserie du véhicule et du moteur des ensembles réputés importés, et pour que les pièces importées soient assimilées à des véhicules complets.[902]

7.567 S'agissant de l'article 21.2 a) du Décret n° 125, les Communautés européennes considèrent qu'il s'applique au cas de figure où les deux ensembles principaux (la carrosserie et le moteur), sans être assemblés, sont importés pour fabriquer un véhicule complet. Ce cas est "manifestement loin de correspondre aux catégories prévues par la Liste de la Chine examinées à la lumière des notes explicatives générales relatives au chapitre 87, en vertu desquelles un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets ou finis dès l'instant qu'il en présente les caractéristiques essentielles". Il n'y a rien dans les Listes de la Chine ni dans les notes du SH qui permettrait d'imposer un droit différent de celui qui est spécifiquement indiqué sous les positions tarifaires

[900] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 113.

[901] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115, dans lequel il est fait référence à la première communication écrite, paragraphes 40 et 41; réponse à la question n° 117 du Groupe spécial; pièce EC-1.

[902] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115, dans lequel il est fait référence à la première communication écrite, paragraphes 40 et 41; réponse à la question n° 117 du Groupe spécial, pièce EC-2.

pertinentes de la Chine pour la seule raison que le moteur et la carrosserie sont importés pour être fabriqués et assemblés. Au lieu de cela, ces produits relèvent de leurs propres positions très précises, qui indiquent généralement un taux de droit consolidé de moins de 10 pour cent pour les carrosseries et les moteurs correspondants. Le fait qu'en application des mesures, la carrosserie et le moteur importés seraient assimilés à un véhicule automobile complet et frappés du droit de 25 pour cent applicable aux véhicules complets relevant des positions tarifaires 87.02 à 87.04 est manifestement contraire aux taux de droits consolidés par la Chine dans son tarif douanier et, par voie de conséquence, contraire à l'article II du GATT de 1994.[903]

7.568 S'agissant de l'article 21.2 b) et c) du Décret n° 125, les Communautés européennes font observer que le chapitre 87 du tarif de la Chine inclut des positions pour les catégories intermédiaires entre les véhicules complets et les pièces de ces véhicules, comme les positions 87.06 (châssis équipés de leur moteur) et 87.07 (carrosseries, y compris les cabines). Ces deux positions visent les cas dans lesquels certaines pièces et accessoires automobiles sont déjà assemblés avec d'autres pièces de même type, créant une combinaison qui est destinée à être assemblée avec d'autres pièces pour constituer un véhicule complet ou entier.[904] En se fondant en partie sur les notes explicatives relatives à la position tarifaire 87.06[905], les Communautés européennes font observer que le produit envisagé sous la position 87.06 se trouve à l'évidence à un stade de fabrication très avancé, mais ne peut quand même pas encore être classé en tant que véhicule complet ou fini. Elles considèrent qu'"un châssis équipé de son moteur" relève de l'article 21.2 b) et c) du Décret n° 125 et qu'il serait considéré comme un "véhicule complet" et frappé du droit général de 25 pour cent, au lieu du taux de droit consolidé de 8 à 20 pour cent prévu sous la position tarifaire 87.06. Cela est manifestement contraire aux taux de droits consolidés par la Chine dans son tarif douanier et, par voie de conséquence, contraire à l'article II du GATT de 1994.[906]

---

[903] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 261 à 266.
[904] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 255.
[905] La note explicative relative à la position tarifaire 87.06 indique ce qui suit:

"La présente position vise l'ensemble du mécanisme moteur, des organes de transmission ou de direction, des essieux (avec ou sans roues) montés sur le cadre du châssis ou sur l'ossature non carrossée des ensembles châssis-carrosseries (structure monocoque) des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05. Il s'agit, en fait, de voitures automobiles ou de tracteurs routiers non équipés de leur cabine.

La présence du capot du moteur, du pare-brise, des ailes, des marchepieds, du tableau de bord, même équipé de ses instruments, ne modifie cependant pas le classement de ces châssis sous cette position. Ils restent, par ailleurs, compris ici, qu'ils soient ou non munis de leurs pneumatiques, dispositifs de carburation, accumulateurs et autres dispositifs électriques. Toutefois, si l'adjonction de ces éléments a pour effet de former un tracteur ou un véhicule complet ou virtuellement complet, ces ensembles ne sont pas couverts par la présente position.

En sont également exclus:

a) Les châssis équipés de leur moteur, comportant leur cabine de conduite, même incomplète (par exemple, sans siège) (n° 87.02 à 87.04) (voir la note 3 du présent chapitre).
b) Les châssis même équipés de divers organes mécaniques, mais sans moteur (n° 87.08)."

[906] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 255 à 260.

7.569 Les **États-Unis** estiment que l'interprétation de la RGI 2 a) donnée par la Chine va au-delà du pouvoir discrétionnaire dont une partie contractante dispose pour interpréter les RGI, car elle fait abstraction de plusieurs positions du SH comme les positions 87.06 et 87.07, qui visent des sous-ensembles, ainsi que des positions précises qui désignent des marchandises particulières, comme les positions 84.04 et 84.08.[907]

7.570 Les États-Unis font valoir que dans la plupart des cas, les critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125 vont bien au-delà de ce qui pourrait être considéré à juste titre comme des pièces présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile au regard du SH (y compris de la note explicative générale relative au chapitre 87). Il se peut qu'il existe quelques combinaisons de pièces au titre de l'article 21 qu'il conviendrait peut-être de classer avec les véhicules complets au titre du SH si elles étaient présentées ensemble à la frontière sous forme d'envoi unique. À titre d'exemple, il conviendrait peut-être de classer la carrosserie, le châssis, la transmission, la direction et les deux essieux (ce qui constituerait un "ensemble principal" et quatre autres "ensembles" au sens de l'article 21) avec les véhicules complets au titre du SH, compte tenu de l'exemple donné dans la note explicative générale ("une voiture automobile non munie de son moteur"). Toutefois, cela nécessiterait une évaluation au cas par cas établissant que les ensembles additionnels et les autres pièces étaient suffisants pour présenter les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile. Dans la grande majorité des cas cependant, même si elles étaient présentées à la frontière ensemble, les pièces qui sont assimilées à des véhicules complets au titre de l'article 21 ne pourraient être classées qu'avec les produits intermédiaires ou qu'avec les pièces.[908]

7.571 S'agissant de l'article 21.2 a) du Décret n° 125, les États-Unis font observer que, selon les décisions en matière de classement rendues de longue date par les autorités douanières à travers le monde et les experts du Secrétariat de l'OMD en matière de classement tarifaire, une carrosserie de véhicule et un moteur de véhicule automobile devraient être classés séparément (sous les positions 87.07 et 84.07/84.08), même s'ils sont expédiés ensemble. Une carrosserie de véhicule ou un moteur ne serait jamais considéré à juste titre comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile, pas plus que l'article théoriquement constitué par la combinaison d'une carrosserie de véhicule et d'un moteur.[909]

7.572 Les États-Unis considèrent que l'article 21.2 b) du Décret n° 125 aboutit à la même situation que l'article 21.2 a): il fait fi des conventions et principes de longue date consistant à classer les articles importés selon leur condition au moment de l'importation, ainsi qu'il est indiqué dans les RGI et leurs notes explicatives. Une carrosserie ou un moteur de véhicule combiné à trois des autres ensembles spécifiés ne pourrait jamais être dûment classé en tant qu'article présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile complet. À titre d'exemple, une carrosserie de véhicule munie de freins, d'une direction et d'un pont moteur, mais sans moteur, n'est tout simplement pas un véhicule automobile. C'est un assortiment inhabituel de pièces automobiles. Il en est de même pour toutes les autres combinaisons envisagées à l'alinéa 2 b). Le classement approprié de toute combinaison des ensembles importés se ferait d'après la condition de l'ensemble donné au moment de l'importation, chaque ensemble étant classé séparément même si tous les ensembles étaient expédiés ensemble.[910]

7.573 En ce qui concerne l'article 21.2 c) du Décret n° 125, les États-Unis font observer que classer les ensembles spécifiés sans carrosserie ou moteur comme véhicule automobile complet ou, plus

[907] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 238 a) du Groupe spécial.
[908] Réponse des États-Unis à la question n° 117 du Groupe spécial.
[909] Réponse des États-Unis à la question n° 128 du Groupe spécial.
[910] Réponse des États-Unis à la question n° 128 du Groupe spécial.

particulièrement, comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile complet repousse encore plus loin les principes et conventions bien établis en matière de classement tarifaire. Aucun de ces ensembles, même si, par impossible, ils étaient classés ensemble comme un seul article, ne serait jamais considéré comme présentant les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule automobile complet et ne pourrait donc jamais être classé en tant que tel.[911]

7.574 Le **Canada** note que selon l'article 21.2 du Décret n° 125, les pièces d'un véhicule sont assimilées à un véhicule complet si un certain nombre d'ensembles sont réputés importés (détermination établie séparément au titre de l'article 22) sur la base de trois critères distincts: a) carrosserie et moteur; b) carrosserie ou moteur plus trois autres ensembles (châssis, direction, transmission, dispositif de freinage, pont moteur et essieu non moteur); et c) au moins cinq autres ensembles. S'agissant du premier critère, le Canada estime que ces ensembles devraient être classés séparément (à savoir la carrosserie sous la position 87.07 et le moteur sous la position 84.07). En ce qui concerne le critère b), il considère que si le principal ensemble est le moteur, ces combinaisons pourraient au mieux constituer un châssis équipé de son moteur relevant de la position 87.06, et là encore uniquement si le châssis était l'un des autres ensembles; cependant, pour ce qui est de toutes les autres combinaisons, chaque article devrait être classé séparément (à savoir la carrosserie sous la position 87.07, le moteur sous la position 84.07 et les autres ensembles sous la position 87.08). S'agissant du troisième critère c), le Canada estime qu'indépendamment des combinaisons, chaque article devrait être classé séparément sous la sous-position appropriée de la position 87.08.[912]

7.575 Le Canada est d'avis que la Chine n'a pas montré l'existence d'une pratique ultérieurement suivie par d'autres Membres étayant sa méthode de classement des pièces et véhicules automobiles, qui pourrait être pertinente pour interpréter l'article II:1 b) du GATT de 1994. Le Canada admet que la Chine a montré qu'il existait une certaine pratique liée aux propositions suivantes: 1) lorsque des pièces sont présentées ensemble à la frontière sous forme d'un envoi unique qui contient toutes, ou presque toutes, les pièces nécessaires pour assembler un produit complet, elles peuvent être classées comme ce produit complet; et 2) lorsqu'un envoi contient la plupart des pièces nécessaires pour assembler un produit complet, ces pièces peuvent être classées individuellement comme ce véhicule complet s'il est déterminé que les pièces présentées représentent les "caractéristiques essentielles" du produit fini.[913] Toutefois, la Chine n'a pas montré qu'un Membre de l'OMC pouvait considérer que des pièces présentaient les caractéristiques essentielles du véhicule complet en se fondant sur les critères de volume indiqués dans les mesures. Le Canada considère donc que le seul aspect des mesures qui pourrait être un classement douanier accepté est le classement des pièces en tant que véhicule complet lorsque ces pièces, regroupées dans un envoi unique, forment la grande majorité des pièces nécessaires et présentent, de ce fait, les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet

[911] Réponse des États-Unis à la question n° 128 du Groupe spécial.

[912] Réponse du Canada aux questions n° 117 et 128 du Groupe spécial. Le Canada fait référence à un tableau, dont il fait valoir qu'il indique l'application correcte de la RGI 1 et les positions pertinentes pour les diverses combinaisons d'ensembles réputés importés qui, au titre des mesures, sont suffisantes pour que les pièces soient assimilées à un véhicule complet (voir le tableau figurant dans la deuxième communication écrite du Canada, page 20). Il ressort du tableau que, même à supposer que toutes les pièces d'un ensemble réputé importé soient importées sous forme d'envoi unique, les pièces assimilées à des véhicules complets au titre de l'article 21.2 ne pourraient être classées à juste titre avec les véhicules complets au regard du SH que dans quelques cas seulement (les trois lignes du bas). Dans tous les autres cas, les mesures ne suivent pas le classement du SH et, par suite, l'imposition imposée au titre des mesures, même si elle est qualifiée à juste titre de droit de douane proprement dit, viole l'article II du GATT de 1994 (deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 48 à 51).

[913] Le Canada fait référence à la RGI 2 a); première communication écrite de la Chine, paragraphes 81 à 103; pièces CHI-14, CHI-16 à CHI-20 et CHI-43.

conformément à la RGI 2 a).[914] Les mesures prévoient un classement des pièces contraire à l'article II:1 b) du GATT de 1994.[915]

7.576 La **Chine** fait valoir que les différentes combinaisons de pièces et composants automobiles prévues à l'article 21 du Décret n° 125 donnent toutes un article incomplet qui est clairement reconnaissable en tant que véhicule automobile et que ces combinaisons présentent donc les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile au titre de la RGI 2 a).[916]

7.577 La Chine fait observer que les autorités douanières prennent divers facteurs en considération pour évaluer si un article incomplet ou non fini présente les caractéristiques essentielles d'un article complet ou fini. En ce qui concerne les machines, telles que les véhicules automobiles, un des principaux facteurs consiste à savoir si l'article incomplet ou non fini est *reconnaissable* comme étant ce type de machine une fois assemblé.[917] Le critère des caractéristiques essentielles ne nécessite pas la présence de chaque composant qui est "essentiel" pour utiliser ou faire fonctionner la machine dans sa forme finie.[918]

7.578 En outre, la Chine est d'avis que le fait que certains ensembles ne constituent qu'une certaine partie de la valeur du véhicule automobile assemblé ne veut pas nécessairement dire que ces ensembles ne présentent pas, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. La part d'un ensemble donné dans la valeur d'un véhicule assemblé variera d'un véhicule à l'autre. Même si la part représentée par les pièces importées peut indiquer, au-delà d'une certaine valeur, que ces pièces présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet, le fait que la part représentée par les pièces importées soit inférieure à une certaine valeur n'est pas nécessairement déterminant aux fins du critère des caractéristiques essentielles.

7.579 Le **Groupe spécial** commence son analyse en examinant le point de vue des Communautés européennes et du Canada selon lequel une combinaison de pièces automobiles, à savoir les "châssis équipés de leur moteur", qui est classée sous la position tarifaire 87.06 de la Liste de la Chine, relèverait de l'article 21.2 b) du Décret n° 125 et serait frappée des taux de droits applicables aux véhicules automobiles en violation de l'article II du GATT de 1994.[919]

7.580 L'article 21.2) b) du Décret n° 125 dispose que la catégorie de combinaisons de pièces automobiles ci-après présente les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile:

> "importation de **carrosseries** (y compris les cabines) *ou* de **moteurs**, **plus au moins trois autres ensembles** (éléments), afin d'assembler des véhicules" (pas de caractères gras, ni d'italique dans l'original)

7.581 Par conséquent, au titre de cette disposition, des "*moteurs*, plus au moins trois autres ensembles (éléments)" pris parmi le *châssis*, le bloc de transmission, le pont moteur, l'essieu non moteur, la direction et le dispositif de freinage, pourraient constituer un type de combinaisons de pièces automobiles. En conséquence, si des "*châssis équipés de leur moteur*" étaient importés avec au moins deux autres ensembles, montés ou non, ils relèveraient effectivement de l'article 21.2 b) du

[914] Le Canada fait observer que ces envois de pièces sont souvent qualifiés de kits CKD ou SKD.
[915] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphes 52 à 55.
[916] Réponse de la Chine à la question n° 117 du Groupe spécial.
[917] La Chine communique trois pièces tirées de la pratique douanière des États-Unis dans lesquelles le critère "reconnaissable" a été utilisé: CHI-42, CHI-43 et CHI-44.
[918] Réponse de la Chine à la question n° 117 du Groupe spécial. La Chine fait référence à la pièce CHI-14 relative à la décision des CE concernant le classement des pick-up incomplets.
[919] Les États-Unis considèrent qu'elle relèverait de l'article 21.2 a) du Décret n° 125.

Décret n° 125 et seraient donc classés en tant que "véhicules automobiles". La Chine ne le conteste pas.[920]

7.582 Nous rappelons une observation du Secrétariat de l'OMD mentionnée plus haut selon laquelle le chapitre 87 pose un problème tout à fait particulier en ce sens qu'il comporte les positions tarifaires 87.06 et 87.07 pour les marchandises intermédiaires qui se situent entre les véhicules automobiles complets et leurs pièces et composants. Nous sommes également attentifs au principe qui veut que la RGI 2 a) soit appliquée conjointement avec la RGI 1, ce qui impliquerait, s'agissant des positions tarifaires 87.06 et 87.07, que si les pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique, "en l'état", correspondent à la désignation indiquée pour l'une de ces deux positions, elles soient classées sous l'une ou l'autre d'entre elles conformément à la RGI 1.

7.583 La position tarifaire 87.06 et la note explicative y relative indiquent ce qui suit:

> "87.06 Châssis des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05 équipés de leur moteur.
>
> La présente position vise l'ensemble du mécanisme moteur, des organes de transmission ou de direction, des essieux (avec ou sans roues), montés sur le cadre du châssis ou sur l'ossature non carrossée des ensembles châssis-carrosseries (structure monocoque) des véhicules automobiles des n° 87.01 à 87.05. Il s'agit, en fait, de voitures automobiles ou de tracteurs routiers non équipés de leur caisse, ni de leur cabine. …"

7.584 Par conséquent, il ressort du libellé de la position tarifaire 87.06, lu dans le contexte de la note explicative relative à cette position, que les "châssis équipés de leur moteur", comportant le bloc de transmission, la direction et les essieux relèvent de la position tarifaire 87.06. Or, conformément à l'article 21.2 b) du Décret n° 125, les mêmes "châssis équipés de leur moteur" comportant le bloc de transmission, la direction et les essieux seraient considérés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile et seraient donc classés sous les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles (87.02 à 87.05), au lieu de la position tarifaire 87.06 comme l'exigerait la RGI 1. Cela implique qu'en vertu de l'article 21.2 b), les "châssis équipés de leur moteur" comportant le bloc de transmission, la direction et les essieux doivent toujours être classés avec les véhicules automobiles, ce qui est incompatible avec les termes de la position tarifaire 87.06.

7.585 À cet égard, la Chine fait valoir que la position des Communautés européennes suppose que la note explicative relative à la position tarifaire 87.06 est contraignante quant à ce qui constitue les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Elle est d'avis que les notes explicatives ne font pas partie du SH et ne sont aucunement contraignantes.[921]

7.586 Le Groupe spécial ne pense pas que les arguments des Communautés européennes supposent nécessairement que la note explicative relative à la position tarifaire 87.06 est contraignante quant à

---

[920] Voir la réponse de la Chine à la question n° 131 du Groupe spécial. La Chine ne répond pas spécifiquement à une question du Groupe spécial, mais formule des observations sur la déclaration faite par les Communautés européennes dans leur première communication écrite, selon laquelle des "châssis équipés de leur moteur", qui sont classés sous la position tarifaire 87.06, relèvent de l'article 21.2 b) et c) du Décret n° 125. Elle estime que l'argument des Communautés européennes repose sur l'hypothèse que la note explicative relative à la position 87.06 a force obligatoire quant à ce qui constitue les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Cette question est traitée dans les paragraphes 7.585 et 7.586 ci-dessous.

[921] La Chine se réfère au rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 214, note de bas de page 416.

ce qui constitue les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Les Communautés européennes se sont référées au texte de la note explicative relative à la position 87.06 pour étayer davantage leur position selon laquelle les "châssis équipés de leur moteur" de la position tarifaire 87.06 sont visés par l'article 21.2 b) et c) du Décret n° 125.[922] En outre, nous rappelons que dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, pour interpréter un terme en cause employé dans le tarif, l'Organe d'appel a aussi examiné, entre autres choses, si le sens proposé pour le terme pouvait être déduit des notes explicatives pertinentes relatives à un chapitre du SH et à une position tarifaire.[923] Par conséquent, sur la base des termes de la position tarifaire 87.06 examinés dans leur contexte et des types de combinaisons de pièces automobiles visés par l'article 21.2 b), nous concluons que l'application de l'article 21.2 b) aboutirait nécessairement à ce que les "châssis équipés de leur moteur" relevant de la position tarifaire 87.06 soient classés en tant que véhicules automobiles complets.

7.587 La Chine signale aussi que les Communautés européennes elles-mêmes ont classé en tant que véhicule automobile complet, un véhicule incomplet et non assemblé auquel il manquait beaucoup plus que les "pneumatiques et la batterie d'accumulateurs", pour reprendre l'exemple donné dans les notes de chapitre relatives au chapitre 87.[924] Toutefois, la décision d'un autre Membre en matière de classement, qu'elle soit ou non correcte au regard des règles de classement pertinentes, ne permettrait pas de justifier un élément des mesures en cause qui est incompatible avec les termes de la position tarifaire 87.06 et, par voie de conséquence, avec les concessions de la Chine inscrites sous cette position.

7.588 En résumé, nous constatons que l'article 21.2 du Décret n° 125 comporte un élément qui aboutirait nécessairement à ce que les "châssis équipés de leur moteur" relevant de la position tarifaire 87.06 soient classés en tant que véhicules automobiles complets et, par voie de conséquence, soient frappés du taux de droit applicable aux véhicules automobiles, ce qui est incompatible avec les concessions que la Chine a inscrites sous cette position tarifaire dans sa liste.

iii) Critère des caractéristiques essentielles énoncé à l'article 21.3 du Décret n° 125

7.589 L'article 21.3 du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total d'un véhicule complet du modèle considéré. Le présent critère entre en vigueur le 1er juillet 2006."[925]

---

[922] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 255. Les Communautés européennes indiquent que la note explicative relative à la position tarifaire 87.06 est *particulièrement intéressante* avant de citer le texte même de la note. (pas d'italique dans l'original)

[923] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 196 et 214, dans lesquels il est indiqué également que le Groupe spécial s'était référé à la constatation pertinente à cet égard figurant dans le rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques* au paragraphe 89.

[924] Réponse de la Chine à la question n° 131 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à la pièce CHI-14.

[925] L'entrée en vigueur de ce troisième critère est reportée au 1er juillet 2008 (Bulletin conjoint n° 38 de la CGA en date du 5 juillet 2005) (pièce JE-28). En réponse à la question du Groupe spécial concernant le report de ce critère, la Chine a expliqué que le report était principalement dû à la complexité administrative de la mise en œuvre de ce critère particulier et que, lorsque les fabricants d'automobiles et les agents des douanes auraient acquis une plus grande expérience de la mise en œuvre du Décret n° 125 et jeté des bases solides en ce qui concerne la tenue des registres et la présentation des rapports relatifs à l'application de la mesure, les fabricants et les autorités douanières pourraient plus facilement déterminer et tenir compte de la valeur des pièces et composants importés (réponse de la Chine à la question n° 59 du Groupe spécial). En outre, s'agissant

7.590 Les **Communautés européennes** considèrent que l'article 21.3 du Décret n° 125 prévoit un critère qui ne peut pas, même de loin, être associé à la classification de base des produits dans le cadre du chapitre 87 de la Liste de la Chine et du SH. Ce critère ne tente même pas d'utiliser un jargon technique pour dissimuler l'incompatibilité entre les mesures et la Liste de la Chine et, par voie de conséquence, l'article II du GATT de 1994. Un critère de 60 pour cent du prix total des pièces signifie non seulement que les pièces ne sont pas nécessairement montées et/ou équipées, mais aussi qu'il peut manquer des pièces très importantes. Les Communautés européennes estiment qu'il s'agit d'une infraction manifeste à l'article II du GATT de 1994, puisque le droit applicable à un véhicule complet est imposé sur des pièces automobiles qui, d'après la Liste de la Chine, sont assujetties à un droit de 10 pour cent ou moins.[926]

7.591 Selon les Communautés européennes, il est clair que les exemples de véhicules incomplets ou non finis figurant dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 ne reposent pas sur le prix total des pièces, concept qui est tout à fait étranger au classement douanier. Comme la Chine l'admet elle-même, les combinaisons de pièces importées qui atteindront le seuil de 60 pour cent varieront d'un modèle à l'autre et varieront aussi en fonction de l'évolution respective des prix des pièces automobiles en Chine et à l'étranger.[927] Les Communautés européennes considèrent donc qu'il est impossible même d'entreprendre une comparaison raisonnable entre les exemples donnés au chapitre 87 du SH et l'article 21.3 du Décret n° 125, parce qu'ils reposent sur des critères complètement différents et, dans le deuxième cas, n'ont rien à voir avec les règles douanières.[928] Les pièces devraient plutôt être classées sous les positions applicables à chacune d'entre elles.[929]

7.592 Les **États-Unis** font observer que les articles importés ne peuvent jamais être classés correctement en fonction de leur valeur et que les RGI ne prévoient pas ce mode de classement. Le classement a trait aux qualités physiques et parfois à la fonction de l'article, indépendamment de sa valeur ou de sa valeur relative, eu égard à la nature ou à la finalité de l'article fini.[930]

7.593 Le **Canada** estime qu'il n'y a rien dans tout le SH qui donne à penser que la valeur puisse être utilisée pour classer des produits.[931] Il s'ensuit que l'application de l'article 21.3 aboutit inévitablement à imposer des droits sur la base d'un classement incorrect et que, par voie de conséquence, elle viole l'article II du GATT de 1994.[932]

7.594 Le Canada considère que la Chine n'a pas montré l'existence d'une pratique commune et d'une certaine constance selon laquelle des critères de valeur pouvaient être utilisés comme outil de classement.[933] Selon le Canada, la valeur de la teneur importée ne devrait être utilisée que pour déterminer l'origine de produits importés; pas pour déterminer leur classement tarifaire. En

---

de la nature précise de la complexité de la mise en œuvre de l'article 21.3 du Décret n° 125, la Chine indique que la difficulté particulière rencontrée par les douanes concerne la manière de déterminer la juste valeur des pièces (réponse de la Chine à la question n° 170 du Groupe spécial).

[926] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 276 et 277; deuxième communication écrite, paragraphe 116.

[927] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 116, dans laquelle il est fait référence à la réponse de la Chine à la question n° 64 du Groupe spécial. Les Communautés européennes font aussi référence aux pièces EC-5 à EC-11.

[928] Réponse des Communautés européennes à la question n° 117 du Groupe spécial.

[929] Réponse des Communautés européennes à la question n° 218 du Groupe spécial.

[930] Réponse des États-Unis à la question n° 128 du Groupe spécial.

[931] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 48.

[932] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 48.

[933] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 54, note de bas de page 60.

conséquence, il estime que le critère fondé sur une valeur minimale de 60 pour cent est appliqué à tort pour classer des pièces qui, dans la plupart des cas, devraient être classées sous la position 87.08.[934]

7.595 La **Chine** fait observer que la valeur des pièces et composants par rapport à la valeur de l'article fini est l'un des facteurs que les autorités douanières prennent en compte lorsqu'elles appliquent le critère des caractéristiques essentielles au titre de la RGI 2 a).[935] Le seuil de 60 pour cent prévu par l'article 21.3 du Décret n° 125 reflète cet aspect du critère des caractéristiques essentielles. La Chine considère qu'un groupe de pièces et composants importés qui atteint ce seuil sera nécessairement reconnaissable comme étant un véhicule automobile et présentera donc les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[936]

7.596 La Chine fait remarquer que, même si le Canada et les Communautés européennes affirment avec insistance que la valeur des pièces et composants importés ne constitue jamais un élément d'appréciation pertinent pour appliquer le critère des caractéristiques essentielles, le Service des douanes des États-Unis mentionne explicitement la valeur comme facteur dans ses déterminations.[937] La Chine se réfère au classement tarifaire par les États-Unis de pistolets en kit incomplets et non montés en provenance d'Autriche et à celui d'un véhicule ferroviaire incomplet, dans lesquels le Service des douanes des États-Unis a, selon elle, considéré que la valeur était un fait pertinent pour déterminer les caractéristiques essentielles.[938]

La "valeur" comme critère de détermination des caractéristiques essentielles

7.597 Le **Groupe spécial** examine d'abord l'argument des plaignants selon lequel la "valeur" n'est pas un critère valable pour le classement tarifaire.[939] Les plaignants font valoir que rien dans le SH, y compris les RGI et le chapitre 87 de Liste de la Chine, ne donne à penser que la valeur peut être utilisée pour classer des produits. Nous convenons qu'on ne trouve nulle mention de la "valeur" dans la Liste de la Chine, le SH, les RGI ou les notes explicatives pertinentes. Nous ne pensons pas que l'absence de mention de la "valeur" comme critère de classement dans les règles pertinentes en la matière prouve en elle-même et à elle seule que la valeur en tant que telle ne peut pas constituer un critère pour déterminer les caractéristiques essentielles d'une marchandise complète, mais cette absence fait néanmoins douter qu'il soit raisonnable de prendre en compte la "valeur" comme critère de détermination des caractéristiques essentielles.[940]

---

[934] Réponse du Canada à la question n° 128 du Groupe spécial.

[935] Réponse de la Chine à la question n° 64 du Groupe spécial.

[936] Réponse de la Chine à la question n° 102 du Groupe spécial.

[937] La Chine renvoie aux pièces CHI-16 et CHI-45; au paragraphe 91 des réponses des Communautés européennes aux questions du Groupe spécial; à la page 34 des réponses du Canada aux questions du Groupe spécial.

[938] Réponse de la Chine à la question n° 117 du Groupe spécial.

[939] Voir plus haut les paragraphes 7.590 à 7.593.

[940] Dans ce contexte, le Groupe spécial prend note de la déclaration de l'Australie, participant en tant que tierce partie au présent différend, selon laquelle la valeur des marchandises n'a pas sa place dans un système international objectif de classification commerciale (réponse de l'Australie à la question n° 19 du Groupe spécial). Selon l'Australie, le fait que "les valeurs sont subjectives et peuvent varier en fonction de facteurs tels que les saisons, la mode, les taux de change et les prix des combustibles", pourrait aboutir à un classement inconstant de marchandises qui sont essentiellement les mêmes et proviennent de sources différentes.

De plus, nous notons qu'à l'Annexe 2 du Décret n° 125 ("Gamme des pièces automobiles entrant dans les ensembles (éléments))", il est indiqué ce qui suit: "La présente *Gamme des pièces automobiles entrant dans les ensembles (éléments)* vise principalement à mieux définir les ensembles et éléments aux fins de la vérification du caractère complet des véhicules. Elle repose sur les principes suivants: 1) indépendance *fonctionnelle*, et 2) *étapes d'assemblage distinctes et séparées*. ..." (pas d'italique dans l'original.)

7.598 La Chine fait valoir que la valeur de l'article incomplet par rapport à la valeur de l'article complet est l'un des facteurs utilisés par les autorités douanières pour évaluer les caractéristiques essentielles d'un article incomplet ou non fini. Pour étayer sa proposition, la Chine attire l'attention sur deux décisions du Service des douanes des États-Unis en matière de classement dans lesquelles le terme "valeur" est mentionné.

7.599 Tout d'abord, la Chine se penche sur une décision du Service des douanes des États-Unis en matière de classement dans laquelle la "valeur" était citée aux fins de l'application du principe énoncé dans la RGI 2 a) pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un pistolet.[941] Nous notons que le Service des douanes des États-Unis a effectivement indiqué que "[l]a nature de l'article, le volume, la quantité ou la valeur [pouvaient] être pris en compte pour déterminer les caractéristiques essentielles". On ne sait pas très bien, toutefois, si le Service des douanes des États-Unis voulait dire que tous ces critères étaient pertinents ensemble ou individuellement, ni comment la valeur serait prise en compte, si tant est qu'elle le soit, pour déterminer les caractéristiques essentielles d'un pistolet complet dans ce cas. Le texte de la décision n'indique pas que le Service des douanes des États-Unis a fondé sa décision de classement sur la valeur des pistolets en kit non montés auxquels une pièce manquait, qu'il était proposé d'importer, même si la valeur, entre autres éléments, y était mentionnée. Il montre plutôt que la décision était fondée sur le fait que les pistolets en kit non montés, même sans carcasse, comprenaient l'ensemble des pièces constitutives distinctives qui établissaient leur identité, à savoir des pistolets complets ou finis.

7.600 Nous notons aussi que la Chine se réfère à une autre décision du Service des douanes des États-Unis en matière de classement concernant un ensemble de composants soudés ensemble pour former la caisse d'un wagon plat rail-route (constituée de la section médiane rectangulaire, à laquelle d'autres composants sont ajoutés), c'est-à-dire la question de savoir si cet ensemble de composants devait être classé en tant que wagon non fini pour le transport sur rail de marchandises présentant les caractéristiques essentielles d'un wagon fini de ce type.[942] Toutefois, le libellé de la décision n'indique pas clairement si et, dans l'affirmative, comment la valeur a été prise en compte pour décider que le produit importé constituait un wagon non fini pour le transport sur rail de marchandises qui pouvait être classé avec les produits finis correspondants. La valeur des pièces importées en l'espèce (57 pour cent) a été mentionnée dans la section exposant les faits de la cause: "*Il est indiqué* que la caisse de wagon importée représente 57 pour cent de la valeur totale du wagon plat rail-route complet" (pas d'italique dans l'original). Dans la décision, rendue sous la forme d'une décision préalable en matière de classement à la demande d'un importateur, le fondement de la conclusion n'est pas précisé. Dans ces circonstances, nous ne disposons pas de renseignements suffisants pour trancher la question de savoir si le Service des douanes des États-Unis a utilisé la valeur en tant que telle comme critère indépendant aux fins de la détermination des caractéristiques essentielles ainsi qu'il est prévu à l'article 21.3 du Décret n° 125.[943]

7.601 Compte tenu des considérations que nous avons exposées ci-dessus concernant les décisions du Service des douanes des États-Unis en matière de classement citées par la Chine, et eu égard au fait qu'il n'y a aucune mention de la "valeur" en tant que critère de classement dans le texte de la Liste de

[941] Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, *Tariff Classification of Incomplete, Unassembled Pistols from Austria*, NY M83114, 10 mai 2006 (pièce CHI-16).

[942] Service des douanes des États-Unis, *Tariff Classification of Railway Freight Car Body*, HQ 081691, 18 janvier 1989 (pièce CHI-45).

[943] Par ailleurs, nous prenons acte du point de vue du Canada selon lequel la "valeur" est une notion habituellement associée aux règles d'origine, et non au classement tarifaire.

la Chine, du SH ou de ses instruments d'interprétation[944], il n'est pas certain que la "valeur" telle qu'utilisée par la Chine comme critère des caractéristiques essentielles dans le cadre des mesures puisse être jugée compatible avec les obligations qui incombent à la Chine en vertu de sa liste.

7.602 À ce propos, déterminer les caractéristiques essentielles sur la base de "la valeur de la marchandise incomplète *par rapport à* la valeur de la marchandise complète" comme il est prévu à l'article 21.3 du Décret n° 125 nécessiterait des renseignements précis sur "la valeur d'une marchandise complète", c'est-à-dire celle d'un véhicule complet dans le présent différend. Cela signifie qu'un importateur devrait connaître, au moment de l'importation, la valeur exacte de la marchandise complète dans laquelle l'article incomplet visé qui est présenté pour être classé sera finalement incorporé, conjointement avec des marchandises nationales et/ou d'autres marchandises importées, sur le territoire du Membre importateur. Voilà qui serait, pour les importateurs, une tâche difficile, voire impossible. En particulier, comme il est dit plus haut au paragraphe 7.362, les éléments de preuve dont nous disposons montrent que les pièces automobiles sont davantage standardisées et peuvent donc être utilisées indifféremment dans des modèles de véhicules différents, ce qui rend la désignation d'un modèle de véhicule particulier dans lequel certaines pièces automobiles seront incorporées inutilement restrictive pour le commerce. En fait, la Chine elle-même reconnaît les difficultés liées à la mise en œuvre du critère de la valeur énoncé à l'article 21.3 du Décret n° 125. La raison qu'elle donne pour expliquer le report à 2008 de l'entrée en vigueur de l'article 21.3, est la difficulté qu'ont les douanes à définir comment déterminer la juste valeur des pièces.[945] Nous concluons donc que le critère de la valeur ne limite pas nécessairement la détermination des caractéristiques essentielles à l'évaluation des pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique.[946] De ce fait, le critère de la valeur énoncé à l'article 21.3 est incompatible avec le principe énoncé dans la RGI 2 a).

Critères de détermination des caractéristiques essentielles au titre de l'article 21.2 et 21.3 du Décret n° 125

7.603 Nous passons ensuite à l'argument des Communautés européennes selon lequel, comme les combinaisons de pièces importées qui atteindront le seuil de 60 pour cent varieront d'un modèle à l'autre et varieront aussi en fonction de l'évolution respective des prix des pièces automobiles en Chine et à l'étranger[947], il est impossible même d'entreprendre une comparaison raisonnable entre les exemples donnés au chapitre 87 du SH et l'article 21.3 du Décret n° 125, parce qu'ils reposent sur des critères complètement différents et, dans le deuxième cas, n'ont rien à voir avec les règles douanières. Nous sommes d'accord pour dire que suivant le modèle considéré, le seuil de 60 pour cent en valeur

[944] Le Groupe spécial relève également la déclaration de l'Australie, qui a participé à la présente procédure en qualité de tierce partie, selon laquelle la pratique douanière australienne s'agissant de la règle des caractéristiques essentielles met en évidence le fait que la valeur des pièces par rapport à la valeur du produit complet n'est pas pertinente (déclaration orale de l'Australie, paragraphe 24).

[945] Voir plus haut la note de bas de page 925 et la réponse de la Chine à la question n° 170 du Groupe spécial.

[946] Voir le paragraphe 7.524 dans lequel le Groupe spécial a indiqué qu'il examinerait l'allégation des plaignants dans cette section en partant de l'hypothèse que ces critères étaient appliqués aux pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique. Par conséquent, dans la mesure où un certain critère servant à la détermination des caractéristiques essentielles ne peut pas, par nature, être appliqué aux pièces automobiles importées sous forme d'envoi unique, ce qui est l'hypothèse sur laquelle se fonde l'analyse du Groupe spécial dans la présente section, ce critère est incompatible avec le principe énoncé dans la RGI 2 a).

[947] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 116, dans lequel il est fait référence à la réponse de la Chine à la question n° 64 du Groupe spécial. Les Communautés européennes font aussi référence aux pièces EC-5 à EC-11.

d'un véhicule automobile pourrait concerner différentes combinaisons de pièces de ce véhicule. La Chine ne le nie pas.

7.604 La Chine fait valoir cependant que la part représentée par les pièces importées peut indiquer, au-delà d'une certaine valeur, que ces pièces présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet.[948] Selon elle, un groupe de pièces et composants importés qui atteint le seuil de 60 pour cent *sera nécessairement reconnaissable* comme étant un véhicule automobile et présentera donc les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile.[949] Nous ne voyons pas très bien sur quoi la Chine fonde sa position, compte tenu en particulier de l'argument qu'elle présente sur la raison d'être du critère énoncé à l'article 21.2 du Décret n° 125. La Chine a indiqué au sujet des critères énoncés à l'article 21.2 qu'en ce qui concernait les machines telles que les véhicules automobiles, un des principaux facteurs pris en considération pour déterminer les caractéristiques essentielles consistait à savoir si l'article incomplet ou non fini *était reconnaissable* comme étant ce type de machine *une fois assemblé*.[950] L'argument qu'elle avance dans ce contexte implique que la question de savoir si des pièces d'un véhicule automobile sont "reconnaissables" comme étant un véhicule automobile complet est tranchée à partir de l'aspect physique des pièces qui sont présentées pour être classées. L'implication tirée de l'argument de la Chine est encore renforcée par les propres déclaration de ce pays, à savoir que "[l]a Chine considère que les différentes combinaisons de pièces et composants automobiles prévues à l'article 21 du Décret n° 125 donnent toutes un article incomplet qui est *clairement reconnaissable* en tant que véhicule automobile".[951] Nous croyons comprendre que pour que des pièces, en particulier des machines comme la Chine elle-même l'a souligné, soient "clairement reconnaissables" comme étant la marchandise complète correspondant à ces pièces, elles doivent avoir l'aspect physique de la marchandise complète.

7.605 En outre, en vue d'expliquer le concept de "reconnaissable", la Chine se réfère à certaines décisions du Service des douanes des États-Unis en matière de classement portant sur les caractéristiques essentielles de marchandises incomplètes présentées.[952] Ces décisions illustrent aussi le fait que le concept de "reconnaissable", utilisé comme un critère de détermination des caractéristiques essentielles, concerne l'aspect physique d'une marchandise quand elle est présentée aux autorités douanières. En se fondant sur l'examen d'éléments ou de parties spécifiques d'une marchandise (à savoir des pelles rétrocaveuses incomplètes, un véhicule automobile à quatre roues motrices non muni de son moteur et de sa transmission et une centrifugeuse importée sans le moteur, les vannes et les divers éléments et modules de contrôle électroniques) présentés pour être classés, le Service des douanes des États-Unis a déterminé si ces pièces étaient reconnaissables comme étant la marchandise complète correspondant à ces pièces et, donc, si elles présentaient les caractéristiques essentielles de la marchandise complète correspondant aux pièces présentées.[953]

---

[948] Réponse de la Chine à la question n° 64 du Groupe spécial.

[949] Réponse de la Chine à la question n° 102 du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi plus haut le paragraphe 7.595.

[950] Réponse de la Chine à la question n° 102 du Groupe spécial. De même, dans sa réponse à la question n° 117 b) du Groupe spécial, la Chine mentionne certaines décisions du Service des douanes des États-Unis en matière de classement dans lesquelles le critère "reconnaissable" a été utilisé (pièces CHI-42, CHI-43 et CHI-44). Voir le paragraphe 7.605 pour l'examen par le Groupe spécial de l'argument de la Chine concernant ces décisions.

[951] Réponse de la Chine à la question n° 117 b) du Groupe spécial.

[952] Réponse de la Chine à la question n° 117 b) du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence aux pièces CHI-42, CHI-43 et CHI-44.

[953] Par exemple, dans une décision de classement concernant des pelles rétrocaveuses non assemblées, le Service des douanes des États-Unis a tenu le raisonnement suivant: "en l'espèce, une pelle rétrocaveuse incomplète ou non finie serait classée en tant qu'excavatrice, si elle présentait les caractéristiques essentielles

7.606 Compte tenu des considérations qui précédent, nous ne sommes pas convaincus par l'argument de la Chine selon lequel un groupe de pièces et composants importés qui atteint "le seuil de 60 pour cent" *sera nécessairement reconnaissable* comme étant un véhicule automobile.[954] Comme nous l'avons relevé précédemment, les diverses combinaisons de pièces automobiles assimilées à des véhicules complets conformément à cette valeur de seuil de 60 pour cent indiquée à l'article 21.3 ne seraient pas nécessairement les mêmes que les types de combinaisons de pièces automobiles relevant de l'article 21.2 du Décret n° 125 qui, selon la Chine, sont reconnaissables comme étant un véhicule automobile complet. Par conséquent, puisque la Chine a défini la gamme des pièces automobiles qui sont "reconnaissables" comme étant un véhicule complet en indiquant des combinaisons physiques spécifiques de pièces automobiles, il s'ensuit 1ogiquement que toute autre combinaison de pièces automobiles qui n'atteint pas le niveau de combinaison indiqué à l'article 21.2 n'est pas reconnaissable comme étant un véhicule complet dans le cadre des mesures. Dans la mesure où certains ensembles de pièces automobiles remplissant le critère de 60 pour cent de la valeur énoncé à l'article 21.3 du Décret n° 125 ne feront pas partie des combinaisons de pièces automobiles spécifiées à l'article 21.2 du Décret n° 125, nous ne considérons pas que le critère de 60 pour cent de la valeur prévu dans les mesures de la Chine constitue un critère valable pour la détermination des caractéristiques essentielles en ce qui concerne les pièces automobiles.

7.607 En conséquence, nous constatons que le critère de la valeur énoncé à l'article 21.3 du Décret n° 125, lorsqu'il est examiné, entre autres choses, en relation avec le critère utilisé au titre des mesures qui est fondé sur des combinaisons spécifiques de pièces automobiles (article 21.2 du Décret n° 125), illustre le manque de cohérence et d'objectivité entre différents critères énoncés dans les mêmes mesures. En tirant cette conclusion, nous ne donnons pas à entendre qu'un Membre ne peut pas avoir plus d'un critère aux fins de la détermination des caractéristiques essentielles. Nous sommes d'avis que si un Membre énonce plus d'un critère pour déterminer les caractéristiques essentielles d'une marchandise complète, il doit veiller à ce que ces critères soient logiques, cohérents et objectifs.[955]

---

d'une excavatrice. L'excavatrice non complète ou non finie doit être *facilement reconnaissable en tant qu'excavatrice*. ..." (pas d'italique dans l'original) (Service des douanes des États-Unis, *Tariff Classification of Knocked-Down Backhoe Excavators*, HQ086555, 16 avril 1990) (pièce CHI-42)). Par ailleurs, dans une autre décision de classement, se référant à sa précédente décision, le Service des douanes des États-Unis a constaté ce qui suit: ""Pour les machines, *la nature de l'article* est généralement déterminante. Pour qu'un article présente les caractéristiques essentielles d'une machine, il doit être *reconnaissable comme étant cette machine*." ... Même sans le matériel ajouté aux États-Unis, elle [une centrifugeuse provenant d'Italie] est *reconnaissable comme étant une centrifugeuse* et, par voie de conséquence, la RGI 2 a) est applicable" (pas d'italique dans l'original) (Service des douanes des États-Unis, *Tariff Classification of Centrifuge Assembly from Italy*, NY H80093, 4 mai 2001) (pièce CHI-44)).

[954] Le Groupe spécial observe également que la notion de "reconnaissable" en tant que telle n'est pas mentionnée dans le SH, ni dans les notes interprétatives y relatives. Même si nous ne nous prononçons pas sur le point de savoir si la notion de "reconnaissable" en tant que telle est un critère valable pour déterminer les caractéristiques essentielles, nous notons que les Membres pourraient définir le champ de la notion "reconnaissable" d'une manière qui ne correspondrait pas aux caractéristiques essentielles d'une marchandise complète. En pareil cas, l'utilisation de la notion de "reconnaissable" en tant que critère pourrait aboutir à une détermination arbitraire et artificielle des caractéristiques essentielles de la marchandise complète.

[955] Le Groupe spécial estime qu'en veillant à ce que ces critères soient logiques, cohérents et objectifs, les Membres contribueraient à promouvoir l'objet et le but principaux de l'Accord sur l'OMC, à savoir "la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce".

iv) Critères des ensembles réputés importés énoncés à l'article 22 du Décret n° 125

7.608 L'article 22 du Décret n° 125 dispose ce qui suit:

> "Article 22 Les pièces automobiles importées sont assimilées à un ensemble (élément) si l'un des critères suivants est rempli:
>
> 1) importation d'un jeu complet de pièces afin d'assembler des ensembles (éléments);
>
> 2) importation de pièces essentielles ou de sous-ensembles afin d'assembler des ensembles (éléments), si la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés atteint ou dépasse le niveau spécifié dans les annexes 1 et 2[956]; ou
>
> 3) le prix total des pièces importées représente au moins 60 pour cent du prix total de l'ensemble (élément) considéré."

7.609 Le **Groupe spécial** croit comprendre que les critères énoncés à l'article 22 du Décret n° 125 sont appliqués pour déterminer si les huit ensembles définis dans les mesures devraient être considérés comme des "ensembles réputés importés", qui seront à leur tour pris en compte dans le calcul des seuils pour déterminer les caractéristiques essentielles des "véhicules automobiles" au titre de l'article 21.2 et 21.3 du Décret n° 125. Dans ces conditions, l'application de l'article 21 du

---

[956] À compter du 1er juillet 2008, des seuils quantitatifs plus bas s'appliqueront aux pièces essentielles relevant de la catégorie A, selon l'Annexe 1 du Décret n° 125. Si ces seuils sont atteints, l'ensemble sera assimilé à un "ensemble importé" (note 5 de l'annexe 1 du Décret n° 125 et article 19 de l'Avis n° 4). Cette distinction entre les catégories A et B devait initialement entrer en vigueur le 1er juillet 2006 mais a été reportée au 1er juillet 2008 (Bulletin conjoint n° 38 de la CGA en date du 5 juillet 2005 (pièce JE-29).

En outre, l'article 20 de l'Avis n° 4 dispose ce qui suit:

> "Si les pièces importées représentent plus de 60 pour cent du prix des pièces essentielles ou des sous-ensembles, ces pièces essentielles ou sous-ensembles sont considérés comme des pièces essentielles ou des sous-ensembles importés. Les fabricants fournissent la liste des ratios des prix des pièces nécessaires.
>
> En principe, l'origine des pièces essentielles ou sous-ensembles n'est pas recherchée au-delà des fournisseurs de rang deux des fabricants de véhicules complets.
>
> Les pièces importées achetées par des sociétés de commerce ou des fournisseurs nationaux sont considérées comme des pièces importées."

S'agissant de la distinction entre les catégories A et B, qui n'est pas encore entrée en vigueur, la Chine estime qu'il n'y a rien d'arbitraire au sujet de la distinction entre la catégorie A et la catégorie B ou de son report. Le classement de pièces dans la catégorie A résulte de l'appréciation de la Chine sur le point de savoir quelles pièces, en elles-mêmes, confèrent à l'ensemble en question ses caractéristiques essentielles. Le classement de pièces dans la catégorie B résulte de l'appréciation de la Chine sur le point de savoir quelles autres pièces de cet ensemble, prises ensemble, confèrent également à l'ensemble en question ses caractéristiques essentielles. En attendant que la distinction entre la catégorie A et la catégorie B entre en vigueur, la Chine classe les ensembles d'après le nombre total de pièces destinées à cet ensemble. Avec ou sans distinction entre la catégorie A et la catégorie B, la Chine considère qu'aux seuils indiqués, les pièces indiquées confèrent à cet ensemble ses caractéristiques essentielles (Réponse de la Chine à la question n° 26 du Groupe spécial).

Décret n° 125 dépend de l'application de l'article 22, en ce sens que les critères énoncés à l'article 22, qui sont appliqués aux ensembles pour déterminer s'il s'agit d'"ensembles réputés importés", auront en fin de compte une incidence sur la détermination finale au titre de l'article 21 du Décret n° 125 du point de savoir si les pièces automobiles importées d'un modèle de véhicule donné sont "assimilées à des véhicules automobiles".

7.610 En conséquence, dans le cadre des mesures, l'assimilation de pièces automobiles à des véhicules automobiles peut être attribuée à l'application de deux déterminations *consécutives* concernant les caractéristiques essentielles: dans un premier temps, l'assimilation à un "ensemble" importé en vertu des critères énoncés à l'article 22 du Décret n° 125, qui sont fondés sur la quantité de pièces essentielles ou de sous-ensembles importés (article 22.2) ou sur la valeur des pièces automobiles importées par rapport à la valeur d'un ensemble (article 22.3); et ensuite, dans un deuxième temps, l'assimilation à un "véhicule automobile" importé en vertu des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125, qui sont fondés sur la quantité d'"ensembles" importés (article 21.2) ou sur la valeur des pièces automobiles par rapport à la valeur d'un véhicule automobile (article 21.3). À notre avis, les critères de détermination des caractéristiques essentielles des "ensembles" énoncés à l'article 22, qui doivent être appliqués au titre des mesures pour arriver à une conclusion finale sur le point de savoir si les pièces automobiles importées présentent les caractéristiques essentielles des "véhicules automobiles", sont une gêne pour déterminer correctement si certaines pièces automobiles présentent les caractéristiques essentielles d'un "véhicule automobile" conformément au principe énoncé dans la RGI 2 a). Cela tient au fait qu'en raison de l'application de l'article 22 du Décret n° 125, il est plus probable que les pièces automobiles importées soient assimilées à des véhicules automobiles au titre de l'article 21 du Décret n° 125.

7.611 En outre, comme nous l'avons déjà constaté plus haut, l'application de certains aspects de l'article 21 du Décret n° 125 aboutira nécessairement à ce que la Chine viole les concessions qu'elle a inscrites dans ses positions tarifaires correspondant aux pièces automobiles. Par conséquent, s'il est prouvé que l'article 21 du Décret n° 125 est incompatible avec le principe énoncé dans la RGI 2 a), il en va *a fortiori* de même pour l'article 22 parce que les critères qui y sont énoncés présentent les mêmes failles que celles qui ont été constatées pour l'article 21. Aussi, dans la mesure où les critères de l'article 22 du Décret n° 125 sont nécessairement liés aux mêmes aspects des critères énoncés à l'article 21 du Décret n° 125, nous constatons également que l'article 22, pris conjointement avec l'article 21, est incompatible avec les obligations de la Chine au regard de sa liste.

c) Conclusion

7.612 Le **Groupe spécial** constate que les critères de détermination des caractéristiques essentielles énoncées à l'article 21.2 et 3 et à l'article 22 du Décret n° 125, dans la mesure où certains de leurs aspects aboutissent nécessairement à une violation des règles pertinentes, sont incompatibles avec les concessions inscrites par la Chine dans les positions tarifaires de sa liste relatives aux pièces automobiles et, par conséquent, avec les obligations de la Chine au titre de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.

4. Justification des mesures par la Chine au titre de l'article XX d)

7.613 Comme il est indiqué plus haut aux paragraphes 7.283 à 7.287, la Chine n'a pas distingué initialement sa justification des mesures au titre de l'article XX d) en tenant compte d'une éventuelle constatation d'incompatibilité au regard de l'article III du GATT de 1994 plutôt qu'au regard de l'article II.

7.614 En réponse à une question du Groupe spécial, la Chine a expliqué en quoi sa justification des mesures aux termes de l'article XX d) serait différente selon la disposition particulière au regard de laquelle l'existence d'une violation serait constatée. Dans la partie pertinente de sa réponse, elle a dit ce qui suit:

> "S'agissant de l'article II, le Groupe spécial pourrait constater, par exemple, qu'il existe une ambiguïté dans le Système harmonisé en ce qui concerne les circonstances dans lesquelles les autorités douanières sont autorisées à classer des envois multiples de pièces et composants comme présentant les caractéristiques essentielles de l'article complet. Sur la base de cette constatation, le Groupe spécial pourrait conclure que les mesures contestées ne sont pas conformes aux droits et obligations de la Chine au titre de l'article II, car elles n'ont pas de fondement *positif* clair dans les règles du Système harmonisé.
>
> ...
>
> Toutefois, on pourrait aussi considérer que l'existence d'une ambiguïté connue et identifiable dans les règles du Système harmonisé, et dans la pratique douanière internationale en général, font que la Chine est habilitée à invoquer l'exception générale énoncée à l'article XX d) pour adopter des mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de ses dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles, et pour faire en sorte que ces dispositions aient un réel effet. Les dispositions tarifaires de la Chine applicables aux véhicules automobiles sont conformes aux consolidations tarifaires inscrites dans la Liste de concessions du pays, et elles ne sont donc pas incompatibles avec le GATT de 1994. Dans la mesure où les règles du Système harmonisé n'offrent pas une base juridique sans ambiguïté permettant à la Chine de donner effet à ces dispositions, ce fondement pourrait se trouver à l'article XX d). Les règles du Système harmonisé ne peuvent pas contenir d'indications claires pour tous les cas où les autorités douanières doivent interpréter et appliquer leur tarif douanier pour vérifier qu'il est mis à mal par la manière dont les importateurs organisent et documentent leurs importations. Dans ces circonstances, il est compatible avec le but de l'article XX d) de veiller à ce que les Membres puissent quand même adopter les mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect de leurs dispositions tarifaires. ...[957]"

7.615 La réponse ci-dessus de la Chine n'explique pas du tout en quoi les mesures seraient justifiées au titre de l'article XX d) si elles étaient jugées incompatibles avec l'article II:1 b) du GATT de 1994. La Chine affirme, sans aucun argument ou élément de preuve à l'appui, qu'il est compatible avec le but de l'article XX d) de veiller à ce que les Membres puissent adopter les mesures nécessaires pour assurer le respect de leurs dispositions tarifaires.

7.616 En conséquence, le Groupe spécial constate que la Chine n'a pas prouvé que les mesures étaient justifiées au titre de l'article XX d). Même si la justification donnée par la Chine au regard de l'article XX d) concernant la violation de l'article III par les mesures était prise en considération s'agissant de la violation de l'article II, la Chine n'avait toujours pas prouvé que les mesures sont justifiées au titre de l'article XX d) pour les mêmes raisons que celles qui ont été identifiées plus haut dans la section VII.B.5.

[957] Réponse de la Chine à la question n° 282 du Groupe spécial. (en italique dans l'original)

E. ACCORD SUR LES SUBVENTIONS

1. Arguments des parties

7.617 Les **États-Unis** font valoir que les mesures de la Chine exemptent les fabricants des droits additionnels frappant les pièces automobiles importées s'ils utilisent des pièces automobiles d'origine nationale plutôt que des pièces automobiles importées. Les États-Unis soutiennent que les mesures constituent par conséquent une subvention au remplacement des importations contraire à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.[958]

7.618 Les États-Unis font valoir que la réduction liée à l'utilisation de pièces automobiles d'origine nationale est une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Plus précisément, selon les États-Unis, la Chine accorde une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC en abandonnant des recettes normalement exigibles. Les États-Unis soutiennent qu'en vertu des mesures de la Chine, pour les pièces d'origine nationale, les pouvoirs publics renoncent à la différence entre l'imposition générale de 25 pour cent frappant les pièces automobiles et le droit de douane (10 pour cent ou moins) frappant les pièces importées. De même, pour certaines pièces importées, les pouvoirs publics renoncent à la différence entre l'imposition générale de 25 pour cent et le droit de douane (10 pour cent ou moins) lorsqu'il est satisfait aux critères relatifs à l'utilisation de pièces d'origine nationale dans un véhicule fini.[959]

7.619 Les États-Unis soutiennent que le "point de référence normatif" qui devrait être comparé à la mesure de la Chine pour déterminer si des recettes normalement exigibles ont été abandonnées est le montant des "recettes perçues lorsque l'imposition de 25 pour cent est appliquée, et c'est la différence entre les recettes perçues lorsque l'imposition de 25 pour cent est appliquée et les recettes perçues lorsque l'imposition de 10 pour cent est appliquée qui, sur le plan légal, représente les recettes abandonnées par les pouvoirs publics chinois".[960] Plus particulièrement, les États-Unis font valoir que les fabricants d'automobiles qui utilisent des pièces importées en quantités qui dépassent certains seuils lorsqu'ils assemblent des véhicules complets acquittent 25 pour cent sur toutes les pièces automobiles importées utilisées pour l'assemblage d'un véhicule complet, alors que les pouvoirs publics chinois abandonnent des recettes en exigeant seulement que soient acquittés 10 pour cent sur toutes les pièces importées utilisées par l'assemblage d'un véhicule complet dans le cas des fabricants d'automobiles qui utilisent des quantités suffisantes de pièces d'origine nationale lorsqu'ils assemblent des véhicules complets.[961] Les États-Unis soutiennent que le point de référence normatif approprié est 25 pour cent, qu'il soit constaté ou non que l'application de la mesure est contraire à l'article II et/ou à l'article III du GATT de 1994, parce que "c'est le taux qui s'applique en Chine, c'est-à-dire en vertu de la loi chinoise (tel que le Groupe spécial l'a établi en fait), et c'est la loi chinoise qui détermine le point de référence".[962]

7.620 Les États-Unis soutiennent aussi que cette "contribution financière" confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, parce que le fabricant d'automobiles peut conserver le montant équivalant aux recettes abandonnées par les pouvoirs publics.[963]

---

[958] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 123.
[959] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 124.
[960] Réponse des États-Unis à la question n° 268 du Groupe spécial.
[961] Réponse des États-Unis à la question n° 157 a) du Groupe spécial.
[962] Réponse des États-Unis à la question n° 267 a) du Groupe spécial.
[963] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 124.

7.621 Les États-Unis font valoir en outre que les mesures de la Chine sont "prohibées" au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC parce qu'elles sont subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. En tant que telles, les mesures sont réputées être "spécifiques" au sens de l'article 2.3 de l'Accord SMC. Les États-Unis font valoir que puisque les mesures de la Chine constituent une subvention au sens de l'article 1.1, qu'elles sont spécifiques au sens de l'article 2.3 et qu'elles sont "prohibées" au sens de l'article 3.1 b), elles contreviennent à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.[964]

7.622 Les **Communautés européennes** présentent leur allégation au titre de l'article 3 de l'Accord SMC à titre subsidiaire, uniquement dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait que les mesures sont des impositions à la frontière et, deuxièmement, que la Chine a le droit d'accorder aux pièces automobiles importées le traitement qu'elle prévoit pour les véhicules dans sa liste, ce qui n'est pas le cas. Dans l'éventualité où ces deux conditions seraient réunies, les Communautés européennes font valoir que les mesures seraient, de toute façon, une subvention prohibée au sens de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.[965]

7.623 Les Communautés européennes font valoir que les mesures constituent une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. En vertu des mesures, les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125 sont frappées d'un taux s'élevant généralement à 10 pour cent s'"il a été vérifié qu'elles ne sont pas réputées constituer des véhicules complets" (voir l'article 28 du Décret n° 125). Les recettes "normalement exigibles" découlent du point de référence normatif que constitue le traitement accordé par la Chine aux pièces automobiles importées qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125. Ces pièces "dont il a été vérifié par le Centre qu'elles étaient réputées constituer des véhicules complets" sont imposées "conformément au taux de droit applicable aux véhicules complets" (voir l'article 28 du Décret) qui est normalement de 25 pour cent. Comme ce taux de 25 pour cent est explicitement prévu pour certaines pièces automobiles importées en vertu des mesures de la Chine, il ne s'agit pas, pour reprendre les termes utilisés par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC*, d'un "droit abstrait", mais d'un "point de référence normatif défini". En frappant les pièces automobiles importées qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux d'un taux de 10 pour cent "seulement", la Chine, pour reprendre les termes employés dans l'affaire *États-Unis – FSC*, a "renoncé à un droit de se procurer des recettes qu'[elle] aurai[]t "normalement" pu se procurer".[966]

7.624 Les Communautés européennes ne partagent pas l'avis de la Chine selon lequel le taux de 25 pour cent pour les pièces réputées constituer des véhicules complets n'est pas un "point de référence normatif" approprié et selon lequel ce taux devrait plutôt être considéré comme constituant les "recettes exigibles en vertu de la mesure contestée". Selon les Communautés européennes, la Chine n'indique pas les raisons de cette position et soutient simplement en ce qui concerne l'application du droit de 25 pour cent et celle du droit de 10 pour cent qu'il "ne s'agit pas des mêmes "situations fiscales" aux fins de la réalisation d'une comparaison valable".[967] Comme il est indiqué plus haut, les Communautés européennes considèrent que l'application du droit de 10 pour cent aux

[964] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 125 et 126.

[965] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 282; et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.

[966] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 150; et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 285 à 288. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 157 a) du Groupe spécial.

[967] Réponse de la Chine à la question n° 159 du Groupe spécial.

pièces qui ne sont pas réputées constituer des véhicules complets et celle du droit de 25 pour cent aux pièces réputées constituer des véhicules complets sont en fait comparables aux fins de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[968]

7.625 Les Communautés européennes font valoir en outre que les mesures confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les fabricants de véhicules qui utilisent des pièces importées qui ne sont pas réputées constituer des véhicules complets sont financièrement "mieux lotis" que ceux qui utilisent des pièces importées qui sont réputées constituer des véhicules complets.[969]

7.626 Enfin, les Communautés européennes font valoir que les subventions que les mesures accordent sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. En particulier, l'avantage lié au taux de droit moins élevé (10 pour cent) n'est conféré qu'aux fabricants de véhicules automobiles qui satisfont aux prescriptions relatives à la teneur en produits nationaux de l'article 21 du Décret n° 125 en utilisant suffisamment de pièces d'origine nationale à la place de pièces importées pour rester en deçà des seuils relatifs à la teneur en produits nationaux.[970]

7.627 La **Chine** fait valoir que le principal défaut du raisonnement des États-Unis et des Communautés européennes est qu'il ne tient pas compte de la portée et de l'effet indépendants des dispositions tarifaires distinctes de la Chine pour les pièces et composants automobiles. La Chine a adopté des mesures pour éviter que l'importation et l'assemblage d'envois multiples de pièces automobiles ne servent à contourner les dispositions tarifaires applicables aux véhicules automobiles. Le fait que la Chine a adopté ces mesures, toutefois, ne signifie pas qu'elle doit frapper des taux de droits visant les véhicules automobiles toutes les pièces automobiles importées. Au contraire, la Chine doit continuer de donner effet à ses dispositions tarifaires distinctes pour les pièces automobiles, et imposer les pièces automobiles importées aux taux prévus quand elles ne sont pas utilisées pour contourner les droits applicables aux véhicules complets.[971] Par conséquent, la Chine n'abandonne pas des recettes quand elle applique ses taux de droits pour les pièces automobiles aux importations qui ne constituent pas un contournement. La Chine déclare qu'elle n'a pas le droit en vertu de sa liste de concessions de frapper de taux de droits de 25 pour cent les importations qui ne constituent pas un contournement, et qu'elle ne le fait pas.[972]

7.628 La Chine rappelle que l'Organe d'appel a dit que "l'expression "normalement exigibles" suppos[ait] une comparaison entre les recettes exigibles en vertu de la mesure contestée et les recettes qui seraient exigibles dans une autre situation".[973] Les "règles en matière d'imposition appliquées par le Membre en question [devaient] constituer la base de comparaison. … Ce qui [était] "normalement exigible" dépend[ait] donc des règles d'imposition que chaque Membre choisi[ssait] d'établir pour lui-même".[974] L'Organe d'appel a fait observer en outre que "la comparaison dans le cadre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC [devait] nécessairement se faire entre les règles d'imposition

[968] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 151.
[969] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152; et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 289 à 292.
[970] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 153; et première communication écrite, paragraphes 293 à 298.
[971] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 177.
[972] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 178.
[973] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.
[974] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.

énoncées dans la mesure contestée et les autres règles d'imposition du Membre en question".[975] Pour réaliser ces comparaisons, "les groupes spéciaux [devaient] évidemment s'assurer qu'ils définiss[aient] et examin[aient] des situations fiscales qu'il [était] légitime de comparer".[976] Selon la Chine, le principal problème avec les arguments des États-Unis et des Communautés européennes est qu'ils ne "définissent et [n']examinent [pas] des situations fiscales qu'il est légitime de comparer".[977]

7.629 La Chine fait valoir que le Décret n° 125 concerne l'obligation qui est faite aux fabricants d'automobiles d'acquitter les taux de droits applicables aux véhicules automobiles lorsqu'ils importent des pièces et composants de véhicules automobiles qui présentent, dans leur intégralité, les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, conformément à la RGI 2 a). Il s'agit des "recettes exigibles en vertu de la mesure contestée". Lorsque les fabricants d'automobiles importent des pièces et composants automobiles qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile, la Chine classe ces importations sous les positions dont relèvent les pièces, également en conformité avec les règles du Système harmonisé. Il ne s'agit pas des mêmes "situations fiscales" aux fins de la réalisation d'une comparaison valable. L'application de la RGI 2 a) aux pièces importées (qu'il s'agisse d'un unique envoi de pièces ou d'envois multiples) conduit à un classement différent selon que les pièces présentent ou non les caractéristiques essentielles de l'article complet.[978]

7.630 La Chine affirme que le taux d'imposition de référence n'est donc pas, comme les États-Unis et les Communautés européennes le présument nécessairement dans leur argumentation, le taux de droit qui frappe les véhicules automobiles complets. Le taux d'imposition de référence dépend de ce qui est importé – des pièces qui présentent les caractéristiques essentielles de l'article complet, ou des pièces qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles de l'article complet. En conséquence, la Chine n'"abandonne pas des recettes" lorsqu'elle applique les taux de droits qui frappent les pièces aux pièces importées qui ne présentent pas les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile. Il s'agit, comme la Chine l'a expliqué, de la "portée et de l'effet indépendants des dispositions tarifaires distinctes de la Chine pour les pièces et composants automobiles".[979]

7.631 La Chine fait valoir que le classement idoine des importations et le recouvrement des droits de douane proprement dits qui résultent de la Liste de concessions d'un Membre ne peuvent pas entraîner l'abandon de recettes au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[980]

7.632 La Chine conclut que les plaignants n'ont pas démontré qu'il y avait violation de l'Accord SMC et que le Groupe spécial devrait rejeter les allégations des États-Unis et des Communautés européennes au titre de l'article 3 de l'Accord SMC.[981]

2. Examen par le Groupe spécial

7.633 Les États-Unis et les Communautés européennes ont tous deux allégué que la Chine avait contrevenu à l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC en accordant des subventions prohibées.

---

[975] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 89.
[976] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 90.
[977] Réponse de la Chine à la question n° 159 du Groupe spécial.
[978] Réponse de la Chine à la question n° 159 du Groupe spécial.
[979] Réponse de la Chine à la question n° 159 du Groupe spécial, dans laquelle est *il est fait référence à* la première communication écrite de la Chine, paragraphe 177.
[980] Deuxième communication écrite de la Chine, paragraphes 156 à 160; et réponse de la Chine à la question n° 234 b) du Groupe spécial.
[981] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 178; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 160.

Toutefois, les Communautés européennes ont précisé qu'elles alléguaient qu'il y avait des violations de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC uniquement dans l'éventualité où le Groupe spécial constaterait à la fois que les mesures instituent des impositions à la frontière et que la Chine a le droit d'accorder aux importations de pièces automobiles le traitement qu'elle prévoit pour les véhicules dans sa liste, ce qui n'est pas le cas.[982] Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial n'a pas fait ces deux constatations. Par conséquent, nous constatons que nous ne sommes pas saisis de l'allégation des Communautés européennes au sujet d'une violation de l'Accord SMC.

7.634 En ce qui concerne le statut des allégations des États-Unis au titre des mêmes dispositions de l'Accord SMC, dans une réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont indiqué que leurs "allégations … au titre de l'Accord SMC [n'étaient] pas formulées à titre subsidiaire – en d'autres termes, elle ne dépend[aient] pas de la question de savoir si les impositions de la Chine [étaient] des taxes intérieures ou des "droits de douane proprement dits"".[983] Les États-Unis ont indiqué aussi dans la même réponse, toutefois, que dès lors que les constatations du Groupe spécial étaient suffisantes pour régler le différend, ils estimaient que les questions d'économie jurisprudentielle ayant trait à leurs allégations au titre de l'Accord SMC devaient être laissées à l'appréciation du Groupe spécial.[984] Les États-Unis ont fait une déclaration similaire dans leur réponse à une autre question du Groupe spécial, dans les termes suivants:

> "[L]es allégations les plus importantes en l'espèce sont celles qui concernent l'infraction à l'article III:4 et/ou à l'Accord sur les MIC, parce que les mesures de la Chine imposent une prescription relative à la teneur en produits nationaux qui constitue une discrimination à l'encontre de toutes les pièces importées ainsi que des charges administratives qui découragent l'utilisation de pièces automobiles importées, et à l'article III:2, parce que la Chine frappe certaines pièces importées d'une imposition intérieure supérieure à toutes les autres, sans qu'une imposition comparable ne frappe les pièces nationales similaires. S'agissant des autres allégations, les États-Unis croient comprendre que les questions d'économie jurisprudentielle relèvent du pouvoir d'appréciation du Groupe spécial, pour autant que soient formulées toutes les constatations nécessaires au règlement du différend."[985]

7.635 Compte tenu de ces déclarations de la partie plaignante, et étant donné que nous avons constaté plus haut que la Chine avait agi d'une manière incompatible avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994, nous estimons que nous avons fait les constatations qui sont nécessaires pour régler le différend soulevé par les États-Unis. En particulier, la mise en conformité des mesures avec les obligations de la Chine conformément à nos constatations au titre de l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994 éliminerait aussi toute incompatibilité de ces mesures avec l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC. Nous appliquons donc le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'Accord SMC.

---

[982] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 282; et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 149.

[983] Réponse des États-Unis à la question n° 156 du Groupe spécial.

[984] Réponse des États-Unis à la question n° 156 du Groupe spécial.

[985] Réponse des États-Unis à la question n° 151 du Groupe spécial.

F. KITS CKD ET KITS SKD

1. Allégations des parties plaignantes

7.636 Tous les **plaignants** conviennent que, dans la mesure où l'importation de kits CKD et de kits SKD est exemptée, en vertu de l'article 2.2 du Décret n° 125, des formalités administratives instituées par les mesures, et soumise aux formalités douanières ordinaires de la Chine, y compris la délivrance d'une licence d'importation automatique, l'imposition frappant les kits CKD et les kits SKD peut être considérée comme un "droit de douane" proprement dit et devrait donc être examinée au regard de l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994.[986] Les plaignants allèguent que le régime tarifaire applicable aux kits CKD et aux kits SKD au titre des mesures est incompatible avec l'obligation résultant pour la Chine de l'article II:1 a) et b) du GATT de 1994.

7.637 Outre l'allégation qu'ils ont formulée au titre de l'article II du GATT de 1994, les **États-Unis** et le **Canada** soutiennent que l'imposition dont la Chine frappe les kits CKD et les kits SKD est également incompatible avec l'engagement de la Chine au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.

7.638 Le Groupe spécial examinera donc en premier l'allégation des plaignants au titre de l'article II du GATT de 1994 pour ensuite examiner celle des États-Unis et du Canada concernant l'engagement de la Chine au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.[987]

2. Extension des notions de kits CKD et de kits SKD

7.639 Le **Groupe spécial** rappelle qu'il a observé plus haut qu'il n'existait pas de définition type de kit CKD et de kit SKD.[988] Les mesures en cause en l'espèce, en particulier l'article 21.1 du Décret n° 125[989], ne définissent pas non plus ces termes.[990] Toutefois, les parties s'entendent généralement sur ce qui devrait constituer un kit CKD ou SKD en se fondant sur la manière dont ces termes sont compris dans l'industrie automobile.

7.640 Les plaignants soutiennent qu'au moment de son accession à l'OMC, la Chine n'avait pas de ligne tarifaire distincte pour les pièces automobiles qui étaient soit complètement, soit en partie non assemblées et qui étaient expédiées ensemble afin de subir une ouvraison complémentaire et d'être

---

[986] Réponses des plaignants aux questions n° 80, 105 et 192 du Groupe spécial; réponses des États-Unis aux questions n° 184 et 192 du Groupe spécial; réponse de la Chine à la question n° 88 du Groupe spécial; première communication écrite de la Chine, paragraphes 7 et 44; et deuxième communication écrite de la Chine, paragraphe 107. Voir également la note de bas de page 1102.

[987] Les Communautés européennes mentionnent le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine au paragraphe 274 de leur première communication. Toutefois, elles n'ont pas formulé d'allégation spécifique concernant le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial ni développé d'argument juridique ou factuel à cet égard.

[988] Voir le paragraphe 7.91.

[989] Voir le paragraphe 7.32 pour un exposé de l'article 21 du Décret n° 125. En vertu de l'article 21.1 du Décret n° 125, des pièces automobiles ou un jeu de pièces automobiles considéré comme constituant un kit CKD ou SKD seront assimilés à des véhicules automobiles complets. Voir aussi plus haut le paragraphe 7.78.

[990] Faisant observer que les termes "kits CKD" ou "kits SKD" ne sont pas utilisés dans le SH, et qu'ils ne sont pas d'usage courant dans la pratique douanière, le Canada affirme que les termes "kits CKD" ou "kits SKD" ne sont pertinents en l'espèce que parce qu'ils sont utilisés dans le rapport du Groupe de travail et dans les mesures (réponse du Canada à la question n° 33 du Groupe spécial).

assemblées pour constituer un véhicule complet en Chine.[991] Plus précisément, d'après les plaignants, les kits CKD ("kits non assemblés") sont des pièces automobiles importées ensemble à l'état *non monté* qui comprennent les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule complet.[992] Les kits CKD peuvent comprendre non seulement des pièces, mais aussi des sous-ensembles et des ensembles comme le moteur, la transmission, les trains de roulement, le châssis et la carrosserie. La Chine quant à elle estime qu'un kit CKD comprend tous ou presque tous les composants et pièces nécessaires pour assembler un véhicule complet.[993]

7.641 Les plaignants considèrent que les kits SKD ("kits semi-assemblés") désignent des combinaisons de pièces partiellement assemblées qui peuvent être utilisées pour fabriquer un véhicule complet.[994] La Chine considère également qu'un kit SKD est différent d'un kit CKD quant à l'importance de son assemblage préalable car, à la différence d'un kit CKD, un kit SKD comprend des pièces et composants importants qui ont déjà été *assemblés*.[995] Autrement dit, la différence entre les kits CKD et les kits SKD réside dans le degré d'assemblage, car les kits CKD sont des pièces importées ensemble à l'état *non monté*, alors que les kits SKD comprennent *des combinaisons* de pièces *partiellement assemblées*.

7.642 La Chine estime qu'un kit désigne "a set of parts or constituents from which a thing may be assembled or made" (jeu de pièces ou de composants à partir duquel un objet peut être assemblé ou fabriqué), définition que donne un dictionnaire du terme "kit".[996] Les Communautés européennes considèrent que les "kits [CKD et SKD] comprennent toutes les pièces constitutives d'un produit complet qui sont emballées et importées ensemble".[997] Les États-Unis indiquent également que dans la réalité commerciale, les kits n'ont rien à voir avec les flux de pièces qui sous-tendent les opérations de fabrication.[998]

7.643 D'après l'interprétation donnée par les parties des termes – kits CKD, kits SKD et kits – comme il a été noté plus haut, l'extension des termes "kits CKD et kits SKD" peut être définie en fonction des trois éléments ci-après:

1) gamme des pièces automobiles comprises dans un kit;

2) emballage et envoi sous forme de kit; et

3) opérations d'assemblage dans le pays importateur.

7.644 Premièrement, s'agissant de la gamme des pièces et composants automobiles qu'un kit doit comprendre pour constituer un kit CKD ou SKD, les parties conviennent généralement que, dans l'industrie automobile, le terme est compris comme désignant "tous ou presque tous les composants et

---

[991] Voir la partie C de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants.

[992] Voir la partie C de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants; les réponses des plaignants à la question n° 69 du Groupe spécial; et la réponse du Canada à la question n° 33 du Groupe spécial.

[993] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 35 et 36; et réponse de la Chine à la question n° 69 du Groupe spécial.

[994] Partie C de la section "Background" présentée conjointement par les plaignants.

[995] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 35 et 36; *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 1502.

[996] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 192.

[997] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 267.

[998] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 9.

pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet". Tout en exprimant un point de vue analogue à celui d'autres parties selon lequel, dans le langage de la branche, les kits CKD ou SKD peuvent correspondre, entre autres choses, à une combinaison de pièces qui constituent un véhicule complet, et selon lequel ces concepts sont utilisés de diverses manières, les Communautés européennes font valoir que, selon elles, les kits CKD et les kits SKD *visés par les mesures* comprennent *toutes* les pièces nécessaires pour constituer un véhicule complet.[999] Cependant, les Communautés européennes n'expliquent pas pourquoi les kits CKD et les kits SKD *visés par les mesures* comprennent "toutes" les pièces, plutôt que "toutes ou presque toutes les pièces", nécessaires pour assembler un véhicule complet. À défaut d'une explication des Communautés européennes à ce sujet et compte tenu de la façon dont ce terme est compris d'une manière générale dans l'industrie automobile, comme l'ont exposée les parties, nous estimons qu'un kit CKD ou SKD au sens des mesures peut s'entendre de "toutes ou presque toutes" les pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet.[1000]

7.645 Deuxièmement, toutes, ou presque toutes, les pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet doivent être emballées et expédiées ensemble sous forme d'envoi unique pour constituer un kit CKD ou SKD. Étant donné qu'un "kit" est par définition "un jeu de pièces ou de composants à partir duquel un objet peut être assemblé ou fabriqué", il est raisonnable de penser qu'un kit CKD ou SKD est un jeu de pièces et composants automobiles, soit complètement non assemblés, soit partiellement assemblés, à partir duquel un véhicule automobile peut être assemblé ou fabriqué.[1001]

7.646 Enfin, les kits CKD et les kits SKD doivent passer par un processus d'assemblage pour devenir un véhicule complet, étant donné que les pièces automobiles constituant un kit CKD ou SKD sont "complètement non assemblées" ou "seulement partiellement assemblées". Comme les parties le font valoir, la nature et l'importance du processus d'assemblage nécessaire pour que des kits CKD et des kits SKD deviennent des véhicules complets dépendront de la mesure dans laquelle les pièces et composants constituant un kit CKD ou SKD auront déjà été assemblés avant d'être expédiés dans le

[999] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 267; et réponse des Communautés européennes à la question n° 69 du Groupe spécial. Les Communautés européennes indiquent que "[b]ien qu'aucune définition exhaustive de ce qui constitue un kit CKD ou SKD ne soit donnée dans les mesures, il est *supposé* que ces kits comprennent toutes les pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule ou un "ensemble". Autrement dit, ces kits comprennent toutes les pièces constitutives d'un produit complet qui sont emballées et importées ensemble" (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 267).

[1000] La Chine, en particulier, lorsqu'elle fait valoir qu'elle ne considère pas qu'un kit CKD ou SKD doit comprendre "toutes" les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile et qu'il y a une certaine ambiguïté dans la manière dont l'industrie automobile utilise ces termes (réponse de la Chine à la question n° 70 du Groupe spécial), se réfère aux déclarations suivantes qui ont été faites dans le cadre de l'affaire *Indonésie – Automobiles*: les Communautés européennes ont indiqué que les kits CKD destinés à l'exportation vers l'Indonésie comprenaient "presque toutes les parties et pièces détachées nécessaires au montage des voitures"; et les États-Unis ont indiqué que les kits CKD destinés à la Ford Escort auraient contenu toutes les parties nécessaires au montage d'une Escort complète, sauf les éléments achetés sur place comme l'huile et l'essence (réponse de la Chine à la question n° 69 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence au rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphes 8.239 et 8.242, respectivement). La Chine indique également que, sur son site Web, BMW indique que, "dans le processus CKD, certains composants et pièces sont constitués en kits dans le cadre d'étapes d'assemblage définies avec précision avant d'être exportés pour être assemblés dans les pays concernés. Ces kits sont ensuite complétés par des pièces fabriquées localement dans les pays partenaires" (réponse de la Chine à la question n° 69 du Groupe spécial).

[1001] Comme il est indiqué dans la section VII.A.1 b), les mesures en cause visent également les pièces automobiles importées sous forme d'envois multiples pour assembler des véhicules automobiles à l'intérieur du pays. Cet aspect des mesures est examiné dans la section VII.D des présents rapports.

pays importateur.[1002] Néanmoins, les parties conviennent que les opérations d'assemblage de kits CKD et de kits SKD peuvent être moins complexes que la fabrication de véhicules de bout en bout à partir de pièces détachées.[1003] Parallèlement, nous considérons que les kits CKD ou SKD, en particulier les kits SKD, se distinguent des véhicules automobiles complets par l'importance des opérations d'assemblage qui sont nécessaires une fois que ces kits sont importés dans le pays importateur. Par exemple, si un kit SKD donné comprenant toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile est importé dans un état presque totalement assemblé, si bien qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer d'autres opérations d'assemblage dans le pays importateur (par exemple, des véhicules automobiles auxquels il ne manque que les pneus ou les essuie-glaces)[1004], il se pourrait que ce kit n'entre pas dans la catégorie des "kits CKD ou SKD" en tant que tels.[1005]

7.647 Pour conclure, bien qu'il n'existe pas de définition établie des kits CKD et des kits SKD, nous considérerons aux fins du présent différend que les kits CKD et les kits SKD visés par les mesures désignent les kits qui correspondent à la description faite plus haut.

3. Le traitement auquel la Chine soumet les importations de kits CKD et de kits SKD conformément aux mesures est-il compatible avec l'article II:1 b) du GATT de 1994?

a) Traitement prévu par les mesures de la Chine pour les kits CKD et les kits SKD

7.648 Il n'existe pas de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD dans la Liste de concessions de la Chine.[1006] En vertu des articles 2 et 21.1 du Décret n° 125, et de l'article 13 de l'Avis n° 4, la Chine impose sur les importations de kits CKD et de kits SKD un droit de douane proprement dit au taux applicable aux véhicules complets (c'est-à-dire 25 pour cent en moyenne).[1007]

7.649 Les **plaignants** considèrent que le traitement par la Chine des kits CKD et SKD en vertu des mesures est incompatible avec l'engagement tarifaire inscrit dans la Liste de la Chine, et par conséquent avec l'article II:1 b) du GATT de 1994.[1008]

[1002] Réponses des parties à la question n° 71 du Groupe spécial.

[1003] Réponses des parties à la question n° 71 du Groupe spécial; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 130 à 132; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 9 et 10. Par exemple, les États-Unis estiment qu'"[u]ne opération d'assemblage de kits est différente de celles réalisées par un constructeur automobile à part entière doté de tous les moyens logistiques nécessaires pour gérer des envois de pièces en vrac (note de bas de page de l'original omise), que la plupart des usines de fabrication d'automobiles n'ont pas vocation à assembler des kits distincts, et que dans la pratique, les kits CKD et les kits SKD constituent une méthode de production inefficace que les fabricants n'utilisent que dans certains cas: 1) lorsqu'ils démarrent une nouvelle opération d'assemblage sur un site éloigné qui ne dispose pas d'un réseau étendu de fournisseurs; ou 2) lorsque le nombre de véhicules produits sur un site éloigné n'atteint que quelques milliers de véhicules par an".

[1004] La Chine cite ces exemples au paragraphe 23 de sa deuxième communication écrite.

[1005] Ces kits pourraient néanmoins être classés avec les véhicules automobiles complets, conformément aux règles générales en matière de classement sur lesquelles s'appuient les autorités douanières, telle la RGI 2 a).

[1006] "Liste de concessions de la Chine" s'entend de la Liste CLII annexée au Protocole d'accession de la Chine (pièce JE-2).

[1007] Voir les paragraphes 7.71 à 7.77 et 7.78.

[1008] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 132; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 118 et 119; première communication écrite du Canada, paragraphes 141, 149 et 150. Les États-Unis et le Canada renvoient aux arguments avancés par les

7.650 La **Chine** fait valoir qu'il est compatible avec l'obligation qu'elle a contractée dans le cadre de sa liste et de l'article II:1 b) du GATT de 1994 de traiter les importations de kits CKD et de kits SKD comme des importations de véhicules complets eu égard au principe énoncé dans la RGI 2 a), qui prévoit qu'un jeu complet de pièces "présenté à l'état démonté ou non monté" (par exemple en kit) est classé avec l'article complet, et non avec les pièces de cet article.[1009]

7.651 La question dont le **Groupe spécial** est saisi consiste donc à savoir si l'imposition des taux de droits applicables aux véhicules complets aux importations de kits CKD et de kits SKD est compatible avec l'engagement pris par la Chine dans le cadre de sa liste.

b) Interprétation de la Liste de concessions de la Chine

7.652 L'article II:7 du GATT de 1994 dispose que les listes annexées au GATT de 1994 font partie intégrante de cet accord. Comme le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* l'a fait observer, l'Organe d'appel, dans l'affaire *CE – Matériels informatiques*, a précisé que l'article II:7 signifiait que les concessions reprises dans ces listes faisaient partie des termes du traité, à savoir le GATT de 1994.[1010] Le paragraphe 1 de la Partie II du Protocole d'accession de la Chine dispose que la Liste CLII annexée au Protocole d'accession de la Chine deviendra la Liste de concessions et d'engagements annexée au GATT de 1994. Ainsi, le contenu de la liste de concessions d'un Membre (en l'espèce la Liste de concessions de la Chine) est considéré comme faisant partie du texte du traité, qui doit être interprété conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public, autrement dit aux dispositions de la *Convention de Vienne*[1011] conformément à l'article 3:2 du Mémorandum d'accord.

Communautés européennes dans la section III.D de leur première communication (première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 145 relative au paragraphe 118).

[1009] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 90.

[1010] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84; rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.6.

[1011] L'article 31 de la *Convention de Vienne* dispose ce qui suit:

> "Règle générale d'interprétation
>
> 1. 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.
>
> 2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus:
>
> a) tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;
>
> b) tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.
>
> 3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte:
>
> a) de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;
>
> b) de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;
>
> c) de toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties."

i) Terme du tarif douanier à interpréter

7.653 Les **Communautés européennes** commencent leur analyse de l'interprétation du tarif douanier chinois en citant le terme "véhicules complets" employé à l'article 2 du Décret n° 125.[1012] Cet article 2 dispose que les mesures s'appliquent à la supervision et à l'administration de l'importation des "pièces" automobiles qui sont assimilées à des "véhicules complets" relevant des positions tarifaires 87.02, 87.03 et 87.04.[1013] Selon les Communautés européennes, le "véhicule automobile" visé dans ces positions tarifaires peut être défini comme un "véhicule routier pourvu d'un moteur à combustion interne" et le terme désigne des véhicules complets ou entiers. Ainsi, les termes à interpréter conformément à la *Convention de Vienne* sont "véhicules (automobiles) *complets*" et "*pièces* d'un véhicule complet (tel que défini à l'article 21 du Décret n° 125)" et, pour analyser comme il convient le tarif douanier de la Chine, il est nécessaire d'examiner les mots pertinents figurant dans toutes les positions tarifaires pertinentes, à commencer par "parties et accessoires" de véhicules automobiles, "châssis équipés de leur moteur", etc.[1014]

7.654 Les **États-Unis** et le **Canada** n'ont pas donné d'avis particulier sur le terme du tarif devant être interprété dans le contexte des kits CKD et des kits SKD.

7.655 La **Chine** soutient que les mesures en cause mettent en œuvre sa liste de concessions, en interprétant, pour leur donner effet, les dispositions tarifaires visant les "voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes" (c'est-à-dire les positions tarifaires 87.02 et 87.03) et les "véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de marchandises" (c'est-à-dire la position 87.04).[1015] Les mesures donnent effet à ces dispositions tarifaires en définissant les circonstances dans lesquelles la Chine assimilera l'importation et l'assemblage de pièces automobiles à l'importation d'un véhicule automobile complet. Aussi la Chine considère-t-elle que la question d'interprétation dont le Groupe spécial est saisi consiste à savoir si les mesures contestées reposent sur une interprétation valable du terme "véhicules automobiles".

7.656 Le **Groupe spécial** relève que la position des Communautés européennes est légèrement différente de celle de la Chine, dans la mesure où, selon les Communautés européennes, les termes à interpréter sont respectivement "véhicules (automobiles) *complets*" et "pièces automobiles", tandis que, pour la Chine, le terme en cause est "véhicules automobiles". Nous considérons que le terme à interpréter est celui qui figure dans la position tarifaire considérée de la Liste de concessions de la Chine, et non celui qui figure dans les mesures de la Chine. À notre avis, la question de savoir si le terme "véhicules automobiles" est interprété comme englobant autre chose que les véhicules complets (ou entiers) (à savoir les kits CKD et les kits SKD) est précisément celle dont nous sommes saisis. Nous considérons donc que le terme du tarif à interpréter en relation avec les mesures de la Chine concernant les kits CKD et les kits SKD est le terme "véhicules automobiles"[1016] qui figure dans les positions tarifaires 87.02, 87.03 et 87.04.

7.657 Toutefois, d'autres termes pertinents tels que "pièces automobiles" seront aussi examinés dans le contexte du terme "véhicules automobiles".

[1012] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 240 à 248.

[1013] Les Communautés européennes disent aussi qu'il n'est pas contesté que les "véhicules" visés par la mesure en cause sont ceux qui relèvent des positions tarifaires 87.02, 87.03 et 87.04 (article 3 du Décret n° 125) dans toutes lesquelles "véhicules automobiles" est le dénominateur commun.

[1014] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 83.

[1015] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 77 et 78.

[1016] Dans les présents rapports, les "véhicules automobiles" comprennent aussi les "voitures de tourisme".

ii) Sens ordinaire du terme "véhicules automobiles"

7.658 En s'appuyant sur les définitions données par le dictionnaire[1017] des termes "*whole*" ("complet") ("*complete, total*" *or "something not divided into parts; not broken up or cut into pieces; entire"*) ("entier, auquel ne manque aucun élément" ou "qui n'est pas divisé en parties; qui n'a pas été fragmenté ou coupé en morceaux; intact") et "*part*" ("pièce") ("*portion or division of a whole", which is the opposite of "whole" or "complete", and "any of the manufactured objects that are assembled together to make a machine or instrument, especially a motor vehicle*") ("partie ou fragment d'un tout"; le contraire de "complet" ou "entier"; "chacun des objets manufacturés dont l'assemblage constitue une machine ou un instrument, spécialement un véhicule automobile"), les **Communautés européennes** font valoir qu'il n'existe aucune raison logique ou sémantique pour qu'une pièce automobile soit considérée comme un véhicule complet ou entier, ou réputée être un tel véhicule, puisque, par définition, une pièce de véhicule est une partie ou un fragment d'un véhicule complet ou entier. En conséquence, classer les pièces automobiles en tant que véhicules complets (ou les "réputer" être des véhicules complets), alors qu'il existe des lignes tarifaires distinctes pour les pièces et pour les véhicules complets, est non seulement une erreur manifeste, mais une contradiction dans les termes compte tenu du sens ordinaire de ces termes.

7.659 La **Chine** n'est pas d'accord avec les Communautés européennes sur la question de savoir si ""véhicules automobiles" désigne des véhicules complets ou entiers".[1018] Elle ne considère pas qu'il existe une distinction nette entre les véhicules complets et les pièces et composants automobiles. Selon la Chine, les Communautés européennes aboutissent à leur principe de "distinction nette" en l'espèce parce qu'elles ne tiennent pas compte du contexte crucial fourni par la RGI 2 a), dont il ressort qu'il n'existe jamais de distinction nette entre un article complet et les pièces et composants de cet article. La Chine fait valoir que l'analyse du sens ordinaire est limitée dans la présente affaire, et que les définitions que donne le dictionnaire du terme "véhicules automobiles" ne permettent pas de comprendre où est la démarcation entre les véhicules automobiles et les pièces de véhicules automobiles.[1019]

7.660 Les positions tarifaires du tarif douanier de la Chine correspondant aux véhicules automobiles sont les suivantes:

> 87.02 "*Véhicules automobiles* pour le transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus"
>
> 87.03 "*Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles* principalement conçus pour le transport de personnes, autres que ceux du n° 87.02, y compris les voitures du type "break" et les voitures de course"
>
> 87.04 "*Véhicules automobiles* pour le transport de marchandises".

7.661 Ces trois positions tarifaires comportent toutes dans leur désignation l'expression "*motor cars and/or motor vehicles*" ("voitures de tourisme et/ou véhicules automobiles"). Les termes "*motor car*

[1017] Les Communautés européennes s'appuient sur les définitions que donne de ces termes le *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volumes 1 et 2.

[1018] Première communication écrite de la Chine, paragraphes 79 et 80.

[1019] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 83.

or motor vehicle"[1020] ("voiture de tourisme ou autre véhicule automobile") peuvent eux-mêmes être définis comme suit:

- ***Motor Car*****:** *a. (usually) four-wheeled road vehicle powered by an IC engine and designed for passengers.*[1021] (Voiture de tourisme: véhicule routier ayant (généralement) quatre roues, mu par un moteur à combustion interne et conçu pour le transport de passagers)

- ***Motor Vehicle*****:** *Any automotive vehicle that does not run on rails; usually with rubber tyres; such as cars, trucks, lorries and motorcycles.*[1022] (Véhicule automobile: tout véhicule autopropulsé ne se déplaçant pas sur rail; généralement muni de pneumatiques; par exemple: voitures de tourisme, chariots, camions et motocycles)

- ***Vehicle*****:** (5) *A means of conveyance, usu. with wheels, for transporting people, goods, etc; a car, cart, truck, carriage, sledge, etc. b. Any means of carriage or transport; a receptacle in which something is placed in order to be moved.*[1023] (Véhicule: engin généralement muni de roues servant à transporter des personnes, des marchandises, etc.; voiture de tourisme, char, chariot, charrette, traîneau, etc. b) tout moyen de déplacement ou de transport; le contenant dans lequel on place quelque chose pour le déplacer)

- ***Car*****:** (6) *A. usu. four-wheeled motorized vehicle for use on roads, able to carry a small number of people; an automobile.*[1024] (Voiture de tourisme: véhicule motorisé, généralement à quatre roues, utilisé sur route et capable de transporter un petit nombre de personnes; automobile)

- ***Motor*****:** (3) *a. A machine for producing motive power from some other form of energy, esp. electrical energy; an engine, esp. that of a vehicle. b. A motor car, a motor vehicle.*[1025] (Moteur: a. appareil servant à produire de l'énergie motrice à partir d'une autre forme d'énergie, en particulier l'énergie électrique; plus spécialement, moteur de véhicule. b. [en anglais, "motor" a en outre le sens de] véhicule automobile, voiture)

Ces définitions montrent qu'un "véhicule automobile (ou une voiture de tourisme)" est un "véhicule (ou une voiture de tourisme)" muni(e) d'un moteur et qui se déplace sur route et non sur rail. Bien que, dans son sens ordinaire, "véhicule automobile" semble désigner un véhicule complet dans la mesure où les définitions mentionnent un moyen de transporter des personnes ou des marchandises, le **Groupe spécial** juge nécessaire d'examiner maintenant le terme "véhicules automobiles" dans son contexte et à la lumière de son objet et de son but.

[1020] Le mot "*motor*" est défini comme "(a) electric motor (b) engine (c) motor car" ("a) moteur électrique, b) moteur thermique, c) voiture automobile") (*Dictionary of Automobile Engineering*, Peter Collin Publishing, 1997, page 156).

[1021] *Dictionary of Automobile Engineering*, Peter Collin Publishing, 1997, page 156.

[1022] *Dictionary of Automobile Engineering*, Peter Collin Publishing, 1997, page 156.

[1023] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 2, page 3512.

[1024] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 342.

[1025] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002 (5ème édition), volume 1, page 1841. On ne trouve pas de définitions de "motor car" et de "motor vehicle" dans le *Shorter Oxford English Dictionary*.

iii) Contexte du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier

Qu'est-ce qui constitue le contexte aux fins de l'interprétation du terme "véhicules automobiles" employé dans le tarif douanier?

7.662 L'Organe d'appel a indiqué que le contexte du terme dans la position tarifaire pertinente se composait du contexte immédiat, ainsi que du contexte plus large, de ce terme: le contexte immédiat était constitué par les autres termes de la désignation du produit figurant dans la position considérée, et le contexte plus large incluait les autres positions du chapitre pertinent de la liste du Membre, ainsi que les listes des autres Membres de l'OMC.[1026]

7.663 L'Organe d'appel a aussi confirmé la constatation du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, selon laquelle le Système harmonisé[1027] était un "contexte" au sens de l'article 31.2 a) de la *Convention de Vienne* aux fins de l'interprétation des Accords de l'OMC, dont la liste [d'un Membre] faisait partie intégrante, et le SH était donc pertinent aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires repris dans les listes des Membres de l'OMC.[1028] En particulier, l'Organe d'appel déclare ce qui suit:

> "Les circonstances exposées ci-dessus confirment que, aussi bien avant que pendant et *après* les négociations du Cycle d'Uruguay, il y avait un large consensus parmi les parties contractantes au GATT pour *utiliser* le Système harmonisé comme base de leurs Listes établies dans le cadre de l'OMC, notamment en ce qui concerne les produits agricoles. À notre avis, ce consensus constitue un "accord" entre les Membres de l'OMC "ayant rapport" à l'Accord sur l'OMC qui est "intervenu … à l'occasion de la conclusion [de]" l'Accord, au sens de l'article 31.2 a) de la *Convention de Vienne*. En tant que tel, cet accord est un "contexte" au sens de l'article 31 2) a) *aux fins de l'interprétation des Accords de l'OMC*, dont la Liste des CE fait partie intégrante. À la lumière de ce qui précède, nous considérons que le Système harmonisé est pertinent aux fins de l'interprétation des engagements tarifaires repris dans les Listes des Membres de l'OMC.[1029] (pas d'italique dans l'original)

7.664 À cet égard, les États-Unis soulignent que ce qui était en cause, dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, c'étaient des produits agricoles et une liste de concessions négociée pendant le Cycle d'Uruguay. Tout en reconnaissant la pertinence du SH pour l'interprétation de la Liste de la Chine dans la présente affaire, les États-Unis soutiennent que le SH devrait être considéré ici comme un des "moyens complémentaires d'interprétation" visés à l'article 32 de la *Convention de Vienne*, et non comme un élément du contexte au sens de l'article 31.2 a) de la *Convention*. La raison en est, selon les États-Unis, que le présent différend, contrairement à l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, ne concerne pas des produits agricoles, et ne se rapporte pas non plus à une liste négociée pendant le Cycle d'Uruguay.

[1026] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 193.

[1027] L'article 1 a) de la Convention SH dispose que le Système harmonisé comprend les positions et sous-positions du SH et les codes numériques y afférents, les notes de sections, de chapitres et de sous-positions, ainsi que les règles générales.

[1028] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199.

[1029] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 199 (note de bas de page originale: "Eu égard à cette conclusion, nous ne jugeons pas nécessaire de déterminer si le Système harmonisé pourrait constituer une "règle pertinente de droit international", au sens de l'article 31 3) c) de la *Convention de Vienne*.").

7.665 Cependant, nous ne considérons pas que la constatation de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* soit nécessairement limitée aux produits agricoles ou aux listes de concessions négociées pendant le Cycle d'Uruguay. Les États-Unis ne mettent en évidence que deux éléments du raisonnement de l'Organe d'appel portant sur les produits agricoles, mais l'Organe d'appel a aussi relevé plusieurs autres éléments d'ordre général à l'appui de sa conclusion selon laquelle le SH était un "contexte" pertinent au sens de l'article 31 de la *Convention de Vienne*.[1030] Par exemple, l'Organe d'appel a relevé le "lien étroit" existant entre le SH et plusieurs Accords de l'OMC[1031], qui "se vérifi[ait] en particulier" pour les produits agricoles, mais n'était pas nécessairement limité à ces produits.[1032] L'Organe d'appel a également cité la constatation qu'il avait faite dans l'affaire *CE – Matériels informatiques* – affaire qui ne portait pas sur des produits agricoles – selon laquelle le SH avait été utilisé comme base pour la préparation des négociations du Cycle d'Uruguay.[1033]

7.666 De plus, l'Organe d'appel a relevé que, aussi bien avant que pendant, mais aussi "après" les négociations du Cycle d'Uruguay, il y avait un large consensus parmi les parties contractantes du GATT pour utiliser le Système harmonisé comme base de leurs listes dans le cadre de l'OMC, notamment, il est vrai, pour les produits agricoles. Au moment de son accession à l'OMC en 2001, la Chine était déjà partie contractante au SH.[1034] Ce fait est signalé dans la section du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine consacrée aux droits de douane proprement dits.[1035]

[1030] L'Organe d'appel a mentionné les éléments suivants examinés par le Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*: les membres du Système harmonisé étaient extrêmement nombreux; le SH avait été utilisé comme base de l'établissement des listes annexées au GATT issues du Cycle d'Uruguay (par exemple *CE – Matériels informatiques*); les parties contractantes du GATT avaient adopté une décision établissant des lignes directrices et des "procédures spéciales" pour faciliter l'adoption du SH par un grand nombre de pays; les parties contractantes avaient adopté une décision sur les procédures de mise en application des modifications apportées au SH; un certain nombre d'Accords de l'OMC résultant des négociations du Cycle d'Uruguay faisaient référence au Système harmonisé (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 196 et 197).

[1031] Dans son raisonnement, l'Organe d'appel a également fait référence à d'autres Accords de l'OMC, comme l'*Accord sur les règles d'origine* (article 9), l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* (article 27) et l'*Accord sur les textiles et les vêtements* (article 2 et Annexe y relative). Cela montre, aux yeux de l'Organe d'appel, que "le lien étroit entre le Système harmonisé et les Accords de l'OMC est aussi manifeste". L'Organe d'appel a considéré que ce lien étroit entre Système harmonisé et Accords de l'OMC "se vérifi[ait] en particulier pour les produits agricoles" mais, selon nous, l'Organe d'appel n'a pas limité son examen à ces produits (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 197 et 198).

[1032] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 198.

[1033] Voir aussi la note 1030 ci-dessus.

[1034] La Chine est devenue partie contractante au SH en 1992.

[1035] Le paragraphe 89 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine indique ce qui suit:

> "B. RÉGLEMENTATION DES IMPORTATIONS
> Droits de douane ordinaires
>
> …
>
> 89. Le représentant de la Chine a déclaré que celle-ci avait adopté le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le "SH") le 1er janvier 1992 et avait adhéré la même année à la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises. Le tarif douanier comprenait, pour l'année 2000, 21 sections, 97 chapitres et 7062 positions tarifaires à huit chiffres, sur la base des positions à six chiffres du SH de 1996. Les taux de droits étaient fixés par le Conseil d'État. Les ajustements partiels à apporter aux taux étaient étudiés par la Commission tarifaire du Conseil d'État, laquelle

7.667 On pourrait donc considérer que l'affirmation faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* étaye l'idée que le SH constitue un "contexte" pertinent au sens de l'article 31.2 a) de la *Convention de Vienne* pour interpréter la Liste de la Chine, plutôt qu'un moyen complémentaire d'interprétation. De plus, l'argument des États-Unis selon lequel "la Chine n'avait présenté aucun élément permettant de constater qu'il existait un "accord" comparable (à celui conclu pendant le Cycle d'Uruguay pour les produits agricoles) entre les Membres de l'OMC concernant les négociations tarifaires de la Chine sur les produits industriels" semble contredire ce que les États-Unis eux-mêmes déclarent, à savoir que "la Liste de la Chine est manifestement basée sur la nomenclature du Système harmonisé".[1036] De toute manière, comme l'expliquent les États-Unis, trancher le point de savoir de quelle disposition de la *Convention de Vienne* le SH devrait relever aurait des incidences systémiques plutôt que pratiques dans la présente affaire.

7.668 Le Groupe spécial va donc passer à l'examen du contexte du terme "véhicules automobiles" pour déterminer si les kits CKD et les kits SKD sont classés en tant que véhicules complets.

Autres termes employés dans les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles et les autres positions tarifaires du chapitre 87

7.669 Les autres termes utilisés dans les positions tarifaires 87.02, 87.03 et 87.04 décrivent l'usage auquel sont destinés les véhicules relevant de chacune de ces positions, par exemple le transport de personnes ou de marchandises. Même si un kit CKD ou SKD comprenait toutes ou presque toutes les pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule automobile, il ne pourrait pas servir à l'usage indiqué dans les positions tarifaires jusqu'à ce que les pièces automobiles comprises dans le kit aient été assemblées pour constituer un véhicule automobile dans le pays d'importation.

7.670 Les termes employés dans les positions tarifaires relatives aux pièces automobiles (par exemple les positions tarifaires 87.06 à 87.08, 84.07 à 84.09 et 85.03)[1037] ne donnent pas d'indication sur le point de savoir si les kits CKD ou SKD devraient être classés avec les véhicules automobiles complets. Néanmoins, faisant fond sur l'extension des notions de kits CKD et de kits SKD indiquée plus haut, nous notons qu'un kit CKD ou SKD consiste en un jeu de pièces automobiles, qui est

---

> prenait les décisions finales. La moyenne simple des droits d'importation de la Chine en 2000 était de 16,4 pour cent. Les taux de droits applicables aux 7 062 positions tarifaires s'établissaient comme suit: pour 525 positions, ils étaient inférieurs à 5 pour cent; pour 1 488 positions, ils étaient égaux ou supérieurs à 5 pour cent et inférieurs à 10 pour cent; pour 2 022 positions, ils étaient égaux ou supérieurs à 10 pour cent et inférieurs à 15 pour cent; pour 3 027 positions, ils étaient supérieurs à 15 pour cent. Des renseignements sur les taux de droits applicables à certains produits et les statistiques d'importation des dernières années avaient été transmis au Groupe de travail." (Rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine WT/ACC/CHN/49, 1er octobre 2001)

Le Canada fait aussi valoir que "la Chine est signataire de la *Convention sur le Système harmonisé*" (pièce JE-35). Environ 200 pays et unions douanières ou économiques, y compris le Canada et la Chine, fondent leur classification tarifaire nationale sur la nomenclature du Système harmonisé (Organisation mondiale des douanes, Fact Sheet, "The harmonized System: The Language of International Trade" (pièce JE-36)). Les engagements tarifaires inscrits dans la Liste de la Chine reposent sur le tarif douanier chinois, qui reprend le Système harmonisé jusqu'au niveau des sous-positions à six chiffres (il est fréquent que les tarifs douaniers nationaux diffèrent après le niveau des sous-positions à six chiffres, parce que le Système harmonisé ne classe que jusqu'à ce niveau) (première communication écrite du Canada, paragraphe 139).

[1036] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 30 et 31.

[1037] Voir le paragraphe 7.660.

beaucoup plus complet et prêt pour l'assemblage de véhicules automobiles que les différentes pièces automobiles relevant des positions tarifaires relatives aux pièces automobiles, y compris les positions 87.06 ("châssis équipés de leur moteur") et 87.07 ("carrosseries (y compris les cabines)"), qui couvrent ce qu'il est convenu d'appeler les "produits intermédiaires".

7.671 En conséquence, nous ne constatons pas que les autres termes employés dans les positions tarifaires considérées (87.02, 87.03 et 87.04) et les termes employés dans les positions tarifaires visant les pièces automobiles fournissent des renseignements utiles pour répondre à la question de savoir si le terme "véhicules automobiles" s'interprète comme couvrant les kits CKD et les kits SKD.

Listes d'autres Membres

7.672 Le Canada a donné des exemples de listes d'autres Membres de l'OMC dans lesquelles les kits CKD sont classés sous les positions tarifaires relatives aux véhicules automobiles. Par exemple, les kits CKD sont classés sous de telles positions tarifaires dans la Liste de concessions de la Malaisie (position 8703.2110)[1038], dans la Liste de concessions de l'Indonésie (position 8703.2110.11)[1039] et dans la Liste de concessions du Viet Nam (position 8703.2131).[1040] De même, d'après la Liste de concessions de la Communauté de l'Afrique de l'Est, les pièces automobiles "non montées et démontées" sont classées par exemple sous la position tarifaire 8702.2010, position tarifaire qui vise les véhicules automobiles.[1041]

7.673 Dans l'ensemble, les éléments de preuve qui nous ont été présentés montrent que, dans les listes de certains Membres de l'OMC, les kits CKD et les kits SKD sont classés avec les véhicules complets.

Le Système harmonisé

Notes explicatives générales relatives au chapitre 87 et RG1 2 a)

7.674 Les **Communautés européennes** soutiennent que, dans le cadre du chapitre 87 du SH, le "montage" et l'"équipement" sont des critères de classement tarifaire importants, comme il ressort des notes générales relatives au chapitre 87.[1042] Puisque dans un kit CKD, il n'y a rien ou presque rien qui soit monté ou équipé, les pièces composant un kit CKD restent des pièces jusqu'à ce qu'elles soient montées et transformées ensemble pour constituer un véhicule complet.[1043] En outre, s'agissant des kits SKD, le degré de montage ou d'équipement ne suffit pas à les rendre suffisamment similaires à un véhicule complet pour qu'ils présentent les "caractéristiques essentielles" d'un véhicule fini.[1044]

[1038] Pièce CDA-23.

[1039] Pièce CDA-24.

[1040] Pièce CDA-26.

[1041] Pièce CDA-27.

[1042] Les Communautés européennes font aussi valoir que le "montage" et l'"équipement" sont également des notions décisives pour le classement sous les positions tarifaires 87.06 et 87.07 du SH (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 268).

[1043] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 270.

[1044] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 272 et 273. Les Communautés européennes reconnaissent en même temps que la situation est peut-être légèrement plus complexe pour les kits SKD que pour les kits CKD. Néanmoins, elles font valoir que "quand bien même les moteurs et les carrosseries, eux-mêmes composés de pièces relevant en tant que telles de la ligne tarifaire 87.08, seraient conditionnés avec toutes les autres pièces nécessaires pour fabriquer un véhicule complet, les moteurs, carrosseries et autres pièces continueraient de relever de leurs lignes tarifaires spécifiques, et ne pourraient donc

7.675 Nous relevons que les **États-Unis** et le **Canada** reconnaissent que les kits CKD et les kits SKD pourraient être classés en tant que véhicules complets dans la mesure où ces kits peuvent être considérés comme présentant les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet conformément au principe de la RGI 2 a).[1045]

7.676 La **Chine**, de son côté, fait valoir que l'affirmation des Communautés européennes concernant les kits CKD, selon laquelle même un jeu complet de pièces reste des pièces jusqu'à ce que celles-ci soient montées et transformées ensemble pour constituer un véhicule complet, est erronée au regard de la deuxième phrase de la RGI 2 a).[1046] La Chine ajoute qu'elle s'étonne de la position des Communautés européennes, étant donné que celles-ci ont reconnu dans l'affaire *Indonésie – Automobiles* que les kits d'automobiles CKD étaient classés comme véhicules complets en vertu de la RGI 2 a).[1047] La Chine soutient que les Communautés européennes se trompent aussi lorsqu'elles prétendent, sur la base de leur citation sélective des notes explicatives générales relatives au chapitre 87, que c'est seulement dans des situations tout à fait exceptionnelles qu'un véhicule incomplet ou non fini peut être classé avec les véhicules complets. Au contraire, les deux exemples se rapportant aux véhicules automobiles cités dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 sont de simples exemples de la manière dont la RGI 2 a) peut s'appliquer aux véhicules automobiles.[1048]

7.677 Le **Groupe spécial** commencera son analyse en examinant le libellé des notes explicatives générales relatives au chapitre 87 et celui de la RGI 2 a). Les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 indiquent ce qui suit:

> "Les véhicules incomplets ou non finis sont classés avec les véhicules complets ou terminés dès l'instant qu'ils en présentent les caractéristiques essentielles (Règle générale interprétative 2 a)). On considère notamment comme tels:
>
> A) Une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs.
>
> B) Une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever.
>
> Ce chapitre comprend également les parties et accessoires reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules qu'il couvre, sous

---

pas être classés comme véhicules complets" (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 273).

[1045] Réponses des États-Unis et du Canada à la question n° 205 du Groupe spécial.

[1046] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 90.

[1047] La Chine explique que dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, les Communautés européennes ont invoqué la RGI 2 a) pour expliquer pour quelle raison les kits d'automobiles CKD devaient être considérés comme "similaires" à des véhicules entièrement montés aux fins de l'analyse des produits similaires effectuée au titre de l'Accord SMC (paragraphe 91 de la première communication écrite de la Chine). Plus précisément, dans ladite affaire, les Communautés européennes ont soutenu ce qui suit: "[L]e simple fait que ces jeux de pièces détachées bénéficient d'un taux de droit d'importation plus bas ne signifie pas nécessairement qu'ils ne sont pas classés dans la même position à six chiffres du SH que les voitures entièrement montées. S'il était confirmé que les jeux de pièces détachées exportés depuis les CE sont classés, par l'Indonésie, comme parties et pièces détachées, et non comme voitures de tourisme, la conclusion à en tirer serait nécessairement que l'Indonésie ne suit pas la règle 2 a) des Règles générales pour l'interprétation du SH" (rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 8.236).

[1048] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 92.

> réserve qu'ils n'en soient pas exclus par les notes de la section XVII (voir les Considérations générales correspondantes)."[1049]

7.678 Ainsi, les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 font référence à la règle RGI 2 a) et donnent deux exemples de véhicules incomplets ou non finis qui sont classés avec les véhicules complets en conformité avec le principe de la RGI 2 a).

7.679 La RGI 2 a) quant à elle dispose ce qui suit:

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

7.680 Selon nous, à la lecture du texte de la RGI 2 a), on peut envisager trois situations dans lesquelles les marchandises sont classées sous les positions tarifaires correspondant aux marchandises complètes, à savoir:

a) un "produit incomplet ou non fini" présenté à l'état "monté", à la condition que ce produit présente, en l'état, les caractéristiques essentielles du produit complet ou fini;

b) un produit "complet ou fini" présenté à l'état "démonté ou non monté";

c) un "produit incomplet ou non fini" présenté à l'état "démonté ou non monté", à la condition que ce produit présente, en l'état, les caractéristiques essentielles du produit complet ou fini.

7.681 À notre avis, les deux exemples donnés dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 pourraient être considérés comme correspondant à la première situation envisagée dans le cadre de la règle RGI 2 a) ci-dessus, puisqu'"une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs" et "une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever", présentées à l'état monté aux autorités douanières, constituent la catégorie des "véhicules incomplets ou non finis" qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule complet.

7.682 Comme nous l'avons noté dans les paragraphes 7.639 à 7.647, les kits CKD ou SKD sont un groupe de pièces automobiles emballées en kit et expédiées ensemble sous forme d'envoi unique pour être assemblées en véhicules automobiles dans le pays importateur. Ces jeux de pièces automobiles sont importés non montés dans le cas des kits CKD et partiellement montés dans celui des kits SKD. Puisqu'un kit CKD ou SKD contient, par définition, tous ou presque tous les composants et pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet, la quantité des pièces automobiles comprises dans un tel kit est égale, sinon supérieure, à celle des véhicules incomplets ou non finis cités comme exemples dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 (une voiture automobile simplement dépourvue de ses roues ou pneumatiques et de sa batterie d'accumulateurs et une voiture automobile non munie de son moteur ou dont l'intérieur reste à achever). De plus, comme la RGI 2 a) dispose qu'un article incomplet ou non fini présenté "à l'état démonté ou non monté" est aussi classé avec l'article complet (dans la troisième situation envisagée ci-dessus au

[1049] Pièce JE-37.

paragraphe 7.680)[1050], le fait que les kits CKD et les kits SKD sont présentés à l'état non monté, c'est-à-dire sans montage ni équipement comme l'ont fait valoir les Communautés européennes, n'a pas forcément pour conséquence de soustraire ces kits à l'application de la RGI 2 a).[1051] Comme l'affirme la Chine et comme nous l'avons noté plus haut, les deux exemples donnés dans les notes explicatives générales relatives au chapitre 87 illustrent la manière dont s'applique la première phrase de la RGI 2 a), à savoir qu'un véhicule "incomplet ou non fini" présenté à l'état "monté" est classé avec les véhicules complets ou finis correspondants, à la condition qu'il en présente les caractéristiques essentielles. Le texte de ces deux exemples ne nous amène pas à constater que "montage et équipement" sont des critères de classement tarifaire importants comme le prétendent les Communautés européennes.

Note explicative VII) relative à la RGI 2 a)

7.683 Les **Communautés européennes** allèguent aussi que les articles 2 et 21.1 du Décret n° 125 et l'article 13 a) de l'Avis n° 4 contreviennent *en tant que tels* à l'article II du GATT de 1994 parce qu'ils obligent les autorités douanières de la Chine à classer "systématiquement et automatiquement" les kits CKD et les kits SKD en tant que véhicules complets, et donc à les assujettir au droit le plus élevé.[1052] Les Communautés européennes soutiennent que les mesures chinoises sont incompatibles avec le principe énoncé dans la RGI 2 a), la Chine classant les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules complets même lorsque leur assemblage en véhicules complets comprend des opérations d'ouvraison telles que la peinture et le traitement de la carrosserie, qui ne sont pas des opérations de montage.[1053] À partir de là, les Communautés européennes font valoir que, puisque les procédés de fabrication utilisés pour constituer un véhicule complet en Chine avec des kits CKD ou SKD nécessitent généralement des opérations d'ouvraison complémentaires, telles que la peinture et le traitement de la carrosserie, qui sortent du champ des opérations de montage au sens de la note explicative VII) relative à la RGI 2 a), il est illogique de classer systématiquement et automatiquement les kits CKD et les kits SKD en tant que véhicules complets. Selon les

[1050] En réponse à la question du Groupe spécial qui demandait si un groupe de pièces automobiles sous forme de kits CKD ou SKD comme il est dit à l'article 21.1 du Décret n° 125 pouvait être considéré comme présentant "les caractéristiques essentielles du véhicule complet ou fini" aux fins de la règle RGI 2 a), le **Secrétariat de l'OMD** fait observer que le Comité du SH a convenu que le SH ne devrait pas exiger que l'assemblage ultérieur des pièces soit une opération "simple". Pour cette raison, le SH ne limite pas la portée de la RGI 2 a) aux jeux de pièces qui nécessitent une opération d'assemblage n'atteignant pas un certain niveau de complexité. Le Secrétariat de l'OMD signale aussi que, à défaut d'indications spécifiques énoncées dans la nomenclature (dispositions légales) ou formulées par le Comité (interprétation de la nomenclature), l'interprétation de ces dispositions est de la compétence des administrations douanières nationales (lettre de l'OMD du 20 juin, page 4).

[1051] En réponse à la question n° 218 du Groupe spécial, les Communautés européennes déclarent que les expressions "en l'état" et "présenté à l'état démonté ou non monté", figurant dans la première et la deuxième phrase de la RGI 2 a), désignent le même moment, et que la deuxième phrase de la RGI 2 a) porte sur la question de l'assemblage. Les Communautés européennes précisent en outre que ces deux phrases de la RGI 2 a) font l'objet de notes explicatives distinctes qui aident à les interpréter. Selon les Communautés européennes, le chapitre 87 contient une *lex specialis* sous forme de note explicative relative à la RGI 2 a) et, aux termes de cette *lex specialis*, il est beaucoup plus probable que les conditions de la RGI 2 a) seront remplies dans les cas où les marchandises sont présentées à un stade d'assemblage avancé, car il est question de "montage" dans les exemples. En bref, les arguments des Communautés européennes relatifs au "montage" et à l'"équipement" semblent reposer sur les notes explicatives relatives à la deuxième phrase de la RGI 2 a), qui sont examinées dans la section suivante.

[1052] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 132.

[1053] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 130, dans lequel il est fait référence à la réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial.

Communautés européennes, différents kits destinés à constituer des véhicules complets peuvent nécessiter des opérations d'ouvraison complémentaire différentes selon le niveau de l'électronique de pointe embarquée dans le véhicule final, et le classement d'un kit doit donc toujours se faire au cas par cas, et non d'une manière générale comme le fait la Chine, à moins que la liste du Membre ne comporte des lignes tarifaires pour différents types de kits.[1054]

7.684 La **Chine** de son côté fait valoir que, quel que soit leur état d'assemblage préalable, les kits CKD et les kits SKD sont assemblés au moyen des types d'opérations de montage mentionnés dans la note explicative VII) relative à la RGI 2 a).[1055] Selon la Chine, aucune des parties n'a contesté que les kits CKD et les kits SKD puissent être assemblés en un véhicule complet selon les méthodes de montage décrites en détail dans la note explicative VII), ce que corrobore le fait que les autorités douanières nationales classent régulièrement les kits CKD et les kits SKD pour véhicules automobiles avec les "véhicules automobiles", conformément à la RGI 2 a).[1056] La Chine considère que le mot "ouvraison" ("working"), dans l'expression "opération d'ouvraison" employée dans la note explicative VII) relative à la RGI 2 a), devrait être présumé signifier "making, manufacture, construction; the manner or style in which something is made" (faire, fabriquer, construire; manière dont une chose est faite ou style dans lequel elle est faite) et que, si les composants doivent subir une "opération d'ouvraison" (c'est-à-dire une opération de fabrication) additionnelle avant de pouvoir être assemblés en article complet, ils ne peuvent pas être classés en tant qu'article complet, conformément à la RGI 2 a).[1057]

7.685 Le **Groupe spécial** note que l'allégation des Communautés européennes à cet égard concerne deux questions différentes, mais liées entre elles. Premièrement, les Communautés européennes considèrent que les mesures chinoises sont, en tant que telles, incompatibles parce qu'elles classent systématiquement et automatiquement les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules complets, bien qu'il existe des cas dans lesquels certains de ces kits ne devraient pas être classés ainsi. Deuxièmement, la plupart des kits CKD et des kits SKD importés en Chine sont soumis à des types d'opérations qui vont au-delà des opérations de montage parce qu'elles comprennent la peinture et le traitement de la carrosserie. Nous allons successivement examiner ces deux questions.

7.686 Premièrement, en ce qui concerne la question de savoir si les mesures chinoises sont en tant que telles incompatibles parce qu'elles classent systématiquement et automatiquement les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules complets bien qu'il existe des cas dans lesquels certains kits CKD ou SKD ne devraient pas être classés ainsi, les Communautés européennes, en tant que partie avançant une allégation, ont la charge de prouver que, en vertu des mesures, les autorités douanières chinoises classent "systématiquement et automatiquement" les importations de kits CKD et de kits SKD avec les véhicules complets, bien que certains envois de kits CKD et de kits SKD ne répondent pas aux conditions requises pour être classés ainsi. Pour montrer que les mesures sont en tant que telles contraires aux obligations contractées par la Chine dans le cadre de l'OMC à l'égard des kits CKD et des kits SKD, les Communautés européennes doivent démontrer le caractère obligatoire des mesures en cause – c'est-à-dire démontrer que, en vertu des mesures, les autorités douanières chinoises n'ont pas le pouvoir discrétionnaire de décider si certains envois de pièces et composants automobiles constituent des kits CKD et des kits SKD et devraient donc être classés avec les véhicules complets. Les Communautés européennes n'ont pas prouvé que tel était le cas.

[1054] Réponse des Communautés européennes à la question n° 47 du Groupe spécial.
[1055] Réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial.
[1056] Réponse de la Chine à la question n° 62 du Groupe spécial.
[1057] Réponse de la Chine à la question n° 62 du Groupe spécial.

7.687 Comme nous l'avons vu plus haut, les mesures ne donnent pas de définition type de kit CKD et de kit SKD. Cependant, nous avons pu définir l'extension des notions de kits CKD et de kits SKD en nous fondant sur la manière dont ces termes sont généralement compris dans l'industrie automobile.

7.688 En application de l'article 21.1 du Décret n° 125, les autorités douanières chinoises doivent classer les pièces automobiles présentées à des fins de classement, qui ont déjà été qualifiées de "kits CKD ou SKD", en tant que véhicules automobiles. Cela signifie que les autorités douanières chinoises doivent commencer par déterminer si un envoi donné de pièces et composants automobiles présentés pour être classés peuvent être considérés comme un kit CKD ou SKD. Une fois que les autorités douanières ont décidé, eu égard au contenu de chaque envoi, que les pièces automobiles présentées constituent un kit CKD ou un kit SKD, elles doivent classer ces pièces en tant que véhicules automobiles en vertu des mesures.

7.689 À cet égard, les Communautés européennes font valoir que les autorités douanières chinoises n'ont pas le pouvoir discrétionnaire de prendre une décision initiale sur le point de savoir si un certain envoi de pièces et composants automobiles correspond à l'extension de la notion de kit CKD ou SKD. Nous ne voyons aucun élément qui vienne étayer cette position. Ce qui rend en fait les mesures en cause obligatoires en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, c'est qu'une fois qu'elles ont déterminé que les pièces automobiles présentées pour être classées constituent un kit CKD ou SKD, les autorités douanières doivent les classer avec les véhicules complets et n'ont à cet égard aucun pouvoir d'appréciation. Cette question, qui est celle que nous examinons ici, se distingue de la question de savoir si la décision que prennent dans un cas donné les autorités douanières chinoises et selon laquelle un envoi de pièces automobiles constitue un kit CKD ou SKD est compatible avec les obligations de la Chine. Cette dernière question porte sur la compatibilité des mesures, "telles qu'appliquées" à une situation particulière.

7.690 Deuxièmement, les Communautés européennes présentent une allégation de fait, selon laquelle la plupart des kits CKD et des kits SKD importés en Chine sont soumis à des opérations qui vont au-delà des opérations de montage visées dans la note explicative VII) relative à la RGI 2 a). L'allégation des Communautés européennes est fondée sur la réponse de la Chine selon laquelle les opérations de montage des kits CKD et des kits SKD comprennent, entre autres choses, la peinture et le traitement de la carrosserie.

7.691 La note explicative VII) relative à la RGI 2 a) est ainsi libellée:

> "Est à considérer comme article présenté à l'état démonté ou non monté pour l'application de la présente Règle, l'article dont les différents éléments sont destinés à être *assemblés soit à l'aide de moyens comme des vis, boulons, écrous, etc., soit par rivetage ou soudage*, par exemple, à la condition cependant qu'il s'agisse *seulement d'opérations de montage*.
>
> À cet égard, il n'y a pas lieu de tenir compte de la complexité de la méthode de montage. Toutefois, les différents éléments ne peuvent subir aucune opération d'ouvraison de nature à parachever leur fabrication." (pas d'italique dans l'original)

7.692 Nous relevons tout d'abord que le texte de la note explicative VII) relative à la RGI 2 a) donne quelques exemples, mais non une liste exhaustive, des opérations de montage visées par la RGI 2 a). Tout en convenant que les processus tels que l'assemblage à l'aide de vis, boulons et écrous, le rivetage et le soudage sont bien des processus de montage, les Communautés européennes affirment

que la peinture et le traitement de la carrosserie ne sont pas des opérations de montage au sens de la RGI 2 a).

7.693 Au sujet d'une question posée par le Groupe spécial concernant le type de procédé de fabrication utilisé pour construire un véhicule complet à partir de kits CKD et de kits SKD, les parties ont dans l'ensemble été d'avis qu'il était difficile de donner une réponse générale car le degré de montage et d'équipement varierait selon les circonstances et le contenu du kit.[1058] En d'autres termes, plus les pièces automobiles sont assemblées avant l'importation, moins il faudra d'opérations pour les assembler en véhicules complets. Les parties semblent aussi d'accord pour considérer que, même si la fabrication d'un véhicule complet à partir de kits CKD ou SKD n'est peut-être pas très différente du processus de fabrication des véhicules automobiles en général, les opérations de montage à partir de kits CKD ou SKD seront moins compliquées que celles qui sont faites à partir de pièces détachées en général. L'observation des États-Unis en particulier nous semble pertinente à cet égard. Les États-Unis indiquent ce qui suit:

> "Une opération d'assemblage de kits est différente de celles réalisées par un constructeur automobile à part entière doté de tous les moyens logistiques nécessaires pour gérer des envois de pièces en vrac (note de bas de page omise), que la plupart des usines de fabrication d'automobiles n'ont pas vocation à assembler des kits distincts, et que dans la pratique, les kits CKD et les kits SKD constituent une méthode de production inefficace que les fabricants n'utilisent que dans certains cas: 1) lorsqu'ils démarrent une nouvelle opération d'assemblage sur un site éloigné qui ne dispose pas d'un réseau étendu de fournisseurs; ou 2) lorsque le nombre de véhicules produits sur un site éloigné n'atteint que quelques milliers de véhicules par an."

7.694 Nous notons par ailleurs le point de vue des plaignants indiquant en quoi les processus d'assemblage nécessaires pour les kits CKD et les kits SKD sont différents de ceux qui sont utilisés pour les pièces automobiles normales. Par exemple, les Communautés européennes déclarent dans leur réponse à une question du Groupe spécial que les kits CKD et les kits SKD sont importés parce qu'il n'y a parfois pas de capacité de fabrication dans le pays de destination et que, essentiellement, l'investissement nécessaire pour fabriquer des voitures à partir d'envois de pièces en vrac n'a pas encore été fait. Selon les Communautés européennes, pour passer à l'importation de pièces en vrac, il faut qu'il y ait des usines d'assemblage et de fabrication dans le pays de destination, ainsi que des systèmes informatiques suffisamment développés et du personnel suffisamment qualifié pour gérer les milliers de pièces qui doivent être utilisées pour fabriquer différents modèles.[1059] Le Canada considère aussi qu'un fabricant de véhicules n'a pas besoin d'une chaîne de montage complète et spécialisée pour assembler des kits CKD en véhicules complets.[1060]

7.695 De plus, l'explication de la Chine[1061] sur les processus d'assemblage des automobiles a trait au processus d'assemblage en général et elle n'est pas nécessairement circonscrite à celui des kits CKD et des kits SKD.[1062] De toute façon, il ne nous a pas été présenté d'éléments de preuve étayant l'idée que

---

[1058] Réponses des parties à la question n° 70 du Groupe spécial.

[1059] Réponse des Communautés européennes à la question n° 255 du Groupe spécial.

[1060] Réponse du Canada à la question n° 255 du Groupe spécial.

[1061] Réponse de la Chine à la question n° 71 du Groupe spécial.

[1062] En réponse à une question du Groupe spécial sur la différence éventuelle entre "fabrication" et "assemblage" en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, la Chine affirme que la portée de la deuxième phrase de la RGI 2 a) est définie par référence aux types d'opérations de montage mentionnées dans la note explicative VII) relative à la RGI 2 a), et que la question pertinente, pour ce qui est de la portée de la RGI 2 a), est de savoir si les pièces et composants non montés peuvent être assemblés en un article complet au moyen des

la peinture et le traitement de la carrosserie sont des opérations de montage. En conséquence, nous ne sommes pas en mesure de trancher que la peinture et le traitement de la carrosserie sont des processus nécessaires à l'assemblage des kits CKD ou SKD importés en Chine.

7.696 À cet égard, la constatation que nous avons formulée ci-dessus vaut exclusivement pour le présent différend, compte tenu des éléments de preuve dont nous disposons. En conséquence, nous ne déterminons pas si, et le cas échéant comment, le principe énoncé dans la RGI 2 a) devrait être appliqué à un envoi donné de kits CKD ou SKD selon les opérations de montage que ces kits nécessiteraient dans le pays importateur.

7.697 Dans ces circonstances, le **Groupe spécial** constate que le contexte du terme "véhicules automobiles", en particulier la RGI 2 a), donne à penser que les kits CKD et les kits SKD pourraient en principe être classés en tant que véhicules complets.

iv) Objet et but

7.698 Nous allons maintenant examiner si, en interprétant le terme du tarif douanier "véhicules automobiles" comme couvrant aussi les kits CKD et les kits SKD, on compromettrait l'objet et le but des traités concernés, à savoir l'Accord sur l'OMC et le GATT de 1994.

7.699 À cet égard, dans le différend *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a donné des éclaircissements sur la portée de l'objet et du but de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 au sens de l'article 31.1 de la *Convention de Vienne*. L'Organe d'appel a considéré que, même si le point de départ pour établir l'"objet et [le] but" était le traité lui-même, dans son intégralité, l'article 31.1 de la *Convention de Vienne* n'empêchait pas nécessairement de tenir compte de l'objet et du but d'un terme particulier du traité (dans le différend en question, un terme employé dans une position tarifaire de la Liste de concessions des Communautés européennes), si cela aidait l'interprète à déterminer l'objet et le but du traité dans son ensemble.[1063] En même temps, l'Organe d'appel a dit qu'il fallait se garder d'interpréter le droit de l'OMC à la lumière de l'"objet et [du] but" prétendus de dispositions, paragraphes ou alinéas spécifiques des Accords de l'OMC, ou de positions tarifaires spécifiques des listes, isolément de l'objet et du but du traité dans son ensemble.[1064] En particulier, l'Organe d'appel a partagé l'avis du Groupe spécial selon lequel "ce qui pour un Membre constitu[ait] unilatéralement l'objet et le but aux fins de l'établissement d'un engagement tarifaire ne [pouvait] pas servir de base" pour une interprétation de cet engagement, parce qu'une interprétation à la lumière des articles 31

---

opérations de montage spécifiées (réponse de la Chine à la question n° 62 du Groupe spécial). La Chine indique aussi qu'aucune partie n'a contesté que les kits CKD et les kits SKD pouvaient être assemblés en un véhicule automobile complet au moyen des opérations de montage décrites en détail dans la note explicative VII) relative à la RGI 2 a). Selon la Chine, cette conclusion découle du fait que les autorités douanières nationales classent régulièrement les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules automobiles conformément à la règle RGI 2 a).

[1063] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 238, dans lequel il est fait référence à Sir Ian Sinclair, *The Vienna Convention on the Law of Treaties*, 2ème édition (Manchester University Press, 1984), pages 130 à 135, qui était cité dans le rapport du Groupe spécial chargé du même différend (rapport du Groupe spécial, note de bas de page 153 relative au paragraphe 7.105). Ainsi, selon l'Organe d'appel, dans la mesure où l'on pouvait parler "de l'objet et du but d'une disposition conventionnelle", cet objet et ce but seraient éclairés par l'objet et le but du traité tout entier dont elle n'était qu'un élément, et seraient conformes à ces derniers (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 238, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Textiles et vêtements*, où l'Organe d'appel avait dit que "l'un des objets et des buts fondamentaux du GATT de 1994 [était] énoncé à l'article II" (rapport de l'Organe d'appel *Argentine – Textiles et vêtements*, paragraphe 47)).

[1064] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 239.

et 32 de la Convention de Vienne devait être centrée sur l'établissement des intentions *communes* des parties.[1065]

7.700 L'un des objets et buts de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 est la sécurité et la prévisibilité des accords visant, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels, à la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce. Considéré dans son contexte tel qu'analysé ci-dessus, y compris les listes de certains autres Membres, le terme du tarif douanier "véhicules automobiles" semblerait devoir être interprété comme incluant les importations de kits CKD et de kits SKD. Les plaignants eux-mêmes n'ont pas nié que certains groupes de pièces automobiles, qui relèveraient de l'extension des notions de kits CKD et de kits SKD, importés et présentés ensemble à la douane sous forme d'envoi unique puissent être classés avec les véhicules complets. En conséquence, interpréter l'expression "véhicules automobiles" comme incluant les kits CKD et les kits SKD ne semblerait pas compromettre la sécurité et la prévisibilité des accords fondés sur la réciprocité et les avantages mutuels entre les Membres. Nous ne perdons pas de vue que l'objectif global de l'Accord sur l'OMC et du GATT de 1994 est "la réduction substantielle des tarifs douaniers et des autres obstacles au commerce", mais les engagements tarifaires inscrits dans la liste d'un Membre constituent ces "accords fondés sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels", que reflète l'intérêt d'un Membre contractant les engagements quant à la manière dont ces engagements spécifiques sont organisés dans sa liste.

7.701 Nous allons maintenant poursuivre notre analyse du terme "véhicules automobiles" à la lumière d'autres instruments d'interprétation prévus à l'article 31 de la *Convention de Vienne*.

v) Pratique ultérieurement suivie

7.702 L'article 31.3 b) de la *Convention de Vienne* est ainsi conçu:

> "3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte:
>
> b) de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité."

7.703 Comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, "la "pratique ultérieurement suivie" dans l'application d'un traité peut être un élément important de l'interprétation de celui-ci parce qu'"elle constitue une preuve objective de l'accord des parties sur le sens du traité"".[1066] Compte tenu de ce principe, l'Organe d'appel dans cette affaire a éclairci différents problèmes liés à l'examen par l'interprète d'un traité de la "pratique ultérieurement suivie".

[1065] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 239, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 84 et à Sinclair, pages 130 et 131, cité dans le rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet* (note de bas de page 536 relative au paragraphe 7.236). Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, les Communautés européennes ont fait valoir que la notion de "conservation à long terme" caractérisait les quatre procédés mentionnés dans la position 02.10, à savoir "salés", "en saumure", "séchés" et "fumés". En conclusion, l'Organe d'appel n'a pas constaté que le Groupe spécial avait fait erreur en constatant qu'interpréter le terme "salés" figurant dans l'engagement tarifaire correspondant à la position 02.10 de la Liste des CE comme incluant le critère de la conservation à long terme "pourrait compromettre l'objet et le but que sont la sécurité et la prévisibilité", lesquelles étaient à la base aussi bien de l'Accord sur l'OMC que du GATT de 1994.

[1066] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 255, dans lequel il est fait référence à l'*Annuaire de la Commission du droit international* (1966), volume II, page 241, paragraphe 6.

7.704 Premièrement, en ce qui concerne la question de savoir "qu'est-ce qui" pouvait être considéré comme une pratique, l'Organe d'appel a déclaré que, bien qu'il ne soit pas nécessaire que *chacune des parties* ait suivi une pratique particulière pour que celle-ci puisse être considérée comme une pratique "commune" et "concordante", il serait *difficile* de "discerner une attitude concordante et commune" sur la base d'actes ou de déclarations d'*une partie, ou d'un très petit nombre de parties, à un traité multilatéral*, tel que l'Accord sur l'OMC.[1067] L'Organe d'appel a poursuivi en constatant que, si seuls certains Membres de l'OMC avaient effectivement suivi une certaine pratique, cette circonstance pouvait réduire le nombre de tels "actes ou déclarations" disponibles aux fins de la détermination de l'existence d'une "pratique ultérieurement suivie" au sens de l'article 31 3) b).

7.705 De plus, en examinant la question de savoir "la pratique de qui" était pertinente aux fins de l'établissement d'un accord à l'égard de l'interprétation de la disposition pertinente, l'Organe d'appel a constaté dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* que, bien que le différend concerne la portée d'un engagement tarifaire repris dans la Liste OMC spécifique aux Communautés européennes, les positions pertinentes étaient communes à tous les Membres de l'OMC, et qu'il n'était donc pas justifié d'utiliser exclusivement la pratique de classement suivie par le Membre importateur comme étant la pratique ultérieurement suivie.[1068]

7.706 En conséquence, compte tenu des indications données par l'Organe d'appel, comme nous venons de le voir, sur la manière d'apprécier la pratique ultérieurement suivie aux fins de l'interprétation d'une disposition conventionnelle (les engagements inscrits par la Chine dans sa liste), le Groupe spécial examinera comment la Chine a classé les kits CKD et les kits SKD depuis son accession à l'OMC, et comment les plaignants et les autres Membres de l'OMC ont classé ces kits.

Pratique de la Chine depuis son accession à l'OMC

7.707 Les **plaignants** affirment que, depuis son accession à l'OMC, la Chine a traité les kits CKD et les kits SKD comme des pièces, en leur appliquant les taux de droits inférieurs applicables aux

[1067] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 259.

[1068] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 259, 260, 265 et 266. Dans la partie pertinente de son rapport sur le différend *CE – Matériels informatiques*, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "... le fait que les listes des Membres font partie intégrante du GATT de 1994 indique que, si chacune d'elles représentent les engagements tarifaires pris par *un* Membre, elles ne représentent pas moins un accord commun entre *tous* les Membres". (italique dans l'original, paragraphe 109)
>
> "Le but de l'interprétation d'un traité est d'établir l'intention *commune* des parties au traité. Pour établir cette intention, la pratique antérieure d'*une* des parties seulement peut être pertinente, mais elle présente manifestement un intérêt plus limité que la pratique de toutes les parties …" (italique dans l'original, paragraphe 93)

L'Organe d'appel a aussi précisé la question de savoir "quelle est la gamme de produits" qui était pertinente aux fins de l'établissement d'une "pratique ultérieurement suivie". Il a considéré que la gamme pertinente comprenait *la gamme "entière"* des produits *pouvant être classés sous la position tarifaire en cause* dans cette affaire, ainsi que sous d'*autres positions tarifaires pertinentes*, et pas uniquement la pratique de classement relative au sous-ensemble de ces produits qui était visé par les mesures contestées dans ce différend (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 267 à 270).

pièces.[1069] Les plaignants, cependant, n'ont pas été en mesure de fournir des éléments de preuve documentaires établissant une telle pratique de la Chine.[1070]

7.708 Au contraire, la **Chine** soutient qu'elle a classé les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules automobiles et qu'elle les a frappés des taux de droits applicables aux véhicules automobiles aussi bien avant qu'après son accession à l'OMC.[1071] À l'appui de sa position, la Chine produit un formulaire de déclaration d'importation dans lequel un kit CKD importé en 2004 par Shanghai GM a été classé avec les véhicules automobiles et frappé du taux de droit applicable à ces véhicules.[1072]

7.709 Le **Groupe spécial** relève d'abord une subtile différence dans les termes employés par les parties dans leurs arguments respectifs: les plaignants parlent de la manière dont la Chine *traite* les kits CKD et les kits SKD, alors que la Chine déclare qu'elle a toujours *classé* les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules automobiles et frappé ces kits des taux de droits applicables aux véhicules automobiles.

7.710 En réponse à une question du Groupe spécial demandant si le traitement tarifaire est toujours lié au classement tarifaire, les plaignants affirment que le classement tarifaire est "en principe"[1073], "en général"[1074] ou "toujours"[1075] en rapport avec le traitement tarifaire.

7.711 La Chine affirme que le traitement tarifaire – le taux de droit applicable – est toujours lié au classement tarifaire. Selon elle, le classement d'une marchandise précède la détermination du taux de droit applicable, puisqu'il est impossible de déterminer le taux de droit correct sans déterminer d'abord le classement de la marchandise.[1076]

7.712 Nous considérons aussi que l'*interprétation* de la liste de concessions d'un Membre en vue de déterminer l'engagement tarifaire de ce Membre correspondant à une position tarifaire est liée au classement tarifaire, puisque la liste du Membre revêt la forme d'une nomenclature, elle-même régie par des règles de classement. En ce qui concerne l'allégation formulée par les plaignants au titre de l'article II du GATT de 1994 concernant le traitement tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD en vertu des mesures, il nous faut *interpréter* la Liste de la Chine pour déterminer l'engagement tarifaire de la Chine à l'égard de ces kits. Nous devons pour cela examiner d'abord si les kits CKD et les kits SKD sont *classés* en tant que véhicules automobiles dans la Liste de la Chine.

7.713 Pour passer maintenant à l'examen de la pratique de la Chine depuis son accession à l'OMC, nous ne disposons pas d'éléments de preuve montrant que la Chine a *classé* les kits CKD et les kits SKD en tant que pièces. Le seul élément de preuve touchant la pratique de classement de la Chine à cet égard est le formulaire de déclaration d'importation présenté par un importateur – Shanghai GM – qui a été produit par la Chine.[1077] D'après ce formulaire, un kit CKD importé par Shanghai GM a été classé en tant que véhicule automobile sous la position tarifaire 8703.2334.90, qui

---

[1069] Réponses des plaignants à la question n° 254 du Groupe spécial. Voir aussi la note de bas de page 1101.

[1070] Réponses des plaignants à la question n° 254 du Groupe spécial.

[1071] Réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial.

[1072] Réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, dans laquelle il est fait référence à la pièce CHI-48.

[1073] Réponse des Communautés européennes à la question n° 259 d) du Groupe spécial.

[1074] Réponse des États-Unis à la question n° 259 d) du Groupe spécial.

[1075] Réponse du Canada à la question n° 259 d) du Groupe spécial.

[1076] Réponse de la Chine à la question n° 258 du Groupe spécial.

[1077] Pièce CHI-48.

est une sous-position au niveau à dix chiffres de la position 87.03 "voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du n° 87.02), y compris les voitures du type "break" et les voitures de course". Dans ces circonstances, nous ne disposons pas d'éléments de preuve suffisants pour conclure que la Chine a classé les kits CKD et les kits SKD en tant que pièces depuis son accession à l'OMC, comme les plaignants le font valoir.

Pratique des plaignants depuis l'accession de la Chine à l'OMC

7.714 Tous les plaignants affirment qu'ils n'emploient pas les termes "kits CKD et kits SKD" dans leurs listes, ou qu'ils n'ont pas de ligne tarifaire correspondante.[1078] Le classement des marchandises se fait au cas par cas, en fonction de l'état des marchandises à l'importation.

7.715 En particulier, les **Communautés européennes** considèrent qu'un kit SKD satisferait plus probablement aux conditions requises pour être classé avec les véhicules complets, puisque les pièces seraient présentées aux douanes avec un certain degré de "montage et d'équipement", et qu'un kit CKD qui comprend toutes les pièces nécessaires à l'assemblage d'un véhicule complet peut, dans certaines circonstances, être classé avec les véhicules complets, à condition qu'il n'y ait aucune opération d'ouvraison allant au-delà de ce qui est nécessaire pour parachever l'assemblage, conformément à la note explicative VII) relative à la RGI 2 a).

7.716 Les **États-Unis** indiquent que, dans la mesure où ils comprennent la définition que la Chine donne des termes "kits CKD ou SKD" dans le Décret n° 125, ils classent les marchandises d'après leur condition à l'importation. Si un groupe de composants pouvant former un ensemble étaient importés conjointement, ils seraient classés sous la position qui décrit cet ensemble. Si un groupe de composants ne forment pas un ensemble, ils sont classés séparément.

7.717 Selon le **Canada**, ce qui compte aux fins du classement tarifaire, c'est l'application de la RGI 2 a), et certains groupes de pièces ne peuvent être qualifiés à juste titre de kits CKD ou SKD que dans les cas où toutes ou presque toutes les pièces nécessaires à la construction d'un véhicule complet sont présentées ensemble à la douane sous forme d'envoi unique.[1079] Le Canada fait en outre valoir que les agents des douanes chinois ont le pouvoir discrétionnaire de classer les kits CKD ou SKD en tant que pièces ou de les classer au niveau à six chiffres en tant que véhicule complet.[1080]

7.718 La **Chine** affirme qu'en conformité avec la RGI 2 a), les autorités douanières classent régulièrement des kits CKD (pour automobiles et autres articles) en tant qu'articles complets.[1081] La Chine cite des exemples dans lesquels les plaignants ont classé des kits CKD et des kits SKD avec les véhicules complets en application de la RGI 2 a): l'Agence des services frontaliers du Canada a classé en tant que véhicule automobile complet des kits non montés comprenant toutes les pièces nécessaires

[1078] Réponses des plaignants à la question n° 47 du Groupe spécial.

[1079] Réponse du Canada à la question n° 33 du Groupe spécial.

[1080] Le Canada affirme que, si la Chine classe les kits CKD ou SKD au niveau à six chiffres en tant que véhicule complet, un classement plus précis au niveau à sept ou huit chiffres serait nécessaire pour montrer qu'il s'agit d'un véhicule complet non monté, et donc assujetti à un droit de 10 pour cent.

[1081] Première communication écrite de la Chine, paragraphe 90, note de bas de page 65. La Chine cite également une décision de classement des États-Unis, dans laquelle les Services des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ont classé des pistolets en kit non montés auxquels il manquait une pièce comme pistolets complets, sur la base du principe énoncé dans la RGI 2 a) (NY M83114, *Tariff classification of incomplete, unassembled pistols from Austria* (10 mai 2006) (CHI-16)).

pour assembler un véhicule automobile complet[1082]; et les Communautés européennes, dans leur Renseignement tarifaire contraignant (RTC), ont classé comme véhicule automobile une voiture de sport Bentley Mark VI complètement démontée.[1083]

7.719 Le **Groupe spécial** note donc que les éléments de preuve produits par la Chine montrent que les plaignants ont eux aussi classé des kits CKD et des kits SKD en tant que véhicules automobiles complets. En fait, les plaignants eux-mêmes ne nient pas qu'un groupe de pièces automobiles contenant toutes ou presque toutes les pièces nécessaires pour assembler un véhicule automobile puissent être classées en tant que véhicule automobile conformément au principe énoncé dans la RGI 2 a), si elles sont importées et présentées ensemble à la douane sous forme d'envoi unique.

Pratique des autres Membres de l'OMC depuis l'accession de la Chine à l'Organisation

7.720 Comme le **Groupe spécial** l'a fait observer ci-dessus au paragraphe 7.672, certains Membres de l'OMC ont dans leurs listes des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD sous les positions tarifaires correspondant aux véhicules automobiles. Le Canada souligne que ces pays, sauf l'Australie et les Philippines[1084], imposent des taux de droits inférieurs aux importations de kits CKD et de kits SKD qu'aux véhicules automobiles complets.[1085] À notre avis, cependant, l'imposition de taux de droits inférieurs aux kits CKD et aux kits SKD qu'aux véhicules automobiles ne change rien au fait que ces Membres *classent* ces kits sous les positions tarifaires correspondant aux véhicules automobiles. Les engagements tarifaires spécifiques contenus dans les positions tarifaires des listes de ces Membres résultent des négociations spécifiques entre le Membre concerné et les autres Membres. Dans l'ensemble, les éléments de preuve indiquent qu'au moins certains autres Membres de l'OMC, comme la Malaisie, l'Indonésie, le Viet Nam, la Communauté de l'Afrique de l'Est, l'Australie et les Philippines, classent les kits CKD et les kits SKD avec les "véhicules automobiles", et que le traitement tarifaire que ces Membres accordent aux kits CKD et aux kits SKD peut varier.

7.721 En conclusion, le **Groupe spécial** constate, sur la base des éléments de preuve dont il dispose, que les pratiques de classement d'au moins certains Membres de l'OMC montrent que les kits CKD et les kits SKD sont classés en tant que véhicules automobiles.[1086]

[1082] Mémorandum D10-14-45, *Classement tarifaire des automobiles prêtes-à-monter* (9 mars 2007) (pièce CHI-17).

[1083] BTI GB115951081 (16 novembre 2006) (pièce CHI-18).

[1084] L'Australie et les Philippines appliquent aux kits CKD et aux kits SKD essentiellement le même taux de droit qu'aux véhicules montés (réponse du Canada à la question n° 256 du Groupe spécial).

[1085] Réponse du Canada à la question n° 256 du Groupe spécial.

[1086] Le Groupe spécial n'ignore pas la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle les rapports de groupes spéciaux antérieurs ne constituent pas la "pratique ultérieurement suivie" au sens de l'article 31 3 b) de la *Convention de Vienne*. Nous relevons néanmoins que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* a constaté que les kits CKD étaient "similaires" aux automobiles complètement montées dans le contexte de l'Accord sur les subventions. Le Groupe spécial a déclaré ce qui suit: "Nous ne considérons pas qu'un produit non monté ne soit pas *ipso facto* un produit similaire au même produit une fois monté. Rappelant l'opinion de l'Organe d'appel selon laquelle une classification tarifaire peut être utile pour l'analyse de la similarité des produits (*Boissons alcooliques* (1996), rapport de l'Organe d'appel, *op. cit.*, pages 24 et 25 (note de bas de page 743 du texte original)), nous notons que, aux termes des Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé: "Toute référence à un article dans une position déterminée couvre cet article même incomplet ou non fini à la condition qu'il présente, en l'état, les caractéristiques essentielles de l'article complet ou fini." Nous pensons qu'il est judicieux dans le contexte du présent différend d'adopter une approche comparable pour ce qui est du rapport entre les produits montés et non montés. Il apparaît que, afin de ne pas avoir à payer des droits de

vi) Moyens complémentaires d'interprétation

7.722 L'article 32 de la *Convention de Vienne* dispose ce qui suit:

> "Moyens complémentaires d'interprétation
>
> Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31:
>
> a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou
>
> b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable."

7.723 Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, l'Organe d'appel a déclaré que le but de son analyse au titre de l'article 32 était en l'espèce de vérifier si les Membres de l'OMC s'étaient mis d'accord sur le critère ("conservation") relatif au terme "viandes salées" avancé par les Communautés européennes en ce qui concerne l'engagement tarifaire correspondant à la position tarifaire en cause de la Liste des CE (position 02.10).

7.724 Suivant la même logique, l'objet de l'analyse du Groupe spécial au titre de l'article 32 est de confirmer si les Membres de l'OMC se sont mis d'accord pour inclure les kits CKD et les kits SKD dans le champ de l'engagement tarifaire de la Chine correspondant aux positions tarifaires de la Liste de la Chine relatives aux véhicules automobiles.

7.725 S'agissant des moyens complémentaires d'interprétation auxquels l'interprète peut faire appel en vertu de l'article 32, l'Organe d'appel a déclaré que cet article ne les définissait pas de manière exhaustive et que l'interprète avait donc une certaine *flexibilité* lorsqu'il s'agissait de prendre en considération les moyens complémentaires pertinents dans une affaire donnée de manière à faciliter l'établissement des intentions communes des parties.[1087] Plus précisément, en ce qui concerne la question du type d'événement, acte ou instrument pouvant être pris en considération, au titre de l'article 32, en tant que circonstances dans lesquelles le traité avait été conclu, l'Organe d'appel a

---

200 pour cent sur les voitures de tourisme entièrement montées, les constructeurs automobiles des CE et des États-Unis expédient vers l'Indonésie des jeux de pièces détachées quasiment complets qui sont en réalité des "voitures en boîte". Nous estimons par conséquent que l'on peut à bon droit considérer que ces jeux de pièces présentent des caractéristiques ressemblant étroitement à celles d'une voiture finie." (Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphe 14.197)

[1087] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 283. Plus précisément, l'Organe d'appel a rappelé ce qu'il avait dit dans une affaire antérieure, à savoir que les "circonstances dans lesquelles [un] traité [avait] été conclu" comprenaient, "dans les cas appropriés, [l'examen de] l'environnement historique dans lequel le traité [avait] été négocié" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 284, dans lequel il est fait référence au rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 86). L'Organe d'appel a en outre expliqué qu'un "événement, acte, ou instrument" pouvait être pertinent en tant que moyen complémentaire d'interprétation pas seulement s'il avait effectivement influencé un aspect spécifique du texte du traité au sens d'une relation de cause à effet", mais aussi "lorsqu'il permet[tait] de discerner les intentions communes des parties au moment de cette conclusion en ce qui concern[ait] le traité ou une disposition spécifique". Ainsi, il a constaté que non seulement des sources "multilatérales", mais encore des actes, instruments ou déclarations "unilatéraux" des différentes parties à une négociation [pouvaient] être utiles pour établir "la réalité de la situation que les parties [avaient] voulu réglementer par le traité" et, en définitive, pour discerner les intentions communes des parties (rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 289).

considéré que la pratique de classement douanier antérieure à la conclusion d'un traité pouvait faire partie des circonstances de la conclusion de celui-ci et que, à cet égard, même des documents qui avaient été publiés, des événements qui s'étaient produits ou une pratique qui avait été suivie ultérieurement à la conclusion du traité pouvaient donner une indication de ce qu'avaient été, et de ce que n'avaient pas été, les "intentions communes des parties" au moment de la conclusion.[1088]

7.726 Nous examinerons donc la pratique de classement suivie par la Chine pour les kits CKD et les kits SKD aussi bien antérieurement à son accession à l'OMC qu'au moment de cette accession en tant qu'éléments des circonstances dans lesquelles l'instrument d'accession de la Chine à l'OMC a été conclu.

7.727 Les **Communautés européennes** soutiennent que, avant d'accéder à l'OMC, la Chine appliquait des taux de droits nettement plus faibles aux kits CKD et aux kits SKD qu'aux véhicules complets importés[1089] et que, au moment où elle a accédé à l'OMC, la Chine n'avait pas de ligne tarifaire distincte pour les pièces automobiles qui étaient soit complètement, soit en partie non assemblées et qui étaient expédiées ensemble afin de subir une ouvraison complémentaire et d'être assemblées pour constituer un véhicule complet en Chine. Les Communautés européennes notent que la Chine s'est engagée sur une liste de concessions selon laquelle, au 1er juillet 2006, il était imposé un taux de droit consolidé de 10 pour cent ou moins sur la plupart des pièces automobiles, et de 25 pour cent sur la plupart des véhicules. En outre, selon les Communautés européennes, la Chine était convenue que, si elle introduisait effectivement une ligne tarifaire distincte pour les kits CKD et les kits SKD, le taux de droit ne serait pas supérieur à 10 pour cent.[1090]

7.728 Les **États-Unis** affirment que la Chine a effectivement maintenu des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD de 1992 à 1995. Selon les États-Unis, ces lignes tarifaires établissaient des taux identiques aux taux de droits applicables aux véhicules automobiles.[1091] Toutefois, au lieu d'appliquer ces taux, la Chine négociait les taux de droits applicables aux kits CKD et aux kits SKD avec chaque fabricant d'automobiles, en conséquence de quoi les kits CKD et les kits SKD étaient frappés de taux nettement inférieurs à ceux qui s'appliquaient aux véhicules automobiles pour certains fabricants d'automobiles.[1092] Après 1995, la Chine a supprimé les lignes tarifaires applicables aux kits CKD et aux kits SKD, mais elle n'a toujours *pas* appliqué à ces kits les taux de droits applicables aux véhicules automobiles, et elle a continué d'appliquer aux kits CKD et

---

[1088] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphes 304 et 305.

[1089] Les Communautés européennes mentionnent ce fait dans la pièce JE-25, page 189.

[1090] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 274. Les Communautés européennes citent les paragraphes 93 et 342 du rapport du Groupe de travail sur la Chine (pièce JE-26), ainsi que la Partie I:1.2 du Protocole d'accession (pièce JE-1).

[1091] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 2 du Groupe spécial, dans lesquelles il est fait référence à la pièce CHI-30.

[1092] Observations des États-Unis sur la réponse de la Chine à la question n° 3 du Groupe spécial. Les États-Unis estiment que les facteurs clés dans cette négociation étaient le montant de l'investissement du fabricant d'automobiles en Chine et la mesure dans laquelle ce fabricant utilisait des produits nationaux dans l'assemblage de ses véhicules, tant au moment de la négociation que dans ses projets pour l'avenir. Selon les États-Unis, "en principe, le fabricant d'automobiles qui offrait une proportion de produits nationaux et un investissement plus élevés pouvait négocier un taux de droit inférieur à celui que pouvait négocier un fabricant d'automobiles offrant une proportion de produits nationaux et un investissement moins élevé. Les taux de droits négociés pour les kits CKD et les kits SKD étaient nettement inférieurs aux taux de droits applicables aux véhicules automobiles, en particulier pour les fabricants d'automobiles qui, selon les autorités chinoises, s'étaient engagés à l'égard de la Chine compte tenu de ces facteurs. En outre, les autorités chinoises appliquaient habituellement aux pièces les mêmes taux de droits négociés, car ces taux de droits négociés étaient souvent inférieurs aux taux de droits relatifs aux pièces qui étaient inscrits dans le tarif douanier chinois".

aux kits SKD (et aux pièces) les taux qui avaient été négociés entre chaque fabricant d'automobiles et les autorités chinoises, tout comme elle l'avait fait entre 1992 et 1995. Selon les États-Unis, la Chine a poursuivi ces pratiques tarifaires à l'époque de son accession à l'OMC et après son accession, jusqu'à ce qu'elle commence à mettre en œuvre les mesures en cause dans le présent différend.[1093]

7.729 Le **Canada** estime que, dans le tarif douanier chinois de 1995, les pièces destinées à la fabrication de certains véhicules pouvaient être classées comme non assemblées (c'est-à-dire CKD), ce qui conduisait au paiement de droits inférieurs à ceux qui frappaient les véhicules assemblés.[1094] Selon le Canada, à partir de 1996, il n'a plus été fait mention des kits CKD dans le tarif douanier chinois et les éléments de preuve présentés par la Chine sur la manière dont les kits CKD ont été traités après cette date est contradictoire. La Chine affirme, sans éléments de preuve, que l'importation de kits CKD et de kits SKD était interdite ou que ces kits étaient classés avec les véhicules complets. Cependant, le Canada fait valoir qu'il ressort des éléments de preuve que les pièces importées en Chine sous forme de kits CKD et de kits SKD n'étaient pas soumises au taux applicable aux véhicules complets, mais étaient classées en tant que pièces.[1095]

7.730 La **Chine** dit qu'en 2001, immédiatement avant son accession à l'OMC, le taux de droit appliqué moyen pour les "véhicules automobiles" était de 63,6 pour cent et le taux de droit *appliqué* moyen pour les "pièces automobiles" était de 24,7 pour cent. Selon la Chine, il n'existait pas de lignes tarifaires distinctes pour les "kits CKD et kits SKD" dans le Code tarifaire chinois, et ces kits étaient classés en tant que véhicules complets conformément à la RGI 2 a) et frappés de taux de droits identiques aux taux applicables au modèle de véhicule complet correspondant. En 2002, juste après l'accession de la Chine à l'OMC, le taux de droit *consolidé* moyen pour les "véhicules automobiles" était de 49,4 pour cent et le taux de droit *consolidé* moyen pour les "pièces automobiles" était de 20,4 pour cent. Il n'existait pas de lignes tarifaires distinctes pour les "kits CKD et les kits SKD" dans le Code tarifaire chinois, et ces kits étaient classés en tant que véhicules automobiles conformément à

[1093] Observations des États-Unis sur les réponses de la Chine aux questions n° 2 et 254 du Groupe spécial, dans lesquelles il est aussi fait référence à la pièce JE-25, page 189; réponse à la question n° 254 du Groupe spécial. Les États-Unis considèrent que les pratiques tarifaires suivies par la Chine en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD (et les pièces) pendant la période comprise entre 1992 et l'accession de la Chine à l'OMC, permettent de comprendre pourquoi le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail accompagnant le Protocole d'accession de la Chine est libellé comme il l'est [le paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail prévoit ce qui suit: "[e]n réponse aux questions concernant le régime tarifaire applicable aux éléments de véhicules automobiles destinés au montage, le représentant de la Chine a confirmé que celle-ci ne disposait pas de lignes tarifaires pour les éléments de véhicules automobiles entièrement démontés ou semi-montés. Si la Chine créait de telles lignes tarifaires, les taux de droits de douane ne dépasseraient pas 10 pour cent."]: "Lors de la négociation de cette disposition au cours des années qui ont précédé l'accession de la Chine à l'OMC, les Membres de l'OMC, y compris les États-Unis, savaient qu'entre 1992 et 1995 la Chine disposait de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD qui prévoyaient les mêmes taux de droits que ceux qui s'appliquaient aux véhicules automobiles et que la Chine avait supprimé ces lignes tarifaires à compter du 1er janvier 1996. Les Membres de l'OMC savaient également que les autorités chinoises appliquaient néanmoins aux kits CKD et aux kits SKD (et aux pièces) des taux de droits nettement inférieurs à ceux qui étaient appliqués aux véhicules automobiles, non seulement quand la Chine disposait de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD mais aussi quand elle n'en disposait pas. En conséquence, lors de la négociation du paragraphe 93, les Membres de l'OMC ont voulu s'assurer que la Chine continuerait, après son accession à l'OMC, de traiter les kits CKD et les kits SKD essentiellement comme des pièces à des fins tarifaires et que la Chine ne pourrait pas rétablir des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, à des taux plus élevés, si l'orientation de sa politique changeait en fonction de l'évolution de son industrie de l'automobile."

[1094] Le Canada se réfère à la pièce CHI-30, sous-positions 8704.1010 et 8704.1020.

[1095] Le Canada mentionne la première communication écrite de la Chine, paragraphes 40 et 184; la section "Background" présentée conjointement par les plaignants; la première communication écrite du Canada, note de bas de page 36; la réponse du Canada à la question n° 61 a) du Groupe spécial.

la RGI 2 a).[1096] La Chine a classé les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules automobiles et les a frappés des taux de droits applicables aux véhicules automobiles aussi bien avant[1097] qu'après son accession à l'OMC.[1098]

7.731 Le **Groupe spécial** relève dans les arguments des parties ainsi que dans les éléments de preuve dont il dispose que, de 1991 à 1995, la Chine a maintenu des lignes tarifaires distinctes pour les kits CDK et les kits SKD sous les positions tarifaires correspondant aux véhicules automobiles. Les plaignants ne contestent pas ce fait, mais font valoir que la Chine appliquait tout de même aux kits CKD et aux kits SKD des taux de droits inférieurs à ceux qui frappaient les véhicules automobiles.

7.732 Pour la période allant de 1996 à 2001 (date de l'accession de la Chine à l'OMC), toutes les parties conviennent que les lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD ont cessé d'exister dans la Liste de la Chine. En fait, nous relevons dans le texte de l'Ordonnance chinoise de 1994 sur la politique concernant l'industrie automobile des dispositions interdisant les importations de kits CKD et de kits SKD.[1099] Nonobstant l'interdiction des importations de kits CKD et de kits SKD, la Chine ne nie pas que de tels kits étaient tout de même importés. Les plaignants et la Chine sont cependant en désaccord sur la manière dont la Chine "traitait" de fait les kits CKD et les kits SKD pendant cette période: les plaignants soutiennent que, indépendamment de la question de savoir si la Chine maintenait des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD dans sa liste, elle appliquait en principe aux kits CKD et aux kits SKD des taux de droits nettement inférieurs à ceux qui frappaient les véhicules automobiles complets, sur la base des négociations qu'elle tenait avec chaque fabricant d'automobiles en Chine, tandis que la Chine affirme qu'elle a toujours classé les

---

[1096] Réponse de la Chine à la question n° 2 du Groupe spécial. Le taux de droit *appliqué* moyen pour les "véhicules automobiles" était de 42,2 pour cent et le taux de droit moyen pour les "pièces automobiles" était de 18,1 pour cent en 2002.

[1097] La Chine explique toutefois que, avant son accession à l'OMC, elle:

> "… maintenait des politiques permettant à un nombre limité de fabricants d'automobiles d'obtenir des réductions temporaires des taux de droits relatifs aux *véhicules automobiles* qui s'appliqueraient normalement à l'importation de kits CKD/SKD. Ces taux réduits, accordés à un nombre limité de fabricants d'automobiles, n'étaient pas les taux applicables aux pièces et n'étaient pas fonction du classement des kits CKD/SKD en tant que pièces. Après l'expiration de ces réductions du taux de droit applicable, les fabricants recommençaient à acquitter le taux applicable au *véhicule automobile* pour leurs importations de kits CKD/SKD, conformément au classement ordinaire des kits CKD/SKD." (Observations de la Chine sur les réponses des plaignants à la question n° 254 du Groupe spécial)

[1098] Réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial. À l'appui de son affirmation, la Chine fait valoir deux opérations d'importation de CKD, datant, l'une de 2001, avant l'accession de la Chine à l'OMC (pièce CHI-47), l'autre de 2004, après son accession à l'OMC (pièce CHI-48).

[1099] L'article 43 de l'Ordonnance de la Chine de 1994 (pièce JE-24) dispose ce qui suit:

> "Article 43 Une entreprise de construction d'automobiles ne procédera pas à des opérations d'assemblage à partir de kits non assemblés (CKD) ou semi-assemblés (SKD) importés."

Voir aussi plus haut la note de bas de page 172 et le paragraphe 7.3.

kits CKD et les kits SKD importés avec les véhicules automobiles complets et leur a appliqué les taux de droits correspondants.[1100]

7.733 L'argument des plaignants est donc que la Chine "traitait" en principe les importations de kits CKD et de kits SKD en leur appliquant des taux de droits nettement inférieurs à ceux qui frappaient les véhicules automobiles complets à partir de 1996 et avant l'accession de la Chine à l'OMC. Cependant, les plaignants n'ont pas été en mesure de produire d'éléments de preuve spécifiques appuyant leur position, pas plus que des éléments de preuve indiquant comment la Chine a "classé" les kits CKD et les kits SKD pendant cette période.[1101]

7.734 De son côté, la Chine a produit la copie d'un formulaire de déclaration d'importation montrant qu'un kit CKD importé avait été "classé" en tant que véhicule automobile complet et assujetti au taux de droit applicable à ces véhicules avant l'accession de la Chine à l'OMC.

7.735 En résumé, les éléments de preuve dont nous disposons (à savoir le tarif douanier de la Chine de 1991 à 1995 et un formulaire de déclaration d'importation classant un kit CKD en tant que véhicule automobile avant l'accession de la Chine) démontrent que, avant son accession à l'OMC et au moment de cette accession, la Chine classait les kits CKD ou SKD avec les véhicules automobiles. Par conséquent, selon nous, la pratique de classement de la Chine en ce qui concerne les kits CKD

[1100] Voir cependant plus haut la note de bas de page 1097, où figure l'explication de la Chine selon laquelle, avant son accession à l'OMC, la Chine "permett[ait] à un nombre limité de fabricants d'automobiles d'obtenir des réductions temporaires des taux de droits relatifs aux *véhicules automobiles* qui s'appliqueraient normalement à l'importation de kits CKD/SKD".

[1101] À cet égard, nous notons que les plaignants citent deux articles – intitulés l'un "Market and Institutional Regulation in Chinese Industrialization, 1978-94" (pièce JE-25), l'autre "Different Strategies of Localization in the Chinese Auto Industry: The Cases of Shanghai Volkswagen and Tianjin Daihatsu (pièce CDA-28) – pour étayer leur position selon laquelle la Chine traite les importations de kits CKD et de kits SKD en leur appliquant des taux de droits inférieurs à ceux qui frappent les véhicules automobiles complets. Selon nous, cependant, ces articles ne définissent pas les termes "kits CKD ou SKD", et ils les utilisent plutôt d'une manière générale, sans nécessairement en limiter l'extension à un groupe particulier de pièces automobiles qui pourrait être considéré comme relevant de la notion de kit CKD ou SKD examinée dans le présent différend. Selon ces articles, les pièces importées pourraient être considérées comme constituant des kits CKD ou SKD même si le véhicule assemblé terminé comportait 40 pour cent de pièces nationales et 60 pour cent de pièces importées. Cependant, nous rappelons la constatation que nous avons formulée ci-dessus au paragraphe 7.644, selon laquelle les termes kits CKD et kits SKD s'entendent comme visant "tous ou presque tous" les composants et pièces automobiles nécessaires pour assembler un véhicule complet". Pour cette raison, nous ne savons pas très bien si ces articles traitent des kits CKD et des kits SKD importés tels qu'ils sont définis dans les présents rapports.

Nous avons également pris note de l'argument que le Canada tire des statistiques des importations de véhicules automobiles en provenance du Canada (pièce CDA-32), selon lequel les kits CKD importés du Canada n'auraient pas pu être classés comme véhicules automobiles sauf à être évalués à 12 dollars l'un, puisque 23 000 kits CKD ont été importés par la Chine en 1999, alors que, en valeur, les importations de véhicules automobiles (positions 87.02 à 87.05 du SH) en provenance du Canada ne se sont élevées cette année-là qu'à 279 000 dollars. Cependant, la pièce CDA-32 montre que la valeur total des véhicules automobiles importés relevant des positions 87.02 à 87.05 du SH s'élève à plus de 5 millions de dollars. À cause de l'inexactitude des données fournies par le Canada, nous ne pouvons tirer aucune conclusion de cet élément de preuve quant à la manière dont la Chine a classé les kits CKD en 1999.

Enfin, le Canada n'a pas fourni de preuve documentaire concernant le traitement par la Chine des kits CKD et des kits SKD après son accession, en réponse à la question n° 61 b) du Groupe spécial.

En même temps, nous notons l'explication de la Chine selon laquelle, avant son accession à l'OMC, elle "permett[ait] à un nombre limité de fabricants d'automobiles d'obtenir des réductions temporaires des taux de droits relatifs aux *véhicules automobiles* qui s'appliqueraient normalement à l'importation de kits CKD/SKD" (voir plus haut la note de bas de page 1097).

ou SKD avant l'accession de la Chine et au moment de son accession confirme la conclusion à laquelle nous sommes parvenus plus haut, à savoir que les kits CKD et les kits SKD pourraient relever de l'engagement inscrit par la Chine sous les positions tarifaires correspondant aux véhicules automobiles de sa liste de concessions.

c) Conclusion

7.736 Pour les raisons qui précèdent, le **Groupe spécial** considère que le terme "véhicules automobiles" employé dans les positions tarifaires pertinentes des n° 87.02, 87.03 et 87.04 n'exclut pas que les kits CKD et les kits SKD de son extension dans le cadre de la Liste de la Chine. Par conséquent, nous constatons que les plaignants n'ont pas prouvé que le traitement tarifaire appliqué par la Chine aux kits CKD et aux kits SKD au titre de l'article 2.2 du Décret n° 125 et de l'article 13 a) de l'Avis n° 4 est incompatible avec l'obligation découlant pour la Chine de l'article II:1 b) du GATT de 1994.

4. Le traitement auquel la Chine soumet les importations de kits CKD et de kits SKD conformément aux mesures est-il compatible avec ses engagements aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine?

7.737 Ainsi qu'il est indiqué plus haut au paragraphe 7.648, conformément aux mesures, la Chine soumet les kits CKD et les kits SKD au taux de droit applicable aux véhicules automobiles (c'est-à-dire 25 pour cent en moyenne).

7.738 Les **États-Unis** et le **Canada** soutiennent que le traitement tarifaire auquel la Chine soumet les kits CKD et les kits SKD conformément aux mesures est incompatible avec l'engagement qu'elle a pris aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine.[1102]

7.739 La **Chine** soutient qu'elle n'a pas manqué à l'engagement qu'elle a pris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, puisqu'il n'a pas été satisfait à la condition qui sous-tend cet engagement.

7.740 Toutes les parties conviennent que les engagements de la Chine figurant dans le rapport du Groupe de travail sont exécutoires dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC.[1103] Conformément à l'article 1.2 de la Partie I du Protocole d'accession, celui-ci fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC. Quant au paragraphe 342 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, il incorpore dans le Protocole d'accession les engagements pris par la Chine aux termes de ce rapport, y compris le paragraphe 93. En conséquence, l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail fait également partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.[1104]

[1102] Bien qu'elles se réfèrent au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine pour étayer l'argument qu'elles avancent au titre de l'article II:1 du GATT de 1994 en ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, les Communautés européennes n'ont pas présenté d'allégation distincte au titre dudit paragraphe. (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 274) Voir aussi la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes (WT/DS339/8). Voir aussi plus haut la note de bas de page 987.

[1103] Réponses des parties à la question n° 154 du Groupe spécial.

[1104] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 119 et 120; et première communication écrite du Canada, paragraphes 75 à 77 et 149. La Chine estime qu'il convient que les groupes spéciaux chargés du règlement des différends tiennent compte du contexte dans lequel un engagement a été pris

7.741 En conséquence, le Groupe spécial interprétera l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail conformément aux règles d'interprétation de la *Convention de Vienne*, afin de déterminer si la Chine a manqué à cet engagement.

a) Quel est l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail?

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

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

7.743 Par conséquent, aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, celle-ci s'est engagée à appliquer aux kits CKD et aux kits SKD des "taux de droits de douane" ne dépassant pas 10 pour cent si elle créait des lignes tarifaires distinctes pour ces kits. Autrement dit, l'engagement de la Chine est subordonné à la création de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, lesquelles n'existaient pas au moment de son accession à l'OMC. Pour déterminer si la Chine a manqué à l'engagement qu'elle a pris aux termes du paragraphe 93, nous examinerons premièrement s'il a été satisfait à la condition qui sous-tend cet engagement.

b) La Chine a-t-elle créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD?

7.744 Dans un premier temps, toutes les parties se sont accordées à dire que la Chine n'avait pas créé de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD dans sa liste, en ce sens qu'elle n'avait pas formellement créé de lignes tarifaires distinctes en modifiant ses listes.[1105]

7.745 Les **États-Unis** et le **Canada** ont néanmoins allégué que la Chine avait créé une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD en adoptant les mesures en cause. Selon les États-Unis et le Canada, les mesures prescrivent effectivement une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD

---

dans le rapport d'un groupe de travail et qu'ils fassent preuve d'une circonspection particulière lorsqu'ils interprètent ces engagements (première communication écrite de la Chine, paragraphe 189).

[1105] Réponses des parties à la question n° 61 a) du Groupe spécial. En particulier, en ce qui concerne la question de savoir si la Chine avait créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD, les parties ont donné les réponses suivantes. La **Chine** a dit: "Non. La Chine n'a pas créé de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD"; les **Communautés européennes** ont dit: "Non, les Communautés européennes n'ont connaissance d'aucune ligne tarifaire proprement dite créée par la Chine pour les kits CKD et les kits SKD. …"; les **États-Unis** ont dit: "Les États-Unis n'ont connaissance d'aucune ligne tarifaire relative aux kits CKD ou SKD dans le tarif douanier chinois. …"; et le **Canada** a dit: "La Chine n'a pas de ligne tarifaire proprement dite pour les kits CKD ou SKD. Toutefois, dans son tarif douanier de 1995, la Chine avait des lignes tarifaires distinctes pour certains véhicules complets et les kits CKD au niveau à huit chiffres; de plus, le terme "CKD" était utilisé dans la désignation d'une ligne tarifaire. …"

assortie d'un droit de douane de 25 pour cent et ont donc de fait créé une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD.[1106]

7.746 La **Chine** soutient qu'un Membre ne peut pas en fait créer une nouvelle ligne tarifaire et que, pour en créer une, il doit modifier sa liste tarifaire afin d'y inclure la nouvelle ligne tarifaire.[1107] En particulier, la Chine a expliqué que, conformément à sa législation nationale, le Ministère des finances publiait chaque année un tarif douanier révisé, qui reprenait sa liste de concessions.[1108] Si la Chine devait introduire une nouvelle ligne tarifaire, elle l'inscrirait dans le prochain tarif douanier qui serait publié par le Ministère des finances. Le Ministère des finances n'a pas publié de tarif douanier révisé comportant une nouvelle ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD. La Chine fait valoir que, suivant son sens ordinaire, le paragraphe 93 contient une prémisse et un engagement conditionnel: à savoir qu'au moment de son accession, la Chine ne maintenait pas de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, et que si elle devait en créer après son accession, les taux de droits ne dépasseraient pas 10 pour cent. Se fondant sur cette interprétation, la Chine fait valoir que puisqu'elle n'a pas créé de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD, que ce soit au moyen des mesures contestées ou autrement, il n'a pas été satisfait à la condition qui sous-tend l'engagement pris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail.[1109]

7.747 Toutefois, dans ses observations sur la réponse de la Chine à une question posée par le Groupe spécial après la deuxième réunion de fond, le **Canada** affirme que la Chine a, pour la première fois, apporté des éléments de preuve concernant la manière dont elle classe les kits CKD et détermine le droit qui leur est applicable en réponse à une question du Groupe spécial, et que ces éléments de preuve établissent que la Chine a créé, en fait, des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD.[1110] Il ressort des propres éléments de preuve apportés par la Chine en décembre 2004 (pièce CHI-48) que l'envoi en question a été classé sous une ligne tarifaire distincte (8703.2334.90) – "kits CKD pour voitures Buick de 2800 cc". C'est précisément en introduisant des lignes tarifaires au "niveau national" (c'est-à-dire au-delà du niveau à six chiffres) que les Membres de l'OMC créent des lignes tarifaires distinctes pour les véhicules non assemblés. Par conséquent, selon le Canada, aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine,

---

[1106] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 121; et première communication écrite du Canada, paragraphe 150. Les États-Unis font valoir que dans la mesure où les impositions instituées par les mesures sont considérées comme des droits, les mesures prescrivent effectivement une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD assortie d'un droit de 25 pour cent, et non d'un droit de 10 pour cent comme l'exige le rapport du Groupe de travail. Le Canada soutient qu'il ressort clairement du rapport du Groupe de travail que la Chine s'est engagée à ne pas percevoir plus de 10 pour cent pour les pièces importées sous forme de kits CKD et de kits SKD. Étant donné que la grande majorité des pièces sont frappées d'un taux de droit de 10 pour cent, alors que les véhicules complets sont frappés d'un taux de 25 pour cent, l'interprétation qui s'impose est que la Chine allait continuer de traiter les kits CKD et les kits SKD comme des pièces, en les imposant à hauteur de pas plus de 10 pour cent. En négligeant de le faire, la Chine manque à ses obligations au titre de l'*Accord sur l'OMC*.

[1107] Réponses de la Chine aux questions n° 137 et 259 b) du Groupe spécial.

[1108] Réponse de la Chine à la question n° 259 du Groupe spécial.

[1109] La Chine soutient en outre que les efforts déployés par les plaignants afin d'établir l'existence d'une pratique antérieure à l'accession consistant à classer les kits CKD et les kits SKD en tant que pièces et à les frapper des taux de droits applicables aux pièces sont fondamentalement incongrus – il n'est absolument pas possible d'interpréter le paragraphe 93 comme obligeant la Chine à continuer de faire ce qu'elle faisait déjà, et il n'est absolument pas possible d'exclure la condition énoncée expressément dans l'engagement figurant au paragraphe 93 (observations de la Chine sur les réponses des plaignants à la question n° 254 du Groupe spécial). Malgré l'incongruité de la situation, la Chine prétend que les plaignants n'ont, en fait, présenté aucun élément de preuve en ce qui concerne cette pratique alléguée.

[1110] Observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial.

celle-ci est tenue de frapper ces lignes tarifaires d'un taux de droit de 10 pour cent. De plus, pour confirmer que l'introduction par la Chine de lignes tarifaires pour les kits CKD ne se limitait pas aux voitures de 2800 cc, le Canada indique qu'il a obtenu une copie du tarif douanier de la Chine de 2005, qui montre que les lignes tarifaires à dix chiffres se terminant par ".90" désignent généralement des kits CKD et des kits SKD (ou des "jeux complets d'ensembles", pour reprendre les termes du tarif).[1111]

7.748 Premièrement, le **Groupe spécial** note que la condition qui fait naître l'obligation qui résulte pour la Chine du paragraphe 93 est la "création" de lignes tarifaires, et non pas la modification de la liste de concessions d'un Membre.[1112] Pour déterminer si la Chine a créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD, nous commencerons notre analyse par une description des lignes tarifaires figurant dans les Listes des Membres.

7.749 La majorité des Membres de l'OMC, dont la Chine, sont aussi des parties contractantes à la Convention sur le SH.[1113] Cela étant, bien qu'aucune définition juridique de l'expression "lignes tarifaires" ne semble exister dans la Convention sur le SH, les Membres qui en sont parties contractantes sont tenus de respecter les codes à six chiffres du SH, conformément à l'article 3 de la Convention sur le SH.[1114] Les pays membres sont néanmoins autorisés à créer leurs propres positions et sous-positions au-delà du niveau à six chiffres. Le Canada indique également qu'avoir des lignes

---

[1111] Observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, dans lesquelles il est fait référence au "Customs Import and Export Tariff of the People's Republic of China, 2005, Economic Science Publishing House" (pièce CDA-48).

[1112] La modification de la Liste d'un Membre est traitée à l'article XXVIII du GATT de 1994. L'article XXVIII:1 dispose ce qui suit:

> "1. Le premier jour de chaque période triennale, … toute partie contractante … pourra modifier ou retirer une concession reprise dans la liste correspondante annexée au présent Accord, après une négociation et un accord avec toute partie contractante avec laquelle cette concession aurait été négociée primitivement ainsi qu'avec toute autre partie contractante dont l'intérêt comme principal fournisseur serait reconnu par les PARTIES CONTRACTANTES … et sous réserve qu'elle ait consulté toute autre partie contractante dont l'intérêt substantiel dans cette concession serait reconnu par les PARTIES CONTRACTANTES."

[1113] Voir plus haut le paragraphe 7.665.

[1114] L'alinéa a) de l'article 3.1 de la Convention sur le SH dispose ce qui suit:

> "a) Chaque Partie contractante s'engage, sauf application des dispositions de l'alinéa c) du présent paragraphe, à ce que, à partir de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à son égard, ses nomenclatures tarifaire et statistiques soient conformes au Système harmonisé. Elle s'engage donc, pour l'établissement de ses nomenclatures tarifaire et statistiques:
>
> i) à utiliser toutes les positions et sous-positions du Système harmonisé, sans adjonction ni modification, ainsi que les codes numériques y afférents;
>
> ii) à appliquer les règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé ainsi que toutes les notes de sections, de chapitres et de sous-positions et à ne pas modifier la portée des sections, des chapitres, des positions ou des sous-positions du Système harmonisé;
>
> iii) à suivre l'ordre de numérotation du Système harmonisé."

tarifaires distinctes au-delà du niveau à six chiffres est une pratique douanière courante.[1115] De plus, selon le Manuel sur le classement dans le SH, étant donné que les marchandises ou catégories de marchandises mentionnées dans le tarif national ne coïncident pas souvent avec celles du Système harmonisé, il a fallu à l'échelon national subdiviser davantage la nomenclature du Système harmonisé.[1116] En conséquence, aux fins de notre analyse de l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, nous entendons par "ligne tarifaire" une ligne horizontale inscrite dans un tarif douanier, qui attribue un numéro de position spécifique, quel que soit le nombre de chiffres qui le compose (c'est-à-dire qu'il s'agisse du niveau à huit chiffres ou à dix chiffres) et un taux de droit spécifique au produit désigné par cette position.

7.750 Ainsi qu'il est noté plus haut, aucune des parties ne conteste que la Chine n'avait pas de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD dans sa liste de concessions au moment de son accession à l'OMC.[1117] Toutefois, le Canada a présenté une copie du tarif douanier d'importation et d'exportation de la Chine pour 2005, qui comporte des lignes tarifaires distinctes au niveau à dix chiffres pour les "jeux complets d'ensembles" pour véhicules automobiles.[1118] Par exemple, sous la position tarifaire 87.03 ("Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus

---

[1115] Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 67.

[1116] Pièce CDA-16 (*Manuel sur le classement dans le SH*, partie II, chapitre 4, page II/28). Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 67, note de bas de page 79; et réponse du Canada à la question n° 259 d) du Groupe spécial. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 7.11.

[1117] Une copie de la Liste de concessions de la Chine, annexée aux premières communications écrites des plaignants (pièce JE-2), confirme l'absence de lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD au moment de l'accession de la Chine à l'OMC.

[1118] Pièce CDA-48 (Customs Import and Export Tariff of the People's Republic of China, 2005, Economic Science Publishing House) (observations du Canada sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial, note de bas de page 135). Après la deuxième réunion de fond, le Groupe spécial a adressé une deuxième série de questions écrites aux parties. Celles-ci ont communiqué leurs réponses à cette deuxième série de questions le 26 juillet 2007 et ont été invitées à formuler leurs observations sur leurs réponses respectives avant le 9 août 2007, conformément au calendrier des travaux du présent Groupe spécial. C'est avec ses observations sur la réponse de la Chine à la question n° 254 du Groupe spécial que le Canada a présenté une copie du tarif douanier d'importation et d'exportation de la République populaire de Chine, 2005, publié par la maison Economic Science Publishing House, en tant que pièce CDA-48. Par la suite, le Groupe spécial a posé une autre question aux parties (question n° 304 du Groupe spécial) le 6 août 2007. Les parties ont communiqué leurs réponses à cette question additionnelle avant le 31 août 2007 et leurs observations sur leur réponse respective avant le 10 septembre 2007. La Chine n'a communiqué aucune observation au Groupe spécial sur la valeur ou la teneur de la pièce CDA-48, étant donné que le Canada a présenté la pièce CDA-48 le 9 août 2007.

Le Groupe spécial note en outre que le paragraphe 13 des Procédures de travail du Groupe spécial dispose ce qui suit:

> "Les parties présenteront tous les éléments de preuve factuels au Groupe spécial au plus tard pendant la première réunion de fond, sauf en ce qui concerne les éléments de preuve factuels nécessaires aux fins des exposés présentés à titre de réfutation, des réponses aux questions ou des observations sur les réponses données par d'autres. Des exceptions à cette procédure seront autorisées sur demande dûment motivée. Dans ces cas, les autres parties se verront accorder un certain délai pour formuler des observations, selon qu'il conviendra."

En conséquence, il semble que la Chine aurait pu invoquer cette disposition pour formuler des observations, s'il y avait lieu, sur la valeur et/ou la teneur de cet élément de preuve (une copie du tarif douanier d'importation et d'exportation de la République populaire de Chine, 2005), présenté par le Canada. En tout état de cause, faute de contestation de la part de la Chine concernant cet élément de preuve présenté par le Canada, nous ne voyons aucune raison de mettre en doute la validité de sa teneur.

pour le transport de personnes"), il y a des positions à dix chiffres, telles les positions 8703.2130.90 et 8703.2334.90, dont la désignation est "jeux complets d'ensembles". Sachant que la position tarifaire 8703.2334.90 figurant sur le formulaire de déclaration d'importation mentionné au paragraphe suivant est assortie de la désignation "kits CKD pour voitures Buick de 2800 cc", nous jugeons raisonnable d'en déduire que la désignation "jeux complets d'ensembles" figurant dans le tarif douanier d'importation et d'exportation de la Chine pour 2005 désigne les kits CKD et les kits SKD.

7.751 Nous rappelons également que la Chine a admis qu'elle classait les kits CKD et les kits SKD avec les véhicules complets depuis l'entrée en vigueur des mesures. Cela ressort du formulaire de déclaration d'importation remis par un fabricant d'automobiles en Chine, sur lequel il est indiqué que l'envoi relève de la ligne tarifaire 8703.2334.90 – "kits CKD pour voitures Buick de 2800 cc".[1119]

7.752 En conséquence, au vu des éléments de preuve dont nous disposons, nous estimons que la Chine a créé des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD au niveau à dix chiffres de son tarif douanier et qu'elle a ainsi rempli la condition énoncée au paragraphe 93.

7.753 Par ailleurs, même si l'on fait abstraction des éléments de preuve montrant que la Chine a créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD, les États-Unis et, initialement, le Canada ont également fait valoir que les mesures de la Chine créaient *de facto* des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD. Ce que les plaignants prétendent à cet égard, c'est que la Chine a "en fait" créé des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD, lesquelles n'existaient pas au moment de son accession à l'OMC, en mettant en œuvre les mesures en cause.

7.754 Ainsi qu'il est indiqué plus haut au paragraphe 7.648, les kits CKD et les kits SKD sont classés avec les véhicules automobiles au titre des mesures de la Chine, et en particulier au titre de l'article 21.1 du Décret n° 125, ce qui fait que ces kits sont frappés des taux de droits applicables aux véhicules automobiles.[1120] À cet égard, la question est donc de savoir si l'on peut considérer qu'une ligne tarifaire est créée lorsqu'un Membre introduit une mesure au moyen de laquelle il classe effectivement une marchandise sous une ligne tarifaire spécifique et lui applique le taux de droit correspondant, s'écartant en cela de l'engagement qu'il a pris au moment de son accession.

7.755 Nous estimons que la réponse est affirmative, étant donné que, conformément aux mesures, la Chine prescrit aux douanes de classer les kits CKD et les kits SKD sous les lignes tarifaires prévues pour les véhicules automobiles. En particulier, l'article 21.1 du Décret n° 125 dispose que les kits CKD ou SKD importés afin d'assembler des véhicules doivent être assimilés à des véhicules complets. Par ailleurs, au titre des mesures, "les pièces automobiles assimilées à des véhicules complets" sont frappées des taux de droits applicables aux véhicules automobiles.[1121] En outre, la Chine a elle-même expliqué qu'un fabricant d'automobiles qui déclare des importations de kits CKD ou SKD en tant que pièces automobiles assimilées à des véhicules complets au titre de l'article 2.2 du Décret n° 125 acquitte le droit aux taux de droits applicables aux véhicules complets au moment de

[1119] Pièce CHI-48.

[1120] Observations de la Chine sur les réponses des plaignants à la question n° 259 b) du Groupe spécial. La Chine relève les propos du Canada qui dit qu'il ne pense pas que la création d'une nouvelle ligne tarifaire *de facto* est une notion qui existe en droit (réponse du Canada à la question n° 259 b) du Groupe spécial).

[1121] L'article 28 du Décret n° 125 dispose que les douanes *classent* "les pièces automobiles importées assimilées à des véhicules complets" en tant que véhicules automobiles et *basent* les droits de douane sur les taux applicables aux véhicules complets.

l'importation.[1122] Nous rappelons également que la Chine a déclaré que l'obligation légale qu'ont les fabricants d'automobiles d'acquitter les droits de douane applicables aux importations de pièces automobiles qui présentent les caractéristiques essentielles d'un véhicule automobile était énoncée dans le Décret n° 125.[1123] En conséquence, nous sommes d'avis qu'au vu des circonstances entourant les mesures en cause dans le présent différend, une ligne tarifaire pour les kits CKD et les kits SKD peut être réputée avoir été créée par les mesures puisque la Chine classe effectivement ces kits sous des lignes tarifaires spécifiques et applique les taux de droits applicables en vertu de ces lignes tarifaires conformément aux mesures.

7.756 À cet égard, nous prenons note de l'argument de la Chine selon lequel elle n'a pas créé de lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD parce qu'elle n'a pas *modifié* sa liste comme l'aurait exigé sa législation nationale pour que soient créées de nouvelles lignes tarifaires. Toutefois, ce qui est en cause en l'espèce, c'est l'engagement de la Chine au titre de l'Accord sur l'OMC, et non pas la question de savoir si la Chine a suivi les procédures internes relatives à la création de nouvelles lignes tarifaires. Comme la Chine le soutient, c'est à elle qu'il incombe de satisfaire à la condition qui sous-tend l'engagement énoncé au paragraphe 93, puisque c'est à elle qu'il appartient de décider si elle souhaite créer des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD, lignes tarifaires qui n'existaient pas au moment de son accession. Or, lorsqu'elle a décidé d'entreprendre une action en promulguant les mesures en cause en 2004 et 2005 (soit trois ou quatre ans après son accession à l'OMC en 2001), en vertu desquelles elle attribue systématiquement certaines lignes tarifaires aux importations de kits CKD et de kits SKD, la Chine a effectivement créé à notre avis, du fait même de cette action, des lignes tarifaires pour les kits CKD et les kits SKD. Toute autre interprétation viderait de son sens l'engagement énoncé au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, puisque celle-ci pourrait toujours invoquer son ordre juridique interne pour prétendre qu'elle n'a jamais modifié sa liste et qu'elle n'a donc pas créé de lignes tarifaires. Étant donné que la manière dont sont créées de nouvelles lignes tarifaires est quelque chose qui relève de la seule appréciation de la Chine, conformément à son ordre juridique interne, nous estimons que l'effet fondamental des mesures de la Chine doit être pris en considération pour savoir s'il a été satisfait à la condition qui sous-tend l'engagement pris par la Chine au paragraphe 93. Par conséquent, l'argument avancé par la Chine à cet égard n'emporte pas notre conviction.

7.757 En conséquence, compte tenu de ce qui précède, nous constatons qu'en créant des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD dans son tarif douanier et en promulguant les mesures en cause, la Chine a rempli la condition qui sous-tend l'obligation qu'elle a contractée au paragraphe 93 d'appliquer aux kits CKD et aux kits SKD des taux de droits ne dépassant pas 10 pour cent.[1124]

[1122] La Chine a également indiqué que, depuis l'adoption des mesures, toutes les importations de kits CKD et de kits SKD ont été effectuées au titre de l'article 2.2 du Décret n° 125. Voir aussi plus haut le paragraphe 7.72 et la réponse de la Chine à la question n° 15 du Groupe spécial.

[1123] Réponse de la Chine à la question n° 48 du Groupe spécial.

[1124] À cet égard, nous admettons que la question de savoir si des lignes tarifaires distinctes pour les kits CKD et les kits SKD peuvent être réputées avoir été créées du fait de l'introduction des mesures au sens du paragraphe 93 est une question distincte de la manière dont la Chine classe les kits CKD et les kits SKD (c'est-à-dire soit en tant que "véhicules automobiles" soit en tant que "pièces automobiles"). Comme nous l'avons indiqué précédemment, l'engagement de la Chine qui est en cause est le traitement tarifaire ne dépassant pas 10 pour cent pour les kits CKD et les kits SKD si la Chine crée des lignes tarifaires pour ces kits, indépendamment de la manière dont elle les classe.

c) Conclusion

7.758 Pour les raisons exposées plus haut, le **Groupe spécial** constate que la Chine a manqué à l'engagement qu'elle a pris au paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, lequel fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC[1125], aux termes duquel elle appliquerait aux kits CKD et aux kits SKD des taux de droits ne dépassant pas 10 pour cent si elle créait des lignes tarifaires pour ces kits.

G. AUTRES ALLÉGATIONS

7.759 Dans la présente section, le Groupe spécial examine les autres allégations présentées par les parties plaignantes.

1. Communautés européennes (DS339)

7.760 Les Communautés européennes allèguent que la Chine a agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'Accord sur l'OMC, telles qu'elles sont énoncées aux paragraphes 1.2, 7.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine, en adoptant des mesures qui sont incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 et avec l'Accord sur les MIC. Ayant constaté que les mesures en cause en l'espèce sont incompatibles avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994 et ayant appliqué le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation des Communautés européennes au titre de l'Accord sur les MIC, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de se prononcer sur les allégations des Communautés européennes concernant les obligations de la Chine au titre du Protocole d'accession.

2. États-Unis (DS340)

7.761 Les États-Unis allèguent, dans la demande d'établissement d'un groupe spécial qu'ils ont présentée, que dans la mesure où les mesures imposent une imposition à l'importation de pièces automobiles, la Chine a agi d'une manière incompatible avec l'article XI:1 du GATT de 1994. Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis ont précisé qu'ils ne maintenaient pas cette allégation dans le cadre de la présente procédure.[1126]

7.762 Les États-Unis allèguent également que la Chine a agi d'une manière incompatible avec ses obligations au titre de l'Accord sur l'OMC, telles qu'elles sont énoncées aux paragraphes 1.2, 7.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine, en introduisant des mesures qui ne peuvent pas être justifiées au regard de l'article III du GATT de 1994 et de l'Accord sur les MIC. Ayant constaté que les mesures sont incompatibles avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994 et ayant appliqué le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation des États-Unis au titre de l'Accord sur les MIC, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de se prononcer sur les allégations des États-Unis concernant les obligations de la Chine au titre du Protocole d'accession.

3. Canada (DS342)

7.763 Le Canada allègue que la Chine a agi d'une manière incompatible avec les paragraphes 1.2, 7.2 et 7.3 de la Partie I du Protocole d'accession de la Chine, en raison de mesures incompatibles avec l'article III du GATT de 1994 et avec l'Accord sur les MIC. Ayant constaté que les mesures en cause en l'espèce sont incompatibles avec l'article III:2 et III:4 du GATT de 1994 et ayant appliqué le

[1125] Voir le paragraphe 7.740.
[1126] Réponse des États-Unis à la question n° 165 du Groupe spécial.

principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation du Canada au titre de l'Accord sur les MIC, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de se prononcer sur les allégations du Canada au titre du Protocole d'accession de la Chine.

7.764 Par ailleurs, étant donné que le Groupe spécial a constaté, s'agissant des kits CKD et des kits SKD, que les mesures étaient incompatibles avec les obligations de la Chine au titre du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail, il n'est pas nécessaire qu'il examine l'allégation conditionnelle du Canada selon laquelle les mesures constituent une annulation ou une réduction d'avantages en situation de non-violation visée par l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994.

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1 Le Groupe spécial rappelle que les États-Unis ont demandé, conformément au paragraphe 18 des Procédures de travail du Groupe spécial, que le Groupe spécial publie ses constatations sous la forme d'un seul document regroupant trois rapports distincts qui comporteraient des sections communes consacrées aux conclusions et aux recommandations du Groupe spécial pour chacune des parties plaignantes.[1127] Les Communautés européennes et le Canada ont appuyé la demande présentée par les États-Unis.[1128] Conformément aux demandes des parties plaignantes, nous présentons donc trois ensembles distincts de conclusions et de recommandations.

A. PLAINTE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (DS339): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL

a) En ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à une imposition intérieure supérieure à celle qui frappe les pièces automobiles nationales similaires;

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux pièces automobiles similaires d'origine nationale; et

iii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

b) *À titre subsidiaire*, en supposant que les mesures relèvent de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, en ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

[1127] Voir plus haut la section II.D.

[1128] Observations des Communautés européennes sur le projet de partie descriptive du rapport du Groupe spécial (4 octobre 2007); et observations du Canada sur le projet de partie descriptive du rapport du Groupe spécial (4 octobre 2007).

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article II:1 a) et l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement prévu dans la partie pertinente de la Liste de concessions de la Chine; et

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

c) En ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas incompatibles avec l'article II:1 b) du GATT de 1994.

8.2 En ce qui concerne les allégations des Communautés européennes selon lesquelles l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'Accord sur les MIC et l'article III:5 du GATT de 1994, le Groupe spécial a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle.

8.3 Conformément à l'article 3:8 du Mémorandum d'accord, 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 plus haut sont incompatibles avec le GATT de 1994, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les Communautés européennes de ces accords.

8.4 En conséquence, le Groupe spécial recommande que l'Organe de règlement des différends demande à la Chine de rendre les mesures incompatibles énumérées plus haut conformes à ses obligations au titre du GATT de 1994.

B. PLAINTE DES ÉTATS-UNIS (DS340): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL

a) En ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à une imposition intérieure supérieure à celle qui frappe les pièces automobiles nationales similaires;

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux pièces automobiles similaires d'origine nationale; et

iii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour

assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

b) *À titre subsidiaire*, en supposant que les mesures relèvent de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, en ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article II:1 a) et l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement prévu dans la partie pertinente de la Liste de concessions de la Chine; et

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

c) En ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas incompatibles avec l'article II:1 b) du GATT de 1994; et

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, lequel fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.[1129]

8.5 En ce qui concerne les allégations des États-Unis selon lesquelles l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994, l'Accord sur les MIC et l'Accord SMC, le Groupe spécial a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle.

8.6 Conformément à l'article 3:8 du Mémorandum d'accord, 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 plus haut sont incompatibles avec le GATT de 1994 et avec l'engagement pris par la Chine dans le rapport du Groupe de travail, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les États-Unis de ces accords.

8.7 En conséquence, le Groupe spécial recommande que l'Organe de règlement des différends demande à la Chine de rendre les mesures incompatibles énumérées plus haut conformes à ses obligations au titre du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'OMC.[1130]

[1129] Voir plus haut les paragraphes 7.740 et 7.758.
[1130] Voir plus haut les paragraphes 7.740 et 7.758.

C. PLAINTE DU CANADA (DS342): CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU GROUPE SPÉCIAL

a) En ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:2, première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à une imposition intérieure supérieure à celle qui frappe les pièces automobiles nationales similaires;

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:4 du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement accordé aux pièces automobiles similaires d'origine nationale; et

iii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

b) *À titre subsidiaire*, en supposant que les mesures relèvent de la première phrase de l'article II:1 b) du GATT de 1994, en ce qui concerne les pièces automobiles importées en général, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article II:1 a) et l'article II:1 b), première phrase, du GATT de 1994, en ce sens qu'ils soumettent les pièces automobiles importées à un traitement moins favorable que le traitement prévu dans la partie pertinente de la Liste de concessions de la Chine; et

ii) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 ne sont pas justifiés au titre de l'article XX d) du GATT de 1994 en tant que mesures nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qui ne sont pas incompatibles avec le GATT de 1994.

c) En ce qui concerne les kits CKD et les kits SKD, le Groupe spécial conclut ce qui suit:

i) l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'engagement pris par la Chine aux termes du paragraphe 93 du rapport du Groupe de travail de l'accession de la Chine, lequel fait partie intégrante de l'Accord sur l'OMC.[1131]

8.8 En ce qui concerne les allégations du Canada selon lesquelles l'Ordonnance n° 8, le Décret n° 125 et l'Avis n° 4 sont incompatibles avec l'article III:5 du GATT de 1994 et l'Accord sur les MIC, le Groupe spécial a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle.

8.9 Conformément à l'article 3:8 du Mémorandum d'accord, 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

[1131] Voir plus haut les paragraphes 7.740 et 7.758.

compromettre un avantage. Le Groupe spécial conclut que, dans la mesure où les mesures énumérées plus haut sont incompatibles avec le GATT de 1994 et avec l'engagement pris par la Chine au titre du rapport du Groupe de travail, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour le Canada de ces accords.

8.10 En conséquence, le Groupe spécial recommande que l'Organe de règlement des différends demande à la Chine de rendre les mesures incompatibles énumérées plus haut conformes à ses obligations au titre du GATT de 1994 et de l'Accord sur l'OMC.[1132]

[1132] Voir plus haut les paragraphes 7.740 et 7.758.