

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS340/1
G/L/771
G/TRIMS/D/23
G/SCM/D68/1
3 avril 2006

(06-1544)

Original: anglais

CHINE – MESURES AFFECTANT LES IMPORTATIONS DE PIÈCES AUTOMOBILES

Demande de consultations présentée par les États-Unis

La communication ci-après, datée du 30 mars 2006 et adressée par la délégation des États-Unis à la délégation de la Chine et au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 4:4 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

Les autorités de mon pays m'ont chargé de demander l'ouverture de consultations avec le gouvernement de la République populaire de Chine conformément aux articles 1^{er} et 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends*, à l'article XXII de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("GATT de 1994"), à l'article 8 de l'*Accord sur les mesures concernant les investissements et liées au commerce* ("Accord sur les MIC") (dans la mesure où l'article 8 incorpore par référence l'article XXII du GATT de 1994), et aux articles 4 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXII du GATT de 1994), au sujet du traitement accordé par la Chine aux pièces, composants et accessoires de véhicules automobiles ("pièces automobiles") importés des États-Unis.

Il apparaît que la réglementation de la Chine régissant l'importation de pièces automobiles pénalise les fabricants qui utilisent des pièces automobiles importées dans la fabrication de véhicules destinés à la vente en Chine. Bien que la Chine ait consolidé ses droits de douane pour les pièces automobiles à des taux sensiblement inférieurs à ses consolidations tarifaires pour les véhicules complets, nous croyons comprendre qu'elle applique sur les pièces automobiles importées une imposition égale au droit de douane perçu sur les véhicules complets, si les pièces importées sont incorporées dans un véhicule qui contient des pièces importées en quantités supérieures à des seuils spécifiés. Dans la mesure où l'imposition est appliquée lorsqu'un véhicule est fabriqué sur le territoire chinois, il apparaîtrait qu'elle constitue une taxe sur les pièces automobiles importées, laquelle n'est pas imposée sur les pièces automobiles nationales similaires. Il apparaît aussi que la taxe est appliquée de telle manière qu'elle accorde une protection aux produits nationaux.

Dans la mesure où l'imposition est imposée à l'importation des pièces automobiles, il apparaît qu'elle constitue une imposition supérieure à celles qui sont prévues dans la Liste de concessions et d'engagements de la Chine. En outre, dans la mesure où la Chine peut être considérée comme imposant un droit de douane moindre sur les pièces automobiles importées si le véhicule assemblé final contient des quantités spécifiées d'éléments d'origine locale, elle abandonnerait des recettes normalement exigibles et paraîtrait accorder une subvention subordonnée à l'utilisation de produits

nationaux de préférence à des produits importés. On trouvera ci-joint un exposé des éléments de preuve disponibles au sujet de l'existence et de la nature de la subvention.

En outre, la réglementation de la Chine identifie expressément les ensembles entièrement en pièces détachées (CKD) et partiellement en pièces détachées (SKD) et paraît leur appliquer le droit de douane applicable aux véhicules complets.

Les mesures par le biais desquelles la Chine a accordé un tel traitement sont les suivantes:

- Ordonnance n° 8 de la Commission nationale pour le développement et la réforme (21 mai 2004), *Politique concernant le développement de l'industrie automobile*;
- Décret n° 125 (1^{er} avril 2005), Mesures pour l'administration de l'importation de pièces et composants automobiles pour véhicules complets;
- Avis public n° 4 de l'Administration générale des douanes (1^{er} avril 2005), Règles applicables pour déterminer si des pièces et composants automobiles importés constituent des véhicules entièrement montés (CBU);

ainsi que toutes modifications, mesures connexes ou autres mesures d'application.

Il apparaît que ces mesures sont incompatibles avec les dispositions suivantes:

- article 2 de l'Accord sur les MIC;
- articles II (y compris le paragraphe 1) et III (y compris les paragraphes 2, 4 et 5) du GATT de 1994;
- article 3 (y compris les paragraphes 1 et 2) de l'Accord SMC; et
- Protocole d'accession de la République populaire de Chine (WT/L/432) (y compris les parties I.1.2 et I.7.3, et les paragraphes 93 et 203 du Rapport du Groupe de travail (WT/MIN(01)/3)), qui fait partie intégrante de l'*Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce*.

Il apparaît également que les mesures prises par la Chine annulent ou compromettent les avantages découlant directement ou indirectement pour les États-Unis des accords cités.

Nous attendons votre réponse à la présente demande et souhaitons qu'une date mutuellement acceptable puisse être fixée pour les consultations.

Exposé des éléments de preuve disponibles

- Ordonnance n° 8 de la Commission nationale pour le développement et la réforme (21 mai 2004), *Politique concernant le développement de l'industrie automobile*;
 - Décret n° 125 (1^{er} avril 2005), Mesures pour l'administration de l'importation de pièces et composants automobiles pour véhicules complets;
 - Avis public n° 4 de l'Administration générale des douanes (1^{er} avril 2005), Règles pour déterminer si des pièces et composants automobiles importés constituent des véhicules entièrement montés (CBU).
-